

**BOZZA NON CORRETTA**

**CONSIGLIO PROVINCIALE DI BOLOGNA**

**SEDUTA DEL 23 APRILE 2007**

**PRESIDENTE**

Prego Segretario, proceda all'appello.

**SEGRETARIO GENERALE:**

*Appello*

**PRESIDENTE:**

Prima di incominciare con i lavori del Consiglio, vorrei comunicare all'aula che oggi si svolgono a Bologna i funerali di Carlo Maria Badini, come sapete Carlo Maria Badini non è stato solo un esponente della cultura fondamentale per la nostra città e in generale per il nostro paese, ma è stato anche per tredici anni Assessore Provinciale.

Quindi intendiamo ricordarlo con l'attenzione dovuta e lo faremo domani in apertura del nostro Consiglio, lo farà l'Assessore Lembi, che oggi è presente ai funerali, però è giusto che la seduta del Consiglio Provinciale inizi oggi con un minuto di raccoglimento in memoria di Carlo Maria Badini.

Grazie.

*(Il Consiglio Provinciale osserva un minuto di raccoglimento)*

**PRESIDENTE:**

Vi ringrazio.

Saluto tutti gli ospiti presenti, siete in molti, quindi vi presento tutti in una volta, ecco, vi saluto tutti, tutti assieme senza indicare le cariche e, mi scuso, naturalmente lo faccio con il vice Prefetto Mario Volpe, perché in rappresentanza della Prefettura e ringrazio tutti gli altri rappresentanti della Polizia Stradale, della

**BOZZA NON CORRETTA**

Polizia Municipale, della nostra Polizia e tutti voi ospiti di questa giornata che consideriamo particolarmente importante, coincide con una scelta fatta dalle Nazioni Unite di indicare nella settimana che va appunto da oggi la settimana mondiale sulla sicurezza stradale, l'ACI ci ha sollecitato, ha sollecitato le amministrazioni locali a fare un momento di discussione, di dibattito al proprio interno su questo tema, sappiamo perfettamente i dati tragici di queste ore, ce lo confermano, che queste iniziative sono utili per la sensibilizzazione, ma non certo sufficienti per risolvere il problema degli incidenti stradali, che molto spesso, diciamo, che riguardano soprattutto i giovani, ma i tre morti di questa notte dimostrano che gli incidenti stradali coinvolgono tutti i cittadini, in tutti i momenti della giornata, e certamente parlare del sabato sera è un punto che ci coinvolge particolarmente, faccio solo questo riferimento prima di passare la parola alla Presidente per il saluto iniziale, la nostra adesione convinta, la Provincia di Bologna parteciperà in modo convinto, lo ha fatto anche con uno specifico ordine del giorno approvato alla notte senza auto di sabato prossimo, siamo certi che tutte queste iniziative siano un contributo importante e significativo appunto alla sensibilizzazione.

Concludo questa mia apertura dicendo che il Consiglio Provinciale, i Capigruppo in particolare hanno deciso di approfondire questa tematica, lo hanno fatto anche nei mesi scorsi, in specifiche riunioni di commissione, per arrivare poi sulle iniziative che riguardano il nostro territorio ad un'ulteriore discussione Consiliare.

Vi ringrazio e do la parola per l'apertura dei lavori alla Presidente Draghetti.

**PRESIDENTE DRAGHETTI:**

Grazie Presidente.

Devo dire che collocata tra il saluto del Presidente

**BOZZA NON CORRETTA**

del Consiglio e la relazione approfondita, specifica dell'Assessore alla viabilità i margini di manovra della Presidente sono assolutamente scarsi.

Comunque io desidero intanto salutare e ringraziare moltissimo per la cordialità e la cortesia il Vice Ministro del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti De Piccoli, proprio per avere accettato subito e con grande convinzione l'invito del nostro Consiglio Provinciale a essere qui presente.

È segno di una attenzione davvero che apprezziamo tantissimo, e speriamo, anche per quello che lei potrà ascoltare in questa seduta del Consiglio Provinciale, speriamo che la sua cortesia e la sua cordialità sia ripagata anche dal venire a conoscenza del tipo di impegno che questa Provincia mette in questo ambito e in questo settore.

Saluto e ringrazio tutte le autorità presenti, i gentili ospiti e naturalmente i Consiglieri.

Io devo dire che quello della sicurezza stradale è un obiettivo che abbiamo messo esplicitamente nel programma di mandato di questa nostra amministrazione, e non appena come la battuta finale di un qualche paragrafo che sta all'interno della viabilità e dei trasporti, ma come obiettivo preciso.

Tra l'altro, come dirà meglio sicuramente l'Assessore Prantoni, la nostra Provincia è la prima Provincia che ha realizzato il piano provinciale per la sicurezza stradale.

E noi sappiamo che, almeno siamo consapevoli che parlare e ragionare di sicurezza stradale vuol dire mettere in campo tante attenzioni e tante prospettive, vuol dire parlare della qualità delle infrastrutture, vuol dire parlare della sicurezza dei mezzi di trasporto, vuol dire soprattutto parlare dei comportamenti delle persone che utilizzano i percorsi di movimento.

E debbo dire che oltre ad averlo messo nel programma di mandato questo obiettivo, già nel primo giro di boa di metà

**BOZZA NON CORRETTA**

mandato, dando riscontro ai cittadini di quanto realizzato, beh, con un certo orgoglio, ma devo dire consapevoli di non avere fatto altro che il nostro dovere, di avere applicato la nostra responsabilità, dobbiamo dire che qualche risultato concreto lo stiamo ottenendo e devo dire che una delle cose che ci ha fatto più piacere è attraverso la collaborazione con la scuola, saluto qui e ringrazio il dirigente dell'ufficio scolastico provinciale dottor Marcheselli, ci ha fatto un grandissimo piacere la facilità e la consapevolezza di coinvolgimento che hanno manifestato le scuole e gli studenti.

È stata una soddisfazione grande il fatto di potere lavorare su un terreno che potenzialmente è molto attento e molto sensibile ed allora credo proprio che ragionando e lavorando su questi terreni e su questi solchi si possano portare a casa dei risultati soddisfacenti.

Quindi questa particolare seduta del Consiglio non vuole essere semplicemente un fiore all'occhiello, un debito da pagare a una settimana straordinaria indetta dall'O.N.U., ma vuole rappresentare una ennesima spina nel fianco che questa amministrazione provinciale si mette proprio perché l'obiettivo che si è data sia possibilmente, abbia possibilmente come corrispettivo davvero dei risultati concreti.

Quindi grazie ancora Vice Ministro e buon lavoro.

**PRESIDENTE:**

Grazie.

Prima di dare la parola all'Assessore Prantoni per il primo intervento devo scusare l'assenza dell'Assessore Peri che non può essere presente per altri impegni.

Do la parola all'Assessore Graziano Prantoni.

**ASSESSORE PRANTONI:**

Grazie signor Presidente, grazie signor Vice Ministro e gentili ospiti per la vostra partecipazione a questo

**BOZZA NON CORRETTA**

Consiglio straordinario indetto dalla Provincia di Bologna per aderire alla settimana mondiale della sicurezza promossa dalle Nazioni Unite.

Questo Consiglio sta a indicare anche l'interesse e l'attenzione con cui in maniera trasversale i gruppi che qui siedono hanno per il tema della sicurezza e per il tema del lavoro da farsi attorno a una diminuzione dell'incidentalità.

I dati che abbiamo sono drammatici, li richiamo brevemente alla vostra attenzione: un milione e 200 mila sono i morti all'anno nel mondo, 50 milioni sono i feriti di ogni anno, ogni sei secondi qualcuno rimane ferito o ucciso in un incidente stradale, 3 mila persone ogni giorno perdono la vita per incidenti stradali e di questi 3 mila 500 sono bambini, gli incidenti stradali sono la prima causa di morte nel mondo tra i giovani, dai dieci ai ventiquattro anni.

Questi sono i numeri con i quali dobbiamo confrontarci se vogliamo capire appieno la gravità del fenomeno di incidentalità sulle strade, in Italia nel 2005 gli incidenti sono stati 225 mila e hanno provocato 5 mila 426 morti, e 313 mila 700 feriti, con un costo sociale stimato in 30 mila 654 milioni di euro.

Ai valori del 2004, ultima rilevazione ISTAT disponibile, il costo sociale è pari a circa il 2,5 del prodotto interno lordo, un valore straordinariamente alto.

Nel 2005 gli incidenti sono stati in leggero calo rispetto all'anno precedente, meno 1,8 per cento, mentre i morti sono calati del 4,7 e i feriti del 2,7 per cento.

Nonostante questo miglioramento il bilancio resta pesante, in media 617 incidenti al giorno con quindici morti e 860 feriti.

Siamo ancora lontani dall'obiettivo fissato dall'Unione Europea che prevede la riduzione del 50 per cento dei morti sulle strade entro il 2010.

L'obiettivo europeo appare per l'intera comunità sempre

**BOZZA NON CORRETTA**

più difficile da raggiungere, nonostante i risultati positivi ottenuti da diversi paesi, tra il 2001 e il 2005 infatti le vittime della strada sono complessivamente calate in Europa del 17,5 per cento.

L'Italia ha tratto forti benefici dall'introduzione della patente a punti, registrando tra il 2003 e il 2004 una diminuzione significativa degli incidenti stradali, però il progressivo stabilizzarsi degli effetti positivi della nuova normativa e il conseguente rallentamento del ritmo di riduzione delle vittime in mancanza di ulteriori interventi rischiano di impedire all'Italia di centrare l'obiettivo europeo.

Quello che abbiamo fatto negli ultimi anni è un passo in avanti, ma non è sufficiente, non è abbastanza, sono necessarie riforme strutturali delle strategie, delle azioni messe in campo, occorre creare nuovi strumenti e nuove idee, disporre di nuove risorse per raggiungere più elevati livelli di efficacia.

Il sistema che abbiamo impiegato sino ad oggi per migliorare la sicurezza stradale si è rivelato insufficiente, non c'è altra strada per tenere il passo dei paesi che vantano le migliori condizioni di sicurezza e per dimezzare il numero di vittime entro il 2010, dobbiamo migliorare con determinazione e costanza la nostra capacità di governo della sicurezza stradale, la nostra volontà di agire e di affrontare l'emergenza a cui ci troviamo di fronte.

Deve essere un movimento compatto, univoco che investe le strategie e le azioni di tutti gli enti, sia a livello nazionale, che a livello locale, Regioni, Comuni, Province.

La gravità del problema e la sua permanenza negli anni è tale da richiedere un impegno straordinario ed è questo che l'Amministrazione Provinciale ha messo in campo in questi ultimi anni, attuando una azione di governo di medio e lungo periodo, i dati relativi all'incidentalità nel 2005, nel territorio della Provincia di Bologna inducono ad

**BOZZA NON CORRETTA**

un moderato ottimismo, le numerose azioni diversificate messe in campo negli ultimi anni sembrano cominciare ad offrire i primi risultati positivi.

Rispetto al 2004 infatti è percepibile una sensibile riduzione degli incidenti, meno 3,7 per cento e soprattutto dei decessi meno 23 per cento, in particolare la diminuzione dei morti appare sicuramente significativa per la prima volta negli ultimi quindici anni il numero dei decessi causati dagli incidenti stradali è sceso al di sotto delle cento unità.

Nel 2005 per il numero di morti siamo stati al di sotto di quello che è l'obiettivo europeo, è un buon risultato, ma non è ancora nulla né di definitivo e né di stabile.

Nel 2005 si sono verificati mediamente poco più di 14 incidenti stradali al giorno, con il ferimento di circa 19 persone al giorno, e un decesso circa ogni 4 giorni, si sono imbattuti in un incidente stradale con danni alle persone 9900 veicoli, nel complesso sono stati rilevati 5146 incidenti che hanno procurato lesioni a quasi 7 mila persone e la morte a 94.

Il costo sociale per questi incidenti sostenuto dalla comunità Bolognese intera è di quasi 650 milioni di euro, circa 100 in meno rispetto ai dati del 2004. La Provincia di Bologna ha sottoscritto la carta europea di sicurezza stradale, documento attraverso il quale si è impegnata ridurre del 50 per cento entro il 2010 il numero dei morti sul territorio Bolognese, si è trattato di un impegno preciso e quanto mai impegnativo ed ambizioso, la Provincia con questo atto ha voluto dare un segnale dell'impegno forte e diffuso di questa comunità Bolognese.

In maniera coerente con le linee guida previste dalla carta europea e con il piano nazionale di sicurezza stradale l'amministrazione provinciale ha quindi predisposto il primo piano provinciale per la sicurezza stradale, uno strumento complesso, impegnativo e articolato.

**BOZZA NON CORRETTA**

Il piano che abbiamo stilato prevede prima di tutto una larga intesa e un forte coinvolgimento sia delle strutture pubbliche, che di quelle private in tutti i territori, infatti crediamo che il raggiungimento dei risultati tangibili passi non solo attraverso l'amministrazione provinciale, ma coinvolga anche altri soggetti le cui scelte possono contribuire al miglioramento della sicurezza stradale, come Regione, Comune, ANAS, ma anche imprese, associazioni, organizzazioni sindacali, le rappresentanze dei cittadini e i singoli cittadini stessi e soprattutto la scuola Bolognese.

Allo stesso tempo crediamo sia necessario anche un maggior coinvolgimento dei mezzi di comunicazione che sono fondamentali nell'opera di promozione, di divulgazione e di educazione alla sicurezza stradale, spesso l'argomento viene trattato con sufficienza, spesso con l'atteggiamento, l'atteggiamento è quello di una annoiata indifferenza, quasi come se la morte sulle strade fosse un prezzo comunque da pagare, un tributo allo sviluppo, una fatalità ineluttabile.

Invece è necessario chiamare l'attenzione sull'elevata pericolosità del fenomeno per incentivare comportamenti e modelli virtuosi atti a preservare l'incolumità delle persone.

Il piano provinciale indica con assoluta chiarezza una semplice verità: occorre rafforzare le strutture già esistenti, che si dedicano alla sicurezza stradale e crearne di nuove occorre cioè dotarsi di un nuovo motore in grado di sviluppare le prestazioni richieste.

In quest'ottica il piano prevede interventi in maniera mirata e ragionata sulle strade, sulle infrastrutture, sulla regolamentazione del traffico, sul sistema di trasporto pubblico, sulle scelte dei mobility manager delle principali aziende della provincia, sul sistema di prevenzione, controllo e repressione.

Il piano provinciale si pone come un primo obiettivo

**BOZZA NON CORRETTA**

quello di costruire una nuova cultura della sicurezza stradale, creare un modo nuovo di intendere la strada, facendo crescere la consapevolezza del rischio stradale e dell'impatto dei diversi stili di mobilità sulla sicurezza, sull'ambiente e rafforzando il concetto di responsabilità, del rispetto della vita, del rispetto delle regole e della convivenza civile.

Se non lavoriamo sulle persone potremo avere le strade più sicure del mondo, ma non raggiungeremo comunque risultati soddisfacenti.

Questo sarà possibile se agiremo non solo e riferendoci come accade solitamente alla popolazione più giovane, a quella più esposta a rischio, ma anche agli adulti, agli anziani, ai tecnici, ai decisori del settore pubblico e del settore privato.

Per questo la Provincia sta investendo in diversi progetti di educazione stradale, tra questi va sicuramente menzionato il progetto "Sicuri nella strada", che la provincia di Bologna, con la collaborazione innanzitutto della scuola e poi dei Comuni della Provincia ha attivato a partire dall'anno 2006, 2007 in tante scuole del territorio provinciale, il progetto si propone di fornire una mirata educazione stradale a tutti studenti delle scuole primarie della Provincia, in questa prima fase, con una modalità di partecipazione che coinvolga sia i ragazzi che le loro famiglie, quest'anno sicuri sulla strada è stata attivata per le scuole primarie, ma è previsto che nel corso degli anni successivi il progetto si amplierà anche alle scuole secondarie di tutta la Provincia di Bologna.

Il progetto è importante, diviso in due fasi, la prima fase di formazione dei formatori, la seconda fase invece è l'intervento nelle classe con il coinvolgimento della famiglia.

È stato possibile realizzare questo progetto grazie alla collaborazione dell'ufficio scolastico provinciale, dell'istituto regionale di ricerche educative Emilia

**BOZZA NON CORRETTA**

Romagna, dell'università di Bologna, dei Comuni della Provincia e delle associazioni provinciali della scuola guida e devo dire che dopo i risultati di questo anno c'è la disponibilità di tanti altri soggetti a partecipare con noi all'ampliamento di questo nostro progetto.

Due dati significativi: trenta i Comuni aderenti, 519 i formatori volontari che abbiamo fatto sedere per percorrere questa formazione, 470 le classi coinvolte, 10700 i bambini delle scuole primarie che stanno facendo questi corsi nel loro territorio.

È un progetto importante, innovativo, abbiamo fatto un po' di ricerche, non abbiamo visto nulla di così organico nel territorio del paese e quindi vuol dire che dobbiamo insistere ed andare avanti, molti altri sono i progetti che noi abbiamo in campo e che stiamo realizzando, alcuni di questi sono progetti comunitari e credo che in questo lavoro vada ricordato uno strumento che questa Provincia ha molto utile che è l'osservatorio provinciale dell'incidentalità stradale che con una azione di monitoraggio costante e di controllo delle nostre strade ci permette di effettuare interventi mirati e puntuali laddove ci sono, laddove ce ne è maggior bisogno.

E va ricordato anche l'impegno del settore manutenzione di questa Provincia per quanto riguarda il mantenimento dei nostri 1400 chilometri di strada provinciale, perché solo grazie a una continua opera di messa in sicurezza, di razionalizzazione, di miglioramento delle nostre infrastrutture saremo in grado di raggiungere i nostri obiettivi.

Insomma una azione a 360 gradi, coordinata e suggerita anche dalla consulta provinciale della sicurezza stradale che noi abbiamo, che ci deve portare ai risultati che abbiamo individuato, dobbiamo renderci conto che a cambiare deve essere prima di tutto il nostro modo di pensare, il nostro sistema di priorità, la nostra disponibilità a mettere in discussione certezze che ritenevamo consolidate.

**BOZZA NON CORRETTA**

Nei prossimi mesi e nei prossimi anni ci aspetta un lavoro importante e complesso che richiederà un forte impegno organizzativo, professionale e finanziario.

La Provincia di Bologna ha avviato un percorso che si potrà considerare esaurito solo quando riusciremo a costruire per noi e per i nostri figli una mobilità davvero sostenibile e sicura, in questo quadro condividiamo la proposta di ACI per sottoscrivere una mozione che richiami l'attenzione della comunità mondiale e dell'assemblea generale dell'O.N.U. sul tema della incidentalità stradale con azioni nuove e concrete.

Mozione su cui il Consiglio si esprimerà.

Una azione che sarà tanto più incisiva, quanto più troverà supporto da parte di tutte le istituzioni, in primo luogo dal Governo nazionale, la cui più ampia strategia a livello nazionale dovrà servire da contesto all'interno del quale promuovere i nostri progetti.

Di qui possiamo e dobbiamo continuare il nostro cammino verso il 2010 per una mobilità sicura e sostenibile.

Grazie.

**PRESIDENTE:**

Grazie.

Ha ora la parola il dottor Riccardo Cuomo, Direttore dell'ACI di Bologna.

Prego.

**DOTTOR RICCARDO CUOMO:**

Buongiorno a tutti, voglio innanzitutto esprimere un ringraziamento alla amministrazione provinciale che mi ha invitato, volevo appunto ringraziarvi per avermi dato questa opportunità e soprattutto per aver accolto l'iniziativa a livello ovviamente mondiale.

In quanto si parla di una iniziativa a livello mondiale, l'Assessore Prantoni ha carrellato, fatto una serie di enunciazioni su tutti i numeri, io volevo

**BOZZA NON CORRETTA**

riprenderli in parte per lanciare poi i successivi argomenti: ogni sei secondi nel mondo qualcuno resta ucciso o menomato.

Ogni tre minuti muore un bambino, ogni anno perdono la vita 1,2 milioni di persone e 50 milioni di persone restano ferite, in Europa e negli Stati Uniti gli incidenti stradali sono la prima causa di morte nei giovani.

Di qui la petizione strade sicure, è la campagna mondiale promossa dalla FIA che è la federazione internazionale dell'automobile e condotta in Italia dall'Automobile Club per la raccolta di un milione di firme a sostegno di una petizione destinata proprio al segretario generale delle Nazioni Unite in occasione dell'assemblea generale del novembre del 2007.

Quindi la petizione vuole raggiungere un triplice obiettivo, vuole supportare un piano di azione globale, decennale, per migliorare la sicurezza stradale nei paesi in via di sviluppo, vuole chiedere alla banca mondiale di garantire che almeno il 10 per cento degli stanziamenti per lo sviluppo delle infrastrutture stradali sia destinato alla sicurezza, sostenere l'organizzazione di un summit interministeriale, mondiale patrocinato dall'O.N.U. per concordare politiche di intervento ad alto livello.

È proprio l'O.N.U. che ha indetto il periodo appunto che va da oggi, dal 23, al 29 aprile 2007 la settimana mondiale della sicurezza stradale e l'automobile club Italia è da sempre impegnato nel sensibilizzare chi guida sulla sicurezza, promuove a sua volta un programma quadriennale.

È chiaro che da questi numeri evince che se non si interviene il problema aumenterà in ragione anche dell'aumento della motorizzazione, cooperazione internazionale per dare forza e quindi impulso alle azioni numeri sulla sicurezza e sulla educazione stradale, sia condividendo le azioni e le strategie efficaci, sia facendo in modo che diventi appunto una priorità in termini di salute e di sviluppo.

**BOZZA NON CORRETTA**

Abbiamo parlato di petizioni, abbiamo parlato di raccolta delle firme, dove verranno raccolte? Soprattutto nei 106 automobile club provinciali, attraverso il sito dell'automobile club di Italia, attraverso gli ausorgan di tutti gli automobile club attraverso le riviste Mondatori, con cui ACI ha una joint venture, attraverso l'unione petrolifera, attraverso il CONI, attraverso i centri di guida sicura presso gli autodromi di Vallelunga e di Francia Corta, tramite l'Assofarma, tramite il circuito ERASMUS.

A Bologna qualcosa abbiamo già cominciato a fare, io sono arrivato da poco, è qualche mese che sono a Bologna, però ho già avuto modo di incontrare ovviamente l'Assessore Prantoni, ho avuto modo anche di incontrare il dirigente provinciale Marcheselli che salutava e saluto anche io e la Presidente della Provincia, abbiamo già mandato una lettera a firma congiunta sia mia che dell'Assessore a tutti i Comuni, a tutte le scuole proprio per sensibilizzare il tema e per raccogliere questo milione di firme.

L'11 maggio è già in programma una iniziativa in piazza Maggiore dove ci sarà ovviamente il nostro stand, insieme agli stand, per la raccolta appunto delle firme e ci sarà per quella occasione un simulatore di ribaltamento, è un oggetto un po' particolare che cerca di, sostanzialmente, cioè cerca, simula praticamente il ribaltamento e insegna praticamente alle persone ad uscire dall'auto ovviamente in posizione ribaltata, simula l'urto frontale e poi si ribalta, è uno strumento nuovo, non esiste in Italia, è stato progettato in Austria ed è sicuramente un sistema per coinvolgere non soltanto i ragazzi, ma tutti gli utenti della strada.

È di grande impatto, ve lo garantisco, ho provato io personalmente.

Le ulteriori iniziative ci saranno anche il 13 marzo in occasione della rievocazione della Parigi Pechino, in occasione del centenario della Parigi Pechino dove il

**BOZZA NON CORRETTA**

motodrome dell'ACI sarà presente a Budrio e sosterrà appunto questa raccolta di firme.

Abbiamo parlato però, e parliamo di slogan, "obiettivo 2010, un traguardo per la vita".

Nel libro bianco questa è una ulteriore iniziativa, nel libro bianco sui trasporti del 2001 la Commissione europea si è fissata l'ambizioso obiettivo di dimezzare il numero di morti sulle strade entro appunto il 2010, nel 2003 questo intendimento è stato sicuramente ufficializzato dal Parlamento europeo con un programma di azione che ha impegnato gli Stati Membri a dotarsi di piani nazionali per la sicurezza stradale, oltre a potenziare i controlli e inasprire ovviamente la repressione, gli Stati membro prevedono anche azioni di formazione e informazione destinate a sviluppare una cultura della sicurezza stradale.

Nel febbraio del 2006 la Commissione ha pubblicato un bilancio intermedio degli sforzi compiuti dai singoli membri e ben nove paesi, Germania, Estonia, Francia, Italia, Lussemburgo, Malta, Paesi Bassi, Portogallo e Svezia hanno fatto registrare un calo, come diceva anche l'Assessore Prantoni, dei decessi sulle strade più rapido della media dell'Unione Europea, appunto meno 14 per cento.

Il fatto che il nostro paese sia inizialmente rientrato nel gruppo dei migliori è un successo fondamentale che appunto è riconducibile, come dicevamo tutti, alla patente a punti che per oltre venti anni è stata da noi ovviamente indicata.

Ma gli ultimi dati purtroppo sulla incidentalità in Italia del 2005 però ci allontanano decisamente dall'obiettivo dell'Unione Europea.

Servono nuovi sforzi a tutto campo da parte ovviamente di tutti.

Chissà che il Vice Ministro non ci dica qualcosa di più ovviamente su questo argomento.

Le statistiche ci dicono che nel breve tempo di questo

**BOZZA NON CORRETTA**

nostro incontro mentre noi stiamo qui parlando si conteranno sulle strade Italia 40 incidenti con un morto e 35 feriti, il costo sociale di questi 40 incidenti, in un ora e mezzo, sfiora i sei milioni di euro.

L'Assessore ha dato una serie di dati anche a livello provinciale, io però volevo suffragarli un po' sostanzialmente da un pochino precisando quando succedono gli incidenti e soprattutto in che periodo e soprattutto dove, volevo dare il dato soprattutto in Italia, ma soprattutto in Emilia, innanzitutto noi sappiamo dal dato statistico che luglio è il mese in cui si muore di più, 19 morti al giorno e domenica è il giorno nero, attenzione perché domenica è compresa anche dalla notte, quindi evidentemente sostanzialmente dalle 22.00 alle 06.00 si registra il più alto tasso di mortalità, quindi stiamo parlando ovviamente del sabato notte, con 1014 decessi, 19 per cento del totale.

Dove soprattutto in città il maggior numero di incidenti 172422 c'è il 76,6 per cento del totale si sviluppa ovviamente in città, con 44,5 per cento di morti, quindi sulle strade urbane e non ovviamente sulle autostrade, chi sono i soggetti più coinvolti? Sono i giovani, i giovani sono i più colpiti tra i 25 e i 29 si registrano 637 morti e 41 mila 230 feriti, quindi tra i 16 e i 29 anni si contano 1636 morti, il 30 per cento del totale.

Ecco perché l'incidentalità stradale è una emergenza con un bilancio morale e economico assolutamente inaccettabile, soprattutto perché sappiamo che la maggior parte degli incidenti può essere evitata, ma allora che cosa possiamo fare per risolvere il problema? Beh, non è che esiste una ricetta contro questo male, soprattutto se non lo riconosciamo prima come tale.

Non si può continuare a credere che l'incidentalità sia un tributo inevitabile al nostro fabbisogno di mobilità, servono prima di tutto forti investimenti in favore della

**BOZZA NON CORRETTA**

sicurezza delle strade e della formazione delle persone.

Pensare globalmente per agire quindi localmente, ACI ha chiesto a ANCI, a UPI, che ha già aderito, Sindaci, Presidenti delle Province, Governatori delle Regioni di riunire i propri Consigli il 23 aprile con l'ordine del giorno il tema della sicurezza stradale e l'approvazione della petizione promossa da ACI e FIA, la mia presenza qui in questo momento sembra che sia ovviamente a testimonianza del fatto che sia stata recepita soprattutto da Bologna.

Tutto questo per sensibilizzare informare e formare perché si sviluppi localmente una efficace cultura della sicurezza stradale, questo è fondamentale, agendo sulla coscienza ed accrescendo l'educazione alla guida degli utenti della strada in primis, soprattutto gli adolescenti, soprattutto ovviamente andare a fare una azione forte sull'uso del casco, delle cinture e di qualsiasi altro mezzo di prevenzione e di sicurezza, oltre che sulle infrastrutture, ovvero su strade che siano disegnate e costruite in funzione della sicurezza, predisponendo misure a tutela dei pedoni, migliorare le politiche di controllo del traffico, combattere il fenomeno della guida sotto l'abuso di alcool e droghe e reprimere l'abitudine all'eccesso di velocità alla guida.

Concludo dicendo che io sono appena arrivato e quindi non posso pensare di avere un piano o un programma, ho cominciato a parlare con i massimi esponenti, ho dato la mia collaborazione, mia nel senso di ACI e quindi di automobile club locale e nazionale, abbiamo già cominciato a pensare al prossimo anno ed anche alle azioni che si potranno fare nel concreto, vi ho detto appunto sull'iniziativa dell'undici, mi sembra che ci siano gli auspici per fare grandi cose, e per cui rinvio al prossimo appuntamento.

Grazie.

**BOZZA NON CORRETTA****PRESIDENTE:**

Grazie.

Ora la parola per l'intervento conclusivo il Vice Ministro dei trasporti Cesare De Piccoli, che ringrazio anche io per la presenza alla nostra iniziativa.

**VICEMINISTRO CESARE DE PICCOLI:**

Buongiorno a tutti.

Io innanzitutto ringrazio per l'invito che l'Amministrazione Provinciale di Bologna mi ha rivolto e mi fa molto piacere essere qui con voi, ringrazio il Presidente del Consiglio, la Presidente della Provincia Beatrice Draghetti, per l'opportunità che mi danno proprio in questa settimana che si apre oggi con innumerevoli iniziative in tutto il paese ed anche in Parlamento oggi pomeriggio è previsto l'avvio della discussione su una mozione che sarà poi votata domani proprio sui temi della sicurezza stradale e l'avvio anche di un provvedimento legislativo su cui poi richiamerò la vostra attenzione.

Sia l'Assessore Prantoni e sia anche adesso il Direttore dell'ACI di Bologna hanno richiamato i dati della situazione e quindi io non mi dilungherò con ulteriori cifre, con ulteriori numeri, e colgo quindi questa occasione, mi pare che questa sia sede giusta insomma, per fare un ragionamento un pochino più schietto, un po' è anche la mia abitudine insomma, quindi non di circostanza e mi pare che proprio il fatto importante della convocazione del Consiglio Provinciale aperto, il fatto che possiamo fare dei ragionamenti appunto al di fuori di una logica di schieramento o altro ci consenta di poter entrare un pochino di più nel merito, e darci alcune risposte ancora un pochino più convincenti e individuare insieme appunto oggi con tante iniziative che si faranno nel corso di questa settimana il perché, ecco, c'è un ritardo, io lo dico esplicitamente insomma, rispetto a questo dramma.

Le cifre sono là, parlano da sole, e sono cifre però,

**BOZZA NON CORRETTA**

appunto, dietro quelle cifre ci sono dei nomi e cognomi, ci sono delle persone, ci sono dei ragazzi, delle ragazze, degli uomini, dei padri di famiglia, ci sono migliaia di famiglie segnate poi in maniera irreversibile, segnate in maniera irreversibile, parliamo di incidenti e feriti come appunto una cosa sicuramente di minore impatto emotivo rispetto alle vittime, ma dentro quei feriti, dentro quei 312 mila feriti per quanto riguarda il nostro paese ci sono alcune migliaia di invalidità permanenti, permanenti, cioè quindi drammi che tutti i giorni si vivono al chiuso delle famiglie, quindi non abbiamo bisogno, ecco, di sensibilizzarci, cioè è una guerra che si consuma quotidianamente.

Però non dobbiamo mai stancarci, e lo faceva appunto il nostro Assessore, perché accade tutto questo? Cioè veramente noi stiamo facendo tutto il possibile? E lo dico qui a Bologna perché i risultati del vostro lavoro sono incoraggianti, ecco, i risultati ci sono, sono incoraggianti, quindi sta a significare una sensibilità, una attenzione, una programmazione, un intervento perché i risultati parlano da soli.

E però dobbiamo dire con altrettanta schiettezza che questa non è la tendenza di fondo, questi risultati che giustamente premiano il vostro lavoro, non sono i risultati nazionali ed anche rispetto appunto ad alcuni effetti positivi, soprattutto il 2003, 2004 per l'ingresso della patente a punti e non solo, ma per l'avvio anche del piano della sicurezza che il precedente governo aveva varato nel 2002 e poi per due anni finanziato, i risultati cominciavano a vedersi, però stiamo già invertendo la tendenza, già il 2005 non è così significativo, il 2006 lo stesso, citiamo dati ufficiali che sono quelli del 2005, perché il 2006, visto che noi dobbiamo dare dei dati, io devo dare dei dati al 31 dicembre 2006 devo dare dei dati ufficiosi e non ufficiali, già in questo c'è un primo elemento che ovviamente richiamerò.

**BOZZA NON CORRETTA**

Ma siccome appunto è giusto dircele le cose con schiettezza, in una realtà che appunto ha risultati positivi, ma purtroppo non sono quelli della tendenza generale, ho visto i primi dati di quattro mesi del 2007, soprattutto quelli rilevati da Polizia e Carabinieri che hanno un sistema di rilevazione quasi automatica, quasi automatica, quello che è in vigore in altri paesi che noi ancora non lo abbiamo, ci auguriamo adesso con le misure che prenderemo di poterlo avere, e la tendenza non è incoraggiante, io lo dico subito: i primi quattro mesi per quanto riguarda gli incidenti rilevati dalla Polizia di Stato e dai Carabinieri ci dicono una cosa molto semplice, che sono diminuiti gli incidenti ed aumentano le vittime, cioè quindi in netta controtendenza rispetto ai tre obiettivi della Unione Europea e quindi questa è la situazione con cui noi dobbiamo fare i conti e l'interrogativo, io lo continuo, lo ripeto in tutte le sedi, non sono solo io, però molti altri devono spendere in campo per vincere questa battaglia, questa guerra che si consuma appunto tutti i giorni nelle nostre strade, con tante vittime, perché tutto questo non è ancora diventata una priorità politico istituzionale? Perché non è nell'agenda appunto delle questioni prioritarie del governo nazionale, dei governi regionali? Perché questa dimensione ancora si consuma sostanzialmente, nonostante queste cifre, nonostante il costo sociale, cioè altro che una finanziaria, 34 miliardi di euro, il costo sociale in vittime e in mezzi di ogni anno, perché questo è ancora confinato in una dimensione privata, in una dimensione al chiuso appunto delle famiglie che ne sono coinvolte e lasciata alla spontaneità delle associazioni o alla sensibilità di singole istituzioni, ma non è una priorità, un indirizzo generale vincolante di tutte le istituzioni, indipendentemente dagli schieramenti di Governo e indipendentemente dai Ministri di turno e indipendentemente dagli Assessori di turno.

**BOZZA NON CORRETTA**

Ecco, io credo che in questa settimana questa mobilitazione, qui c'è la responsabilità nostra, non me la sento di chiederla genericamente alle associazioni o ad altri, c'è una responsabilità nostra, chiederci se veramente stiamo facendo tutto ciò che è in nostro potere, io dico no, non stiamo facendo tutto ciò che è in nostro potere.

E perché non facciamo tutto ciò che è in nostro potere? Perché come vedremo meglio questo presuppone un profondo cambiamento, non è neutrale, non è neutrale, implica delle scelte, alcune di queste sono impopolari, allora la domanda vera che dobbiamo farci: abbiamo la forza, il coraggio, la voglia di imboccare questa strada? Perché altrimenti che io venga a snocciolarvi oltre a queste cifre altre cifre, altre cifre e che poi rispetto a questo vi faccia l'elenco dei desiderata di cosa si dovrebbe fare francamente non me la sento, perché noi sappiamo che cosa dovremmo fare, abbiamo la forza di imboccare questa strada? Perché insisto non è neutrale, chiama in causa comportamenti individuali, chiama in causa comportamenti collettivi, chiama in causa interessi corporati, o parliamo un linguaggio di verità o altrimenti facciamo retorica.

E io mi auguro, io mi auguro che in questi giorni scendano in campo le più alte autorità dello Stato, a partire dal Presidente della Repubblica, per aprire una campagna come quella che si sta facendo appunto sulle morti bianche del lavoro, abbiamo visto che appunto il tema è cominciato a prendere forza sulle pagine dei giornali, dei media, nelle agende del Parlamento, nelle agende del Governo, perché appunto è intollerabile che un paese moderno abbia 1600 morti sul lavoro e abbiamo anche visto dove sono quei morti, principal parte nei cantieri edili e abbiamo anche visto l'origine di quelle vittime e abbiamo visto anche quali sono le cause, ma anche qua sappiamo tutto, sappiamo tutto ormai, sappiamo tutto grazie all'ACI, grazie alle statistiche, grazie alle rilevazioni, sappiamo

**BOZZA NON CORRETTA**

tutto.

Sappiamo che il 70 per cento, 70 per cento degli incidenti è nelle aree urbane e nei centri urbani e nelle città e soprattutto nelle grandi aree metropolitane, che cosa vuol dire? Che chi guida in città è più scorretto e meno abile di chi guida in campagna? No.

No, che c'è una congestione del traffico insopportabile nelle aree urbane e che c'è uno squilibrio modale fortissimo che ha pochi paragoni in altri paesi uguali a noi, l'ottanta per cento del traffico è traffico privato, è un carico troppo grande, insostenibile, il 10 per cento è solo le tratte a trasporto collettivo pubblico.

80, 10, e quindi su quelle strade che sostanzialmente nelle nostre città sono quelle che abbiamo conosciuto dieci, quindici, venti, trenta, cinquant'anni fa, c'è molte volte cento, cento, cento, cento, per cento in più di traffico, possiamo caricare solo sui comportamenti di guida? Io dico di no, se non abbiamo misure strutturali per modificare questo rapporto, ma sappiamo che ci sono amministratori che non è neutrale questa cosa, pedonalizzare alcune aree del centro, liberare le città dal traffico, fare le corse preferenziali, mettere in campo una politica di mezzi pubblici, sappiamo che abbiamo più incidenti nelle aree urbane, ma le vittime, la maggiore incidenza non è nelle aree urbane, la maggiore incidenza è nelle aree appunto extraurbane, nelle provinciali e nelle regionali e sappiamo che sono determinate ore del giorno e sappiamo anche che sono determinati giorni e qua chiamano in causa molte volte strade mal sicure e comportamenti di guida scorretti.

Quindi il quadro, l'ACI ci fornisce anche una mappatura delle strade nere, cioè dove ormai è calcolato il tasso, quindi tutte le strade del nostro paese dove è calcolato il tasso della più alta incidentabilità, quindi non ci mancano, non ci difettano, conosciamo tutto.

Sono le iniziative concrete che ancora sono carenti,

**BOZZA NON CORRETTA**

ecco, ed allora qui dobbiamo concentrarci sicuramente, e quindi c'è un problema di comportamenti di guida, c'è un problema che riguarda la qualità dei veicoli, c'è un problema che riguarda la qualità delle infrastrutture e c'è un problema appunto della congestione dell'aumento del traffico, quindi o noi aggrediamo tutti e quattro questi filoni, quindi i piani della sicurezza aggrediscono tutti e quattro questi filoni o altrimenti non c'è un elemento, non c'è la patente a punti, non c'è la sanzione, tutti e quattro questi indirizzi noi li dobbiamo praticare.

Cerco di entrare un pochino di più nel merito: per quanto riguarda proprio i comportamenti, poi arriverò anche alle sanzioni, però è un approccio culturale insomma, è un approccio culturale, cioè quindi è il terreno più complicato e più difficile questo, perché vedete io cerco e mi auguro che anche voi lo facciate, cerco di interrogarmi c'era una cittadina vicino a Venezia in cui appunto, probabilmente saranno anche in Provincia di Bologna, non credo che siano solo bizzarri quei ragazzi, dove appunto fanno le corse alla notte ed addirittura non solo le corse alla notte, ma addirittura il rischio, l'ebbrezza vera è quello di andare contromano nelle strade, allora io mi devo, siccome ho dei figli, dei nipoti, mi devo interrogare: perché un ragazzo a 18 anni mette a repentaglio la sua vita per fare questo, cioè qual è la motivazione? Perché questo noi dobbiamo chiederoci.

Qual è la motivazione che porta a questo? Perché noi stiamo facendo davvero tutto il possibile, certo che dopo deve scattare la sanzione, ma sappiamo che molte volte quei motorini sono truccati etc. e quindi non credo che se lo facciano loro in garage, vuol dire che c'è poi anche tutto un collegamento che in qualche modo permette questo.

E quindi chiama in causa appunto dei comportamenti, degli stili di vita, delle concezioni, dei costumi, e se noi quando aggrediamo questi temi io li tratteggio solo, perché poi ci vogliono anche delle competenze specifiche,

**BOZZA NON CORRETTA**

appunto la scuola, non mi sento, ecco, di caricare tutto là nella responsabilità degli insegnanti, cioè nel momento in cui noi diciamo rendiamo obbligatoria appunto l'educazione stradale nelle scuole, poi dobbiamo dare anche i mezzi non solo in termini appunto finanziari, ma anche di personale, perché ci vogliono anche da questo punto di vista persone che abbiano una capacità giusta, una sensibilità giusta su queste questioni.

Perché si rivolgono a dei ragazzi, l'ho fatto anche io ieri, che si guardano poi al televisore, l'ho visto anche io, Valentino Rossi che non ha vinto etc. etc. e scatta l'automatismo e quando hai un mezzo in mano che ti può andare via a 250 all'ora, beh, è tutto giocato sul tuo concetto di autodisciplina ed allora non basta dire scuola, bisogna dire come la organizziamo, quali mezzi mettiamo a disposizione di queste scuole, se è lasciata solo appunto alla volontarietà e alla sensibilità del singolo insegnante o di quel circolo di istituto o invece è materia permanente e rispetto a questo entra appunto nei cicli didattici e ci sono le persone specializzate che hanno anche la competenza e il linguaggio giusto di mettersi in sintonia perché il mito della velocità è un mito insostituibile nelle persone.

Non possiamo appunto essere dei bacchettoni da questo punto di vista o dei moralista, dobbiamo metterci in sintonia, perché faremo solo della retorica ed allora qui credo che noi dobbiamo indirizzare anche dal punto di vista legislativo e ci sono aperte delle collaborazioni che adesso stiamo vedendo con il Ministero della pubblica istruzione, il Ministro Fioroni per rendere non solo permanente, ma anche con i mezzi, cioè diventi una materia che entra nel ciclo didattico, nei cicli formativi, perché abbiamo capito tutti che dobbiamo cominciare dalla giovane età, dalla scuola dell'obbligo, a diciotto anni è già troppo tardi e la qualità delle strade faccio anche qui qualche esempio: davvero stiamo facendo tutto il possibile? Perché anche qui, sì, noi dobbiamo fare il ragionamento,

**BOZZA NON CORRETTA**

non voglio essere in contraddizione con quello che ha detto prima di un riequilibrio modale, liberare il traffico delle merci, cioè sappiamo che cosa si dovrebbe fare, vengo da territori pensate che cosa è il nord est in questo momento con i collegamenti dell'est europeo etc., è un inferno, un inferno, sono strade in cui si rischia la vita, sempre, sempre, perché oltre a controllare te stesso, devi anche controllare i comportamenti degli altri e giocare di anticipo, quindi sempre sei a rischio e so che appunto nel determinare un riequilibrio modale in questo paese, liberare quindi le merci, portarle con le ferrovie etc., ci vorrà del tempo, ci vorrà, non voglio adesso allargare e nel frattempo che cosa facciamo? Continuiamo a morire a questi tassi? E quindi dobbiamo anche qui aggredirlo bene questo tema, questo problema delle strade e sento che noi dobbiamo farlo in due modi, in due modi, il piano della sicurezza abbiamo cominciato nella finanziaria dopo una cosa inspiegabile, non ho capito perché appunto ho detto prima che il governo precedente era partito bene, patente a punti, piano della sicurezza, finanziamento 2003, 2004, poi improvvisamente 2004, 2005, 2006 neanche un finanziamento, zero, è la peggior cosa partire con un piano e poi bloccarti di colpo.

Adesso con la finanziaria ultima abbiamo messo delle cifre, il prossimo triennio 150 milioni, dico subito che sono insufficienti, ma almeno si riparte, mi auguro che con la prossima finanzia si possa incrementare questa cifra, però per quanti soldi mettiamo qua, dopo dirò meglio come spenderli, noi non possiamo caricarci le strade, perché là parli di miliardi di euro, ed allora dobbiamo fare un'altra operazione, lo dico perché cercheremo di farla sull'ANAS a livello nazionale, ma bisogna farlo poi a cascata a livello regionale e provinciale, cosa? Rendere intrinseca alla progettazione degli interventi sulle strade la sicurezza stradale, cioè fare quello che in questo momento nell'iter approvativo per una strada, per un rifacimento, per una

**BOZZA NON CORRETTA**

manutenzione si deve fare la valutazione di impatto ambientale, ecco, la valutazione per quanto riguarda la sicurezza stradale deve essere un elemento intrinseco alla progettazione, non si può progettare una nuova strada urbana o suburbana e se non prevedo anche la corsia ciclabile, per esempio, non si può progettare una nuova strada senza determinate caratteristiche di sicurezza, dobbiamo fare in modo che oltre ai piani sulle nuove strade e sappiamo quanto c'è bisogno, il Presidente della Provincia la prima cosa che ha parlato, ha parlato del nuovo passante e quindi non faccio sottovalutazioni da questo punto di vista, però anche rifacimenti, anche manutenzioni, perché molte delle nostre strade sono delle trappole mortali, sono le strade costruite negli anni quaranta, negli anni cinquanta, il più delle volte alberate, sì, ma adesso quanti alberi sono con l'effigie appunto di una perdita con il mazzo di fiori etc. e quindi c'è un problema serio anche di manutenzione e di rifacimento di quelle strade, di sede stradale se vogliamo appunto mettere nelle condizioni di avere maggiore sicurezza ed anche qua con delle piste, adesso si fanno le cosiddette via di fuga invece le nostre sono delle trappole mortali, molte volte con dei guardrail, scusate se io entro così nel dettaglio che sono delle ghigliottine per i motociclisti, il trend di aumento delle morti sono i giovani e i motociclisti.

Ma dobbiamo sapere che ci possono essere sempre l'incidente del motociclista, ma non necessariamente deve essere appunto una ghigliottina il guard Rail, e quindi anche qui un intervento quindi sulle strade che sia anche qui intrinseco, organico, in altri termini il nuovo piano ANAS farà una battaglia perché ci sia almeno il 5 per cento del piano ANAS in sicurezza stradale e 6 miliardi, il 5 per cento di quei 6 miliardi devono andare nella sicurezza delle strade, perché allora così mettiamo delle cifre significative, significative.

**BOZZA NON CORRETTA**

Terzo è la qualità dei veicoli, sicuramente, ecco, qui spendo poche parole, sicuramente le condizioni con cui si guida adesso un veicolo non sono quelle di vent'anni fa, l'evoluzione tecnologica è andata molto avanti e si guida con maggiori condizioni di sicurezza, questo io credo che sia giusto riconoscerlo, però ulteriori innovazioni si possono fare, le ditte costruttrici hanno capito che questo tema della sicurezza è anche un loro problema, e sappiamo che c'è un punto delicato, ma qua si tratterà di decidere di fare una scelta, per quanto riguarda la limitazione di velocità, non è che ci mancano le possibilità e le tecnologie, è assumere una decisione o meno, perché dicevo prima: se tu metti in condizione una persona di andare via con una moto a 240 all'ora, però sappiamo che si potrebbe anche fare diversamente, avete già capito, ci mettiamo in un terreno quanto siamo disponibili a praticare questa strada? Quanto siamo disponibili e quindi vedete che non è neutrale la cosa, non è indifferente.

Da ultimo i comportamenti di guida, cerco di fare un discorso scevro da moralismi insomma, quindi appartengo alla categoria, anche io guido e probabilmente non sempre ho guidato bene.

Scevro da discorsi di retorica, eccetera, noi sappiamo che una parte significativa degli incidenti e soprattutto quelli mortali, purtroppo, beh, sono a causa i comportamenti scorretti di guida.

Sappiamo, dati della Polizia di Stato, dei Carabinieri, quindi di chi si occupa tutti i giorni e che anche qui voglio esprimere tutto il mio plauso, quelli che tutti i giorni sono appunto a contatto con questo dramma, sappiamo che circa il trenta per cento, si stima, si calcola, circa il 30 per cento sono comportamenti di guida in stato di ebbrezza, lo sappiamo, e quindi che cosa facciamo? Certo l'educazione, certo la prevenzione, ma sappiamo anche che c'è la sanzione, anzi tutte le esperienze, prendo la più significativa, quella che ha avuto risultati più positivi

**BOZZA NON CORRETTA**

nel corso di questi anni, la Francia, l'esperienza che hanno fatto è la deterrenza della sanzione è quella che ha dato maggiori risultati.

Noi del disegno di legge che adesso inizia il suo iter proprio oggi in Parlamento affrontiamo questo problema e quindi dico subito che non è un disegno di legge organico che affronta anche i problemi della prevenzione, della educazione, delle infrastrutture dei veicoli, affronta i comportamenti scorretti di guida, quindi è limitato, ma sentivamo insieme in accordo con gli altri Ministeri soprattutto degli interni, sentivamo la necessità di dare un segnale forte in questa direzione e la filosofia, mi soffermo altri due minuti, su questo è molto semplice, poi le implicazioni sono significative, c'è il disegno di legge di otto articoli, affronta il tema dei neo patentati per quanto riguarda un periodo transitorio per guidare anche mezzi di una certa cilindrata, il secondo punto è quello per quanto riguarda l'alta velocità e quindi un meccanismo di sanzioni, che sono sia sanzioni dal punto di vista pecuniario, ma anche con dei riflessi alla patente a punti con dei meccanismi più stringenti di controllo sulla patente a punti perché sapete tutti che dopo un positivo ingresso della patente a punti sono cominciati anche da questo punto di vista dei meccanismi in qualche modo che si sottraggono appunto a questi controlli e soprattutto per quanto riguarda la determinazione e il recupero dei punti persi della patente, non voglio entrare troppo nella technicalità, ecco, ma questo è il tema tanto per essere chiari, il terzo è per quanto riguarda l'uso dei telefonini e di altri sistemi appunto a bordo senza auricolari e quindi anche in questo caso un inasprimento delle sanzioni, il quarto è il punto che dicevo prima per quanto riguarda la guida in stato di ebbrezza e sotto l'effetto di stupefacenti e qui si prevede un inasprimento delle misure molto forti, sia per quanto riguarda le sanzioni pecuniarie, quindi molto significative, adesso vedremo

**BOZZA NON CORRETTA**

dibattito parlamentare e quindi non mi illudo che il testo resti inalterato, perché l'inasprimento è significativo, sia per quanto riguarda le sanzioni amministrative e con risvolti penali, sino al fermo del mezzo, in alcuni casi fino alla confisca del mezzo e in alcuni casi non solo l'inasprimento del ritiro della patente, ma anche appunto il ritiro permanente della patente per casi reiterati di incidenti che causano vittime sulla strada.

In altri termini ci mettiamo in linea abbastanza con quello che è previsto in alcuni codici degli altri paesi, quelli che cerchiamo di avere sempre come punto di riferimento, io mi auguro, questa è la volontà anche del Presidente Prodi che ha chiesto in questa settimana pur in presenza delle manifestazioni del 25 aprile e del primo maggio, di partire appunto, di fare coincidere con la settimana mondiale della sicurezza stradale l'iter di questo provvedimento, io mi auguro una approvazione tempestiva di questo provvedimento, che non venga snaturato nel dibattito parlamentare, alcuni suggerimenti, alcuni contributi li metto già nel conto, alcune modifiche, qualche attenuazione, però non sia snaturato il senso del perché, noi dobbiamo dare una scossa forte, partendo proprio dai comportamenti, partendo dai comportamenti di guida.

Non possiamo poi limitarci solo a questo, sarebbe anche questo un conto e un segnale forte, però sarebbe distorcente e sbagliato avere un atteggiamento di colpevolizzazione solo sul guidatore, noi poi stiamo approvando appunto il programma per la gestione di questi 160 milioni di euro del triennio approvato con questa finanziaria che sarà incrementato sicuramente con la prossima, per mettere in campo appunto misure che vadano nella direzione di rendere permanente una struttura di controllo e di governo della sicurezza stradale, cosa che in questo momento non c'è.

Sono competenze disperse in troppi organismi, in troppi

**BOZZA NON CORRETTA**

Ministeri e quindi avere un indirizzo di Governo più forte, c'è chi propone anche una sorta di agenzia per la sicurezza stradale, secondo la partita si vince nel territorio e quindi il ruolo delle Regioni e delle Province è fondamentale, anche qui voi lo avete già fatto, ma non è così in tutto il territorio nazionale, la costituzione degli osservatori e dei centri di monitoraggio regionali e provinciali su tutto il territorio, avere quindi il Governo, ecco, il governo della sicurezza stradale, rendere permanente, permanente nelle scuole appunto la formazione e l'educazione alla sicurezza stradale, predisporre da questo punto di vista mezzi per quanto riguarda le campagne di informazione e prevenzione e in maniera molto mirata anche qui non servono appunto slogan generici che non toccano nessuno, noi dobbiamo appunto avere anche qui campagne attraverso sicuramente istituti specializzati, stiamo già predisponendo la gara, mirate sugli obiettivi che in questo momento sono sicuramente i giovani e i motociclisti e quindi avere su questo quindi delle campagne molto mirate con una modalità e una comunicazione, un messaggio che appunto sia incisivo da questo punto di vista.

Accompagnare piani infrastrutturali, a partire dall'ANAS, e poi a cascata i piani provinciali e regionali, soprattutto i regionali, per rendere appunto intrinseca la sicurezza stradale nelle progettazioni e nelle realizzazioni infrastrutturali, quindi che non sia un optional, o un qualcosa in più, ma una componente intrinseca alla progettazione e all'intervento per quanto riguarda l'infrastruttura stradale.

Ecco, queste sono sostanzialmente le misure che noi vogliamo mettere in campo, e rendere, ecco, permanente questo, ecco, vorrei concludere su questo: cioè sottrarre, come stiamo facendo per altri temi, sottrarre questa questione, questa drammatica questione, sottrarla alla logica dello schieramento o alla logica appunto dell'amministratore, del Ministro etc., renderla

**BOZZA NON CORRETTA**

permanente, che indipendentemente dal Governo dell'epoca, indipendentemente dal Ministro, indipendentemente dall'Assessore è una politica condivisa che va avanti, perché c'è una struttura permanente con una capacità di intervento appunto su tutti quanti i campi, ben coordinata in modo che poi ognuno di noi ci mette l'accento in più, ci mette la sua caratterizzazione, ma non è che si ricomincia ogni volta daccapo, rendere permanente, permanente, avvalerci da questo punto di vista della collaborazione di una miriade di associazioni, in primo luogo ovvio a partire dall'ACI, da questo punto di vista, ma poi ci sono tantissime associazioni, a partire dalla associazione delle vittime della strada e quindi fare in modo che sicuramente le istituzioni si mettano a regime, però poi da questo punto di vista anche avere questa capacità di dialogo con molte di queste associazioni che ci danno anche il messaggio giusto, la sensibilità giusta.

Avere una struttura, questo abbiamo già cominciato ad affrontare il tema con la Ministro Turco per quanto riguarda le vittime della strada l'assistenza alle famiglie, in questo momento queste famiglie sono lasciate al loro dramma individuale e privato, e non solo perché ha avuto una perdita che appunto purtroppo nessuno riuscirà a restituire, ma soprattutto per quelli che sono gli invalidi permanenti che hanno anche un costo insopportabile, io ho avuto l'impossibilità, credo anche voi, ad entrare in contatto, molte volte appunto sono famiglie che si indebitano, famiglie che non ce la fanno economicamente e devono sopportarsi un peso anche dal punto di vista economico, oltre al dramma sociale, ecco, suoniamo tutti questi tasti, ecco, mettiamo in moto tutte queste iniziative, abbiamo questa capacità? Allora questa settimana, ecco, fuori dalla retorica, fuori dall'ufficialità sia l'occasione per dire perché, perché ancora non abbiamo i risultati significativi che sarebbe giusto avere, perché ancora questo tema non è una priorità

**BOZZA NON CORRETTA**

della politica e delle istituzioni, perché appunto noi dobbiamo fare delle cose ed allora capiamo che questo non è un caso e su questo richiamare, senza fare prediche, sono qui presenti, però ognuno si deve mettere in discussione, deve verificare se sta facendo veramente tutto il possibile, anche l'attenzione dei media in un modo diverso, io vedo qua questa mattina i giornali del lunedì, voi avete appunto le vostre tre vittime, porto cordoglio a queste famiglie, i giornali del lunedì che cosa sono? Sono pieni appunto di queste..., dell'elenco delle vittime, però l'elenco delle vittime non dà quella consapevolezza che prima richiamavo, non viene nella grande stampa nazionale, non entra nei network nazionali.

Ecco, io credo che anche questo tema, anche come viene affrontato e gestito dai media debba essere affrontato con radicalità e con una capacità di intervento sicuramente diversa.

Queste erano un po' le considerazioni che volevo farvi, vi ringrazio per l'attenzione e seguiremo insieme appunto partendo ancora una volta, mi compiaccio che in questo quadro sicuramente non positivo, perché pur di vittime stiamo parlando, però la vostra Provincia alcuni risultati significativi li sta dando e mi incoraggia quindi a dire che noi non dobbiamo lasciarci appunto la ineluttabilità delle cose, serve il nostro intervento, vi ringrazio.

**PRESIDENTE:**

Grazie.

Ringrazio il Vice Ministro De Piccoli e simbolicamente come anticipato dall'Assessore Prantoni invito i Consiglieri Provinciali a votare la petizione che invita l'assemblea generale delle Nazioni Unite ad adottare durante la sua seduta 2007 la risoluzione che promuove azioni concrete per ridurre gli effetti dell'incidentalità stradale nel mondo.

Invito i Consiglieri a votare.

**BOZZA NON CORRETTA**

La votazione è pronta.  
Apriamo la votazione.

**VOTAZIONE****PRESIDENTE:**

Tutti i Consiglieri hanno votato, dichiaro chiusa la votazione.

Il Consiglio Provinciale approva all'unanimità.

Grazie a tutti, buona giornata e chiudiamo i lavori del Consiglio Provinciale.

*Trascrizione effettuata dalla ditta Write System Srl della  
seduta di Consiglio Provinciale del 23 Aprile 2007*