

Giuseppe CESARO:

Buonasera e benvenuti alla seconda parte dei lavori di oggi, di questo 5° Forum internazionale delle Polizie Locali di Riva del Garda.

I lavori del pomeriggio vertono su un tema particolarmente delicato e conosciuto da tutti noi, visto che tutti siamo coinvolti nella mobilità delle città in cui viviamo. Il tema infatti è quello della mobilità nelle città italiane, criticità e prospettive.

L'apertura della discussione di questo pomeriggio trae spunto da un altro studio realizzato dalla Fondazione Caracciolo, che verrà illustrato dal Direttore studi e ricerche della Fondazione stessa, che poi è il Centro studi dell'Acì, l'onorevole Michele Giardiello.

On. Michele GIARDIELLO:

Grazie e buonasera a tutti. Buonasera ai comandanti, con i quali da anni ci confrontiamo al Forum delle Polizie Locali ma anche nelle altre iniziative che si svolgono in altre parti del nostro Paese.

Questo pomeriggio presentiamo quella che io chiamerei una sistemazione dei dati, nel senso che abbiamo realizzato, per ogni città capoluogo di Regione, una scheda che immediatamente mostra una fotografia dell'organizzazione della mobilità, in tutti i suoi aspetti: parco circolante, trasporto pubblico locale, le Polizie Locali.

Solo noi, come Fondazione, possiamo esprimere questo dato a livello nazionale, perché come sapete abbiamo quasi terminato la realizzazione dell'anagrafe nazionale delle Polizie Locali.

È stato un lavoro complicato e manca ancora il dato di qualche piccolo Comune, anzi, colgo l'occasione per invitare quei comandi e quelle amministrazioni a farci avere le loro informazioni, sul sito della Fondazione Caracciolo c'è un'apposita finestra dove, in automatico, è possibile aggiornare i dati esistenti e immettere quelli nuovi dell'anagrafe delle Polizie Locali.

Abbiamo realizzato questo lavoro di sistemazione partendo da alcuni macro-

indicatori sulla mobilità, con un occhio su un argomento in particolare, di cui parleremo oggi, domani ma soprattutto il 28 novembre in occasione della Conferenza nazionale del traffico che l'Automobile Club organizza a Roma, con il ministro Profumo.

In quell'occasione Automobile Club porterà le sue idee e le sue proposte di smart city, di città intelligenti, quello che mi sembra uno dei temi più affascinanti e moderni che c'è all'ordine del giorno del dibattito politico e produttivo di questo Paese.

Il nostro comitato scientifico è qui autorevolmente rappresentato dal professor Russo, con il quale ci siamo confrontati sulla questione se ci possa essere una smart city senza una smart mobility, **se ci possa essere una smart city non si ha un quadro, un'idea di come organizzare la città.**

Ci siamo accorti che questo lavoro, alla luce delle nuove norme, forse è già vecchio. Con le ultime norme del governo Monti, dalla spending review all'organizzazione delle autonomie locali, con l'abolizione delle Province e la nascita delle Città metropolitane l'organizzazione della mobilità già assume un'altra caratteristica, un altro ruolo.

Noi, come Fondazione, insieme al nostro Comitato scientifico, non mancheremo di dire la nostra idea.

Abbiamo realizzato questi macro-indicatori per scattare questa fotografia delle città. Sono facilmente confrontabili Torino con Palermo, Milano con Napoli, Cagliari con Trieste, perché si può vedere come è organizzata la sosta, come è organizzato il trasporto pubblico locale, come la Polizia Locale, quali sono le tariffe agevolate.

Il dato che mi piace sottolineare è quali sono i proventi. Finalmente quel famoso art. 208 del Codice della strada è diventato più stringente. I Comuni fanno le multe per fare cassa o, invece, c'è una svolta culturale che noi non possiamo non sottolineare? Secondo me c'è una svolta grazie anche all'impegno serio e professionale delle Polizie Locali.

Oggi non c'è un Comune che stanzi meno del 50% dei proventi per la sicurezza stradale. Sarà difficile far capire a un Sindaco che quei soldi nel bilancio,

in un momento di trasferimenti poveri da parte dello Stato agli enti locali, è giusto siano investiti in una rotatoria, in un semaforo intelligente, in una tecnologia che assicuri la sicurezza stradale. Sarà difficile convincerlo a iniziare, ma poi sarà impossibile farlo tornare indietro.

Scoprirete che ci sono comuni che fanno 70-80% di destinazione dei proventi delle sanzioni verso la materia della sicurezza, per l'educazione e per le infrastrutture.

Io penso che questo sia anche un risultato straordinario che proviene da tanti confronti, da tanti dibattiti, da un percorso politico e culturale che è andato avanti in questi anni.

Vorrei solo sottolineare questo e non leggo gli appunti perché è giusto dare la parola a chi materialmente, ogni giorno, si confronta con questi problemi.

Tengo a dire che queste fotografie che abbiamo scattato danno la possibilità immediata di verificare come è organizzato il nostro Paese, per verificare cosa è stato fatto e cosa c'è da fare, per verificare alcune incongruenze.

Ad esempio una città che ha un parco di trasporto pubblico locale moderno ed efficiente, è vicina al mare ma ha un livello di PM 10 molto alto, poi un'altra città ha caratteristiche morfologiche del tutto diverse, con un parco più arretrato, ha PM molto bassi. Ci sono delle incongruenze e forse emerge l'antica domanda: l'inquinamento delle città è dovuto solo e soltanto alla mobilità delle vetture private uffici o forse, invece, non c'è un insieme di fattori che da questo punto di vista le rendono invivibili?

Questi sono alcuni spunti che il lavoro della Fondazione Caracciolo vuole offrire a questo confronto, che mi auguro proseguirà nelle prossime settimane. Grazie.

Giuseppe CESARO:

Grazie onorevole Giardiello. Ne approfitto per dire una parola di ringraziamento: gli studi che la Fondazione Caracciolo realizza sono sempre estremamente interessanti e l'onorevole Giardiello è il coordinatore di un pool di "ragazzi" molto preparati, la cui professionalità, cura, attenzione e passione rende

questi nostri incontri molto diversi da quelli che sarebbero senza di loro. Credo che si debba riconoscere loro il valore di questi lavori, che sono importanti perché ci danno l'occasione di parlare di questi temi che ci riguardano tutti in maniera molto diretta, quotidianamente.

I relatori di questo pomeriggio sono tanti e tutti autorevoli, per un tema che ci riguarda tutti e che non smetteremo mai di dibattere, perché criticità e prospettive nella mobilità delle città italiane per fortuna o purtroppo è un tema senza fine.

Con noi oggi pomeriggio c'è il Presidente nazionale dell'Associazione nazionale dei Comandanti e Ufficiali dei corpi di Polizia Municipale, che tra l'altro è il Vice Comandante del corpo di Polizia Municipale di Roma Capitale, Diego Porta. C'è Luciano Mattarelli, Presidente dell'Associazione professionale della Polizia Locale d'Italia, qui presente non per la prima volta.

C'è Lino Giacomoni, che è Presidente del Circolo dei Tredici ma è anche il Comandante della Polizia Locale nell'ambito di Trento.

Un'altra "vecchia" conoscenza di Riva del Garda, del Forum delle Polizie Locali, è Giuseppe Aiello, dell'Associazione Marcopolo che, come è sua caratteristica, ci presenterà un intervento particolarmente interessante e pirotecnico, dalle anticipazioni che abbiamo avuto.

È presente Mariano Moresi, responsabile dell'Associazione appartenenti alla Polizia Locale italiana, e poi Enrico Corsi, Assessore alle Attività economiche, Turismo, Mobilità, Viabilità e Relative infrastrutture del Comune di Verona.

Avremo poi Michelangelo Marchesi, Assessore all'Ambiente e alla Mobilità del Comune di Trento e infine, ma certamente non ultimo, il professor Franco Russo, ordinario presso il Dipartimento di Informatica, matematica, elettronica e trasporti della Facoltà di Ingegneria dell'Università mediterranea di Reggio Calabria, componente del Comitato scientifico della Fondazione Filippo Caracciolo, Centro studi Aci.

Siccome il tema è importante, i relatori sono tanti e autorevoli, do subito la parola al Vice Comandante Porta.

Diego PORTA:

Ringrazio l'Acì e la Fondazione Caracciolo per questa meritevole iniziativa di questo convegno.

Questa mattina abbiamo assistito a degli interessantissimi profili di natura comparativa con le altre forze di Polizia, quelle più vicine a noi e quelle che, invece, si differenziano rispetto all'organizzazione delle forze di Polizia italiane.

Io porto innanzitutto il saluto, come Presidente dell'Associazione, del Comandante Francesco Andreotti, che è stato Comandante dei Vigili Urbani di Roma, è il nostro Presidente onorario, ha ben 98 anni ed è il fratello maggiore del più noto Giulio Andreotti.

Cercherò di illustrare come affrontiamo la problematica del traffico a Roma nella mia qualità di Vice Comandante del corpo della Polizia Locale di Roma Capitale, snocciolando qualche dato.

Innanzitutto Roma Capitale è il Comune più popolato ed esteso d'Italia, avendo oltre 2.765.000 abitanti e una superficie molto estesa.

Inoltre, se calcoliamo che nel numero di cittadini si inseriscono anche pendolari, militari, studenti, residenti vaticani eccetera, arriviamo a circa 4 milioni di persone.

Per di più la città, vantando la più alta concentrazione di beni storici e architettonici al mondo, richiama ogni anno circa 20 milioni di visitatori.

Secondo il rapporto sulla mobilità del 2008, pubblicato da Servizi per la mobilità S.r.l., che è un'agenzia municipalizzata del Comune di Roma – anzi, di Roma Capitale, come oggi si chiama, perché non esiste più il Comune di Roma – la rete urbana del trasporto pubblico di Roma Capitale è composta da 2.263 km di rete di superficie e 37 km di linee di metropolitana.

In particolare il trasporto su gomma è articolato su 359 linee, per un'estensione complessiva di 2.249 km, mentre quello su tram si svolge lungo sei linee per una lunghezza della rete pari a 39 km.

La rete di superficie su sede riservata – faccio riferimento alle cosiddette corsie preferenziali – è pari a circa 112 km.

Oggi a Roma la gestione del servizio di trasporto pubblico locale è affidata, per convenzione, ad un'agenzia che è ATAC S.p.A. Agenzia per la mobilità.

Veniamo al parco veicolare, molto importante quando si fa un discorso sulla mobilità: per quanto riguarda il parco veicolare di Roma, il totale dei veicoli circolanti attualmente ammonta a 2.800.000, inclusi gli oltre 700.000 motocicli e ciclomotori.

Per quanto riguarda i motocicli e i ciclomotori devo dire che noi abbiamo fatto un esperimento, come del resto mi sembra abbia fatto anche Milano, per aprire loro le corsie preferenziali. Purtroppo questa esperienza, che è durata all'incirca sei mesi su alcune arterie, non ha portato grossissimi benefici e dunque successivamente è stata abbandonata dal Comune di Roma.

Con il continuo incremento dell'indice di motorizzazione generale, dal 1960 al 2011 si è passati da circa 50 vetture ogni 1000 abitanti, a più di 1000. Roma riconferma il primato, come città italiana, del più alto indice di motorizzazione.

Rispetto alle principali città europee Roma si caratterizza da un lato per una ridotta dotazione infrastrutturale – pensiamo alla mancanza di una seria rete di metropolitane – quindi 6,8 km di rete per km per metro quadro e, dall'altro, per un tasso di motorizzazione molto alto, cioè 1022 veicoli ogni 1000 abitanti.

Considerando solo il segmento delle due ruote a motore, l'indice di Roma è pari a 6,2 volte quello di Londra, 6,8 volte quello di Parigi, 2,4 volte quello di Barcellona.

Questo primato tuttavia comporta un proporzionato aumento delle sostanze inquinanti in atmosfera, le cui conseguenze come sappiamo sono dannose per l'ambiente e per la salute di tutti cittadini.

La Polizia Locale di Roma Capitale – per chi non lo sa il corpo ha quasi 6.500 unità – assicura il monitoraggio costante delle condizioni del traffico cittadino in tempo reale mediante due strumenti fondamentali.

Il primo strumento è la sala Sistema Roma. A parte la nostra centrale operativa, che è presso il Comando generale in via della Consolazione, noi abbiamo la sala Sistema Roma, che è stata istituita dal secondo Patto per Roma Sicura.

Brevemente, il Patto per Roma Sicura è siglato tra amministrazione centrale dello Stato e Regione, Provincia e Comune. Tramite questi fondi abbiamo istituito

questa sala Sistema Roma che, attraverso circa 1500 telecamere installate in città, ha la funzione di svolgere la videosorveglianza e il monitoraggio della viabilità.

In realtà la sala Sistema Roma è comunque molto importante perché addirittura anche le altre forze di Polizia molto spesso vengono a chiederci delle immagini per motivi di Polizia giudiziaria.

Forse ricorderete le immagini di quel signore che, sotto la metropolitana, dava un pugno a una signora rumena, che purtroppo è poi deceduta. Ebbene, tramite le immagini che noi abbiamo raccolto, le forze di Polizia sono riusciti a individuare il colpevole.

Altro strumento fondamentale per la mobilità a Roma, grazie al frutto di una intensa collaborazione tra la Polizia Locale di Roma Capitale e l'AcI, è la centrale Info-mobilità Luce Verde, che è stata fondata nel 2009 e che fornisce a 46 emittenti radiofoniche le notizie sul traffico.

Per quanto concerne quest'ultimo aspetto, le emittenti radiofoniche e televisive coinvolte nell'iniziativa provvedono a diffondere questi notiziari che vengono elaborati da Luce Verde. È molto importante l'aggiornamento della situazione della mobilità, così come è curata da Luce Verde stessa.

Si ricorda ancora il Piano generale del traffico urbano, un documento fondamentale che è stato approvato nel 1999.

Altri strumenti sono il car pooling e il car sharing, in particolare il car sharing sta prendendo molto piede a Roma – per chi non lo sa, l'auto viene condivisa tra più utenti e quindi non se ne acquista il possesso ma solo l'utilizzo in un determinato periodo di tempo; gli utenti e i soci di questo servizio hanno accesso, tramite una semplice prenotazione on-line, a un'intera flotta di veicoli, in comune con gli altri utenti, posizionati in aree di parcheggio solitamente in prossimità di attrattori o comunque di aree residenza o di importanti nodi della rete del trasporto pubblico.

È da rilevare che proprio recentemente l'amministrazione capitolina ha approvato il Piano comunale della sicurezza stradale, con lo scopo di ridurre il tasso di mortalità del 50%, dovuto agli incidenti stradali. Per ognuna delle

componenti a rischio, il Piano fissa come obiettivo strategico il dimezzamento del numero dei morti per incidenti stradali.

Pensate che nel 2009 gli incidenti mortali sono stati, a Roma, 198, una vera strage. Nel 2020 l'obiettivo è quello di ridurli a 99. Se raggiunto, questo obiettivo consentirà di allinearci con i Paesi più virtuosi che sono la Svezia, il Regno Unito e l'Olanda.

Certamente anche il numero degli incidenti stradali incide fortemente sulla mobilità. Abbiamo avuto comunque una riduzione degli incidenti mortali e questo anche grazie al controllo che normalmente facciamo, come diceva il Comandante Buttarelli questa mattina, soprattutto mirato a problematiche inerenti alla guida in stato di ebbrezza o sotto l'influenza degli stupefacenti.

Un altro strumento che ha dato il Sindaco è stata un'ordinanza – che peraltro è stata impugnata al Tar ma il ricorso è stato rigettato – che ha riguardato l'obbligo, nel caso di concorsi pubblici – a Roma ce ne sono tantissimi – qualora le domande siano superiori a una certa soglia, di far svolgere questi concorsi al di fuori del cerchio del Grande Raccordo Anulare. Per fortuna il Tar ha rigettato il ricorso che, come potete ben immaginare, era stato formulato da esercenti e proprietari di alberghi.

Un altro problema sostanziale sono le manifestazioni. Sicuramente avrete letto la richiesta dell'amministrazione capitolina e del Sindaco di far svolgere queste manifestazioni fuori dalla zona centrale di Roma. L'amministrazione capitolina aveva proposto di far svolgere queste manifestazioni a Tor Vergata. Purtroppo chi organizza queste manifestazioni vuole richiamare l'attenzione delle persone, per cui fino ad oggi continuano a sussistere a Roma tantissime manifestazioni nella zona di piazza Esedra, piazza della Repubblica, fino a San Giovanni.

Qualche dato: nel 2011 abbiamo avuto 105 manifestazioni di grandissimo rilievo, il che significa che la città si blocca, ovviamente a scapito della mobilità, che è importantissima.

Sono apparsi numerosi articoli di giornale in merito e si tratta di ponderare tra due interessi costituzionalmente garantiti: quello alla mobilità e il diritto a

manifestare il proprio pensiero, purtroppo però ci troviamo ancora di fronte a queste situazioni.

Pensate invece che a livello locale ci sono state 4700 manifestazioni.

Nel 2012, nel primo semestre, le manifestazioni di grande rilievo sono state 64: se nel 2011 sono state 105, nel 2012 il trend è continuato e questo è un grosso problema che noi, Polizia Locale di Roma Capitale, come anche le altre forze di Polizia, viviamo.

Un ulteriore elemento è quello delle rimozioni. Abbiamo avuto una flessione delle rimozioni per problematiche relative anche ad accordi con le depositerie. Molto spesso accade che queste depositerie sono ubicate in zone periferiche di Roma e questi carri di motori partono da lontano e magari arrivano dopo mezz'ora o un'ora, per cercare di liberare la macchina.

Concludo dicendo che dal 2000 ad oggi come sapete c'è stata una grossa evoluzione di tutti i corpi delle Polizie Locali. L'inserimento del Sindaco e del Presidente della Provincia, nel 1999, nel Comitato provinciale per l'ordine e la sicurezza pubblica, ha fatto sì che le Polizie Locali d'Italia, quasi 60.000, anche se i numeri non sono certi, oggi svolgano importanti funzioni anche di Polizia giudiziaria, anzi, si va verso una grossa evoluzione.

Come sappiamo tutti c'è stata anche un'evoluzione dei poteri dei Sindaci, con questo nuovo concetto di sicurezza urbana e ho fatto tutta questa illustrazione per dire che probabilmente oggi molte forze che una volta erano impegnate per la viabilità vengono invece impegnate anche per altre attività che prima erano normativamente riconosciute, ma che non venivano utilizzate. Grazie.

Giuseppe CESARO

Grazie Comandante Porta. La parola a Luciano Mattarelli dell'Associazione Professionale Polizia Locale d'Italia. Prego.

Applausi

Luciano MATTARELLI

Grazie. Buonasera a tutti, ormai ci conosciamo da un po'. Ci ritroviamo sempre molto volentieri ai convegni. Mi corre l'obbligo di ringraziare doverosamente l'Acì, la Provincia di Trento, i nostri responsabili ANVU della Provincia di Trento e la Fondazione Caracciolo che è stata la prima cinque anni fa a credere nella Politica Locale e a ritenere che si debba far conoscere bene quello che la Polizia Locale fa realmente, non solo nell'ambito della sicurezza stradale ma in particolare anche in quest'ambito. Questa mattina ho ribadito questi ringraziamenti perché mi sembrava doveroso nel collegamento con Iso Radio. È presente la giornalista, dottoressa Maria Laura Veneziano, di Iso radio, la ringrazio di questa sua presenza e anche dell'impegno di Iso Radio Rai nei nostri confronti.

Premetto che date le mie vicissitudini operative molti capiscono male, una volta sono tenente colonnello, una volta sono maggiore, una volta capitano, una volta maresciallo a seconda degli incarichi. In questo momento ad Orbetello sono appuntato, questo solo a chiarimento perché non ci siano equivoci. Non sono venuto in uniforme, ringrazio i colleghi e spero che il prossimo anno siano quasi tutti in uniforme perché l'uniforme deve vedersi, io purtroppo non l'ho potuta indossare perché non sono stato autorizzato.

Entriamo nel vivo della discussione. Non mi dilungherò su questioni tecniche o, come ha fatto il colonnello Porta, sul discorso Roma. Sappiamo che Roma è un'eccellenza, fa 0-24, ha tutti i reparti come il reparto Polizia stradale al cui interno ci sono ulteriori specifiche che ha spiegato solo in parte proprio perché sono un'eccellenza. Il problema è fuori da Roma perché di pari passo ci troviamo con un'attività di Polizia stradale negli altri ambiti fatta spesso grazie alla buona volontà degli operatori, meno a quella di qualche amministratore, e comunque ci si arrangia in maniera non soddisfacente e non efficace. Dico questo perché voi sapete che io sono un nemico dell'autovelox fatto in un certo modo, cioè l'autovelox messo con un operatore che sta seduto in macchina a leggere il giornale, magari l'unico operatore di quel comando, gira la macchinetta e quando sono finiti i rullini rientra. Questo non solo fa male a noi come categoria ma anche al diritto e a tutti perché è un modo non educativo per svolgere tale servizio.

Sono d'accordo per il tele laser, invece, innanzitutto perché è più snello e consente alla pattuglia di spostarsi molto più celermente da una zona a un'altra dove serve intervenire ed essere presenti in quel determinato momento. C'è la contestazione immediata e in particolar modo bisogna che la pattuglia stia su strada, il succo è questo, perché è l'unica vera prevenzione e l'unico vero intervento. Possiamo inventarci i tele laser, i foto red, il mitragliatore gestito a comando e tutto quello che vi pare, ma la pattuglia su strada, a mio modestissimo avviso, resta ed è l'azione più efficace della Polizia parlando in senso generale: la presenza, la visibilità e anche la contestazione immediata quando serve, ma non solo, perché una pattuglia che è in servizio in Polizia stradale è comunque una pattuglia sul territorio (se accade un furto o uno stupro interviene ugualmente).

Quindi, al di là delle grandi città dove il servizio 0-24 viene fatto egregiamente, bisogna stimolare il 208 come diceva il dottor Giardiello. Se nessun organismo controlla che cosa fanno le amministrazioni in base al 208, sono finalità ottime, ma magari vi comprano i segnali, della vernice, ecc. Lo stesso quand'ero comandante ho fatto un quesito riguardo le pattuglie e il Ministero mi ha risposto che non è possibile utilizzarle per fare servizi straordinari del personale. Roma, come abbiamo sentito, lo fa perché ha il personale destinato, ma nei piccoli o medi comandi che sono la stragrande maggioranza, voi lo sapete meglio di me, e sono fuori dal territorio urbano, questi servizi sono carenti proprio per quest'impossibilità, per questi lacci e laccioli che vengono messi.

Quindi, facciamo controllare il 208 dai Prefetti oppure dai Sindaci. Se l'Ufficio anagrafe, servizio che il Sindaco fa per lo stato, è chiuso e non funziona, il Prefetto chiede come mai non funziona. Così il servizio di Polizia stradale per il quale l'articolo 12 prevede che la Prefettura o comunque il Ministero dell'Interno debba coordinare, verificare e controllare. Il punto è che questo controllo non viene mai fatto, chi chiede ai Sindaci se hanno messo la pattuglia il sabato sera per fare dei controlli? Sono partito da Jesolo sabato sera e sono arrivato a Orbetello, 500 km, non trovando neanche una pattuglia sulla strada. In un'altra occasione sono partito a mezzanotte da Matera e sono arrivato alle 6.00 di mattina a Orbetello facendo tutti i tipi di strada e non ho trovato nessuna pattuglia.

La Polizia locale secondo me è quella che per prima deve garantire questi servizi assieme alla Polizia di Stato e alla Polizia Stradale che, però, vengono sempre più assottigliate su questo servizio perché pare che in Europa debba andare l'esclusiva delle Polizie Locali. Occorre mettere in mora i Sindaci perché ci sia un controllore che verifichi quanti soldi sono stati versati per i servizi di Polizia Stradale. In base al 208 il comune deve avere le proprie pattuglie per garantire il servizio di Polizia Stradale il sabato sera, se non si fa una cosa drastica sono solo chiacchiere e il servizio non viene svolto.

Il 208, quindi, è grande strumento, come diceva il dottor Giardiello, ma non deve servire solo per l'autovelox che viene fatto anche dei Comuni di 1.000 abitanti. L'autovelox va bene per la sicurezza ma nel momento in cui è fatto all'interno di un contesto di servizi: il sabato notte vanno garantiti i controlli dell'etilometro, l'infortunistica stradale, la presenza su strada, allora mi sta anche bene l'autovelox. Questa è la realtà, bisogna chiedere conto ai Sindaci delle attività di Polizia Stradale. Ci sono addirittura delle condizioni di conflitto – chi mi conosce sa che non dico fandonie – che purtroppo l'amministrazione dice di non fare perché preferiscono fare altre cose. A questo punto deve esserci qualcuno che coordina i servizi di Polizia Stradale, ovvero il Ministero dell'Interno attraverso le sue strutture (articolo 11). Come dipendiamo dall'autorità giudiziaria per la Polizia Giudiziaria in via esclusiva e diretta, quindi il magistrato può delegare un'indagine che deve essere svolta, altrettanto va fatto per l'attività di Polizia Stradale. O si interviene drasticamente dando dei vincoli, altrimenti se si lascia al “buon cuore” delle amministrazioni si fanno solo chiacchiere e teoria ma in pratica non succede niente.

Chiedo un intervento della Fondazione Caracciolo o di altri, magari congiunto – noi siamo onorati di far parte dell'AcI – per dire alle varie stanze di Magistratura che anche fuori servizio le contraddizioni dobbiamo poterle fare. È uscita un'altra sentenza che ribadisce nuovamente che sono agenti di Polizia Giudiziaria limitatamente a quando sono in servizio. Vogliamo spiegare che le contravvenzioni al codice della strada non sono fatte nella veste di agenti e ufficiali di Polizia Giudiziaria, ma in veste di operatori di Polizia stradale di cui l'articolo 12.

Fuori servizio non voglio sicuramente fare contravvenzioni, ma può capitare di trovarsi coinvolti in determinate situazioni, per esempio sull'autobus, ed essere obbligati, poiché riconosciuti, a intervenire magari con delle sanzioni, ma dobbiamo stare in questa ambiguità che è fuori legge. Il cantoniere stradale (articolo 12, terzo comma) fa le contravvenzioni a tutte le ore senza essere poliziotto.

Applausi

LUCIANO MATTARELLI

Io non sono un giurista, ma possibile che le Magistrature di alto livello non capiscano che in virtù della *lex specialis* "Codice della strada", quindi dell'articolo 12 che assegna queste funzioni di Polizia amministrativa, non c'entra niente la qualifica di Polizia Giudiziaria se non in estrema e residuale condizione per qualche soggetto che ad oggi, non essendo elencato fra quelli autorizzati, sia comunque agente o ufficiale di Polizia Giudiziaria? Un caso limite è il Sindaco dei Comuni dove non c'è Polizia di Stato, Guardia di Finanza né Carabinieri, che è ufficiale di Polizia giudiziaria a tutti gli effetti, e in virtù dell'articolo 12 con la residualità che spetta anche ad agenti e ufficiali di p.g., può fare contravvenzioni. In tal senso c'è una circolare del Ministero dell'Interno a firma dell'allora Capo della Polizia Stradale Questore De Luca che lo chiarì benissimo per un fatto di Trieste per il quale un collega fuori servizio, in divisa, stava andando a casa in pullman e fu guardato dalla gente perché una persona fece una manovra, prese la targa e gli mandò la contravvenzione che però fu annullata perché era fuori servizio. In quel caso il Ministero dell'Interno, Questore De Luca, allora dirigente del servizio di Polizia stradale emanò questa nota. Nonostante questo si continuano a vedere sentenze simili. Troviamo tutti insieme il modo per dire che non è così, perlomeno per non ingenerare problematiche di questa natura dovute a una situazione che non è di diritto.

Vi ringrazio per l'attenzione.

Applausi

GIUSEPPE CESARO

Grazie presidente Mattarelli. La parola ora al Comandante Giacomoni, Presidente del Circolo dei Tredici.

Lino GIACOMONI:

Ringrazio l'Acì e la Fondazione Caracciolo per l'occasione di illustrare, visto che si parla di mobilità, alcune scelte che sono state fatte dall'amministrazione comunale di Trento, a breve, medio e lungo termine, impostate nel Piano urbano della mobilità, cercando di rilevare l'apporto e il concorso della Polizia Locale nell'attuazione di queste scelte. Il nome del Circolo di cui sono Presidente prende il nome dal numero di Province, che vi sono in Trentino-Alto Adige, nel Friuli-Venezia Giulia e nel Veneto.

Trento non si può definire una città "dispersa" perché non si trova sulle carte geografiche, tutti sappiamo dov'è, è ben frequentata ed è raggiungibile, ma si può definire così perché non è compatta. Questo è un dato piuttosto importante per capire quali sono le scelte che ci troviamo a discutere quando ragioniamo sulla mobilità.

Come vedete, Trento sconta la presenza di una serie di barriere artificiali e naturali. Abbiamo una città attraversata da un fiume, l'Adige, su cui ovviamente bisogna costruire dei ponti per mettere in comunicazione la parte est con quella ovest. Abbiamo la rete ferroviaria, una serie di arterie e siamo sviluppati anche sulle colline, ci sono addirittura dei sobborghi situati dietro la montagna del Bondone.

Per dare un'idea, Trento ha più o meno la popolazione di Bolzano, che conta oltre 100.000 abitanti, però, mentre Bolzano si sviluppa su 50 km², Trento si sviluppa su 150 km² e questo dà l'idea di quali sono le difficoltà che bisogna superare per organizzare la mobilità, il trasporto pubblico, la cosiddetta mobilità leggera, ciclabile o pedonale.

Un altro dato molto importante per capire i ragionamenti che ha fatto l'amministrazione comunale, è che questa città funziona come un grosso attrattore

di traffico – e parlo soprattutto di quello privato. I dati sulle ventiquattr'ore sono piuttosto impressionanti: ogni giorno entrano circa 100.000 veicoli nella città di Trento e il dato essenziale è che l'80% è un traffico di utilizzatori, cioè che si ferma nella città. Solo il 20% la attraversa. In molte altre città il dato è leggermente diverso: c'è un 60% che si ferma e un 40% di traffico che esce. Poi ci sono gli spostamenti interni.

Come arginare l'assalto del traffico privato e organizzare la mobilità in modo che siano tutelate anche la pedonalità e la mobilità leggera? Come in altre città, il Piano urbano della mobilità a Trento, si è fatto carico di prevedere la creazione di parcheggi di attestamento, che all'esterno della città frenino il traffico privato. Arginare o, meglio, regolamentare le soste, in modo che il centro città non sia percepito come idoneo, per chi vuole fare una sosta di lunga durata; realizzazione di aree per favorire lo scambio tra il mezzo privato e il mezzo pubblico, il percorso pedonale o la ciclabilità.

La valutazione che sta sotto il Piano urbano della città di Trento, che viene discussa in molti convegni di addetti al settore, indica che l'auto in sosta occupa spazio e questo viene sottratto alla capacità della città di offrirsi come punto di aggregazione e di relazioni tra le persone.

Secondo le statistiche, un'utilitaria percorre in media in un anno, 20.000 km ed il valore intermedio della velocità, dato che si viaggia soprattutto in zone congestionate, è di circa 40 km all'ora. La matematica dichiara che l'auto viaggia circa 500 ore all'anno. Se in un anno ci sono 8760 ore, questo significa che l'auto viaggia per il 5,7%, circa il 6%, del suo tempo e per il resto, per il 94% dell'anno, è ferma e se non è immobile in un garage o in un box, occupa spazio pubblico.

Sui parcheggi di interscambio è facile ipotizzare, come fa il Piano urbano della mobilità di Trento, che bisogna decentrarli ai punti cardinali della città, facendo poi in modo che l'utente sia invogliato a portarvi l'autovettura privata. Ciò risulterebbe possibile, prevedendo una tariffa limitata, laddove siano a ridosso del centro storico, o addirittura non a pagamento, se messi in comunicazione con i tapis roulant e altre forme evolute.

Questo comporterebbe però un'adeguata risorsa, una struttura per favorire la

prosecuzione con il mezzo pubblico.

Il sistema delle soste è molto importante, perché a Trento, come in tutte le altre città, si lavora per ridurre l'offerta di sosta in centro, per liberare spazio a favore della pedonalità e della mobilità leggera, e prevedere, con la leva tariffaria, un maggior costo delle zone più centrali per quanto riguarda la sosta ed il parcheggio. Inoltre, si opera per regolamentare la sosta dei residenti in modo da offrire tariffe concorrenziali a chi sta nella propria zona colorata e non andando ad intasare le zone centrali.

Una parte molto importante ce l'hanno anche i parcheggi pertinenziali, perché si propongono di vincolare un parcheggio, un garage, all'unità familiare e quindi all'abitazione che è in quella zona – non si può dunque cedere la proprietà dell'uno senza disgiungerla dall'altro – riqualificando anche lo spazio soprastante se sono interrati, ed offrendo il diritto di superficie al residente per un numero di anni adeguato.

Anche la zona a traffico limitato di Trento, presente in molte altri centri, si pone il medesimo obiettivo, cioè rendere più appetibile la città, – innanzitutto per i residenti – ridurre l'inquinamento, favorire il passaggio appiedato e permettere così di usufruire di una zona che in tutte le città italiane offre monumenti e altre strutture di pregio artistico, storico eccetera.

Si vuole offrire la possibilità di percorrere la città a piedi senza dover fare lo slalom fra le automobili.

I varchi elettronici di cui molti centri sono dotati, per il controllo di queste zone a traffico limitato, sono molto importanti per garantirne effettivamente la vivibilità.

Altre cose che si fanno, anche a Trento, consistono nel rendere allettante il mezzo meno inquinante come l'auto elettrica, ad integrazione ad esempio delle autorizzazioni che vengono rilasciate a chi desidera entrare nella zona a traffico limitato. Sono permessi che permetterebbero il carico e scarico di merci ingombranti, l'accompagnamento di persone che hanno qualche problema nel movimento e lo spostamento su tutto il territorio comunale. Il mezzo può essere reso più attraente, per esempio, come si fa a Trento, garantendo la sosta nelle zone a tariffa senza pagare.

Come diceva il collega Porta, car sharing significa utilizzare in maniera collettiva un'autovettura senza esserne proprietari: io non pago i costi relativi alla manutenzione, al bollo, all'assicurazione e al parcheggio perché la utilizzo solo quando mi serve e questo significa che posso aderire alla cooperativa, avvicinarmi all'automobile, siccome non ne possiedo una, con il mezzo pubblico, con la bicicletta o a piedi, e poi usarla per il tempo necessario per i miei spostamenti. Questo risulta particolarmente conveniente per chi fa un numero ridotto di chilometri in un anno: se devo avvalermi dei servizi di una cosa non devo necessariamente esserne proprietario. Se serve un litro di latte non è necessario tenere la mucca in cantina.

Sul trasporto pubblico si sono fatte riflessioni importanti: bisogna renderlo piacevole e veloce, il che, in una città di montagna come Trento, è difficile vista la presenza di fiume e colline.

O si ipotizza – e questo è influenzato dalla disponibilità di risorse – di potenziare il trasporto pubblico su ferro, creando delle metropolitane leggere di superficie, sfruttando i binari che già esistono, quelli della linea ferroviaria del Brennero, o della Valsugana da noi, prevedendo degli snodi che permettano alle corse di non incrociarsi e quindi di raddoppiare la frequenza; oppure si lavora per creare del trasporto su gomma, che deve poter circolare come nelle linee blu o raggiungere radialmente i sobborghi che sono ubicati sulle colline in maniera veloce, con delle linee forti, con delle corsie preferenziali.

Altrimenti si può guardare – ma qui siamo nel futuribile – a sistemi di trasporto in sede propria, che contemplano l'uso di funivie con cabine basculanti, tapis roulant e via dicendo.

È molto importante favorire la mobilità leggera e le difficoltà che sconta una città allungata e frammentata come Trento, sono che lo spostamento in bicicletta non è invogliante, perché se devo raggiungere un sobborgo trovo salita, e se devo scendere dal sobborgo devo raggiungere casa, faticando.

Gli spostamenti in bici o a piedi dunque sono validi se il servizio

pubblico li rende più agevoli. Immaginiamo che il trasporto pubblico sia una sorta di assistenza che viene data al residente. L'alternativa è che il cittadino parta con la bicicletta e poi, con un parcheggio di interscambio, riesca a utilizzare il mezzo pubblico per raggiungere il luogo di lavoro o di studio, oppure che parta a piedi e poi riesca ad utilizzare il mezzo pubblico per fare poi in modo di trovare una bicicletta per proseguire i propri spostamenti.

È ovvio che la mobilità ciclabile va aiutata perché, come a Trento, è possibile dover superare barriere artificiali. Pensiamo ai sensi unici che esistono in un centro storico. Il pedone o, meglio, il ciclista, a volte mal sopporta di seguire percorsi lunghi e tortuosi e dunque fa di tutto per tagliare corto, va sul marciapiede, oppure contromano, tutte prassi vietate dal codice della strada e andrebbero tolte legalmente, creando, per esempio, opportune segnaletiche in modo da preavvisare gli automobilisti che stanno andando in un senso per loro unico, che potrebbero ritrovarsi una bicicletta contromano. Altrimenti si potrebbero creare delle piste in sede riservata a disposizione dei ciclisti, in direzione opposta al flusso veicolare.

Se dobbiamo utilizzare il mezzo pubblico per arrivare ad una bicicletta, oltre ad una buona manutenzione delle piste ciclabili ci devono essere anche le rastrelliere, i ciclo-parcheggi ed il famoso sistema di bike sharing, che a Trento esiste e che in buona sostanza significa aderire ad un'iniziativa in forza del quale l'ufficio preposto fornisce una chiavetta codificata, che inserita nella rastrelliera rende possibile usufruire di una bicicletta, e che va poi riportata nel medesimo posto. Questo si può utilizzare anche in città che adottano il medesimo sistema.

A Trento abbiamo poi un sistema di punzonatura: il privato può venire con la sua bicicletta presso gli uffici comunali e farsi marchiare sul telaio il codice fiscale. Vista la frequenza con cui spariscono i velocipedi nei nostri centri, questo è un sistema valido che consente di ritrovare e consegnare al legittimo proprietario il mezzo rubato.

Mobilità pedonale: se si devono scavalcare ostacoli artificiali ci vogliono scelte architettoniche di qualità, meglio se protette vista la possibilità di

intemperie. Si possono utilizzare, anche i famosi tapis roulant e, disponendo delle risorse necessarie, i sistemi di trasporto meccanizzato che sulle colline sono adeguati in quanto, su sede propria, permettono di superare dei dislivelli: pensiamo agli ascensori mobili, alle funicolari e alle cabine basculanti.

Per recuperare spazio alla vivibilità e all'incontro tra le persone, si deve togliere le macchine dalle soste, soprattutto nei centri urbani. Si potrebbero costruire assi urbani attrezzati, il che significherebbe ridurre le strade e le corsie, passando da due a una, e creando magari delle ciclabili o delle corsie preferenziali per i bus. Eliminare le barriere architettoniche oppure creare isole ambientali, ovvero recuperare per i pedoni e per chi ha difficoltà di movimento la possibilità di spostarsi nel proprio quartiere utilizzando i piedi o la bicicletta. Questo favorirebbe la percezione del proprio quartiere come più sicuro, vivibile e gradevole.

Tutto questo andrebbe accompagnato da una forte diffusione di una cultura adeguata a favore della mobilità leggera: bisogna convincere gli utenti che andare sul bus e sul treno serve ad avere minor concentrazione di inquinamento; ad incrociare altre persone e comunque, se sussistono i presupposti visti prima, a raggiungere le proprie destinazioni. Vanno bene le campagne pubblicitarie con i testimonial, attori e sportivi, vanno bene le domeniche senz'auto, le giornate della bici, le iniziative che fa anche l'Acì, perché servono a diffondere l'idea di una mobilità più leggera.

Se pensiamo che un pedone, come dice la letteratura, è favorito nei propri spostamenti, se gli si chiede spostarsi in media 15 minuti per 1250 metri in linea d'aria, è agevole puntare il compasso e vedere in 1250 metri di raggio quanti posti piuttosto lontani si riescono a raggiungere. Da piazza Duomo a Trento si può andare a nord vicino a una struttura sportiva, a ovest a uno dei grossi parcheggi di addestramento e a sud addirittura si arriva all'ospedale.

La comunità medica sostiene che bisognerebbe fare almeno 10.000 passi al giorno per un adulto, per preservare la propria salute e curare

adeguatamente l'apparato cardiorespiratorio. Si possono fare tanti esempi: a Trento se una persona lavorasse a circa 1500 metri di distanza dal luogo in cui risiede, se abitasse ad esempio in piazza Duomo e dovesse andare verso l'ospedale, farebbe 2000 passi all'andata e 2000 al ritorno. Se rientrasse a casa per il pranzo ce ne sarebbero già altri 4000 e ancora poi bisognerebbe uscire la sera per fare due passi per completare l'esercizio che consigliato.

Cosa può fare la Polizia Municipale in merito a queste scelte che i Piani urbani della mobilità, segnatamente quello della mia città, hanno approvato? Sicuramente bisogna utilizzare la tecnologia, che ormai è patrimonio irrinunciabile delle Polizie Locali e monitorare con telecamere poste agli incroci o sui semafori, per dare modo alle sale operative di intervenire con gli agenti laddove ci siano momenti di crisi nel traffico, nelle zone di accesso alla zona a traffico limitato,

Come diceva prima il collega Mattarelli si fanno i controlli elettronici della velocità con questi strumenti oltre che con la presenza fisica della Polizia, perché sono quelli previsti dal codice.

Si può poi utilizzare l'informatica; già alcune città come Verona sono molto avanti in questo campo, perché hanno delle piattaforme di dati informatizzati che riescono a incrociare vari elementi: il grafo stradale, il numero civico, il semaforo, il cantiere. Questo significa avere a disposizione una serie di dati molto importanti per congegnare qualsiasi scelta sulla mobilità.

Noi però dobbiamo anche difendere l'essenza della Polizia Locale, cioè essere in giro appiedati. È questo che ci distingue dalle altre forze di Polizia. Siamo presenti nelle ore in cui è necessario, a piedi, per regolare il traffico, consentire al cittadino di raggiungere il luogo di studio e di lavoro, i centri commerciali, ma anche per tutelare gli utenti deboli, aiutandoli negli attraversamenti dei plessi scolastici e per regolare o deviare i flussi di traffico laddove è importante.

Raccogliamo molti dati, perché siamo l'organo di polizia che rileva più incidenti nei centri abitati, abbiamo dunque una massa enorme di elementi

che inseriamo nei nostri database e che riguardano il numero di incidenti, chi li provoca, come si verificano, in che condizioni di luce, di tempo e di traffico, la situazione del manto stradale e della segnaletica. Georeferenziare questi dati, inserirli nelle mappe, rappresentandoli su base cartografica, significa avere la possibilità di individuare in che ora, in che strade e in che giorni ci sono gli incidenti e lavorare di conseguenza.

Noi siamo al tavolo con i nostri colleghi degli uffici della mobilità per capire, a fronte di mappe e di fatti come quelli mostrati, come regolare e adeguare la geometria degli incroci delle strade, e migliorare la segnaletica. A volte si cambiano le vie, ma rimangono le vecchie segnaletiche. Se è possibile, bisogna migliorare l'impianto semaforico, con i fondi di cui si è già parlato, dell'articolo 208; potenziare l'illuminazione della pavimentazione stradale, altro valore rilevante sul contenimento dell'incidentalità.

Poi – e questa non è una cosa ovvia e scontata – insegniamo ai giovani a diventare adulti utilizzatori del mezzo privato. A Trento e in altre città, adottiamo una serie di iniziative che ci permettono di, parlare ai ragazzi e, tramite loro, anche ai loro genitori, progettare percorsi che consentano a tutti di arrivare, per esempio, a scuola in condizioni di sicurezza, attrezzare aree dedicate permanentemente a chi vuole addestrarsi con la bicicletta e con il motorino all'educazione stradale, portarci con le nostre divise nelle scuole per insegnare queste regole a tutti. Facciamo inoltre, molti percorsi appiedati, non solo con i viabilisti, ma anche con i vigili di quartiere.

Vi ringrazio per l'attenzione.

Giuseppe CESARO:

Grazie Comandante Giacomoni.

Prego Comandante Giuseppe Aiello, dell'Associazione Marcopolo.

Giuseppe AIELLO:

Buonasera a tutti, io sono Giuseppe Aiello, Comandante della Polizia

Municipale del Comune di Lione, in provincia di Avellino. Sono qui in rappresentanza dell'Associazione Marcopolo e devo dire innanzitutto che porto il saluto del Presidente della nostra Associazione, dottor Francesco Delvino, dimissionario, e del Vice Presidente dottor Mauro Famigli, Comandante della Polizia Municipale di Torino.

Non avrei dovuto essere a questo tavolo, perché per parlare della mobilità era stato individuato il Comandante di Torino che all'ultimo momento ha avuto dei problemi e hanno mandato me in sua rappresentanza.

Mi hanno mandato con un preciso obbligo, quello di fare i saluti, con la raccomandazione di tenermi nel limite degli argomenti.

Voglio ringraziare personalmente – e lo faccio sentitamente – l'Automobile Club e la Fondazione Caracciolo, sia per l'ospitalità e per gli sforzi incredibili di organizzazione, sia perché ci offrono una platea e ci permettono di parlare, e questo ringraziamento lo faccio a nome di tutte le Polizie Locali. Quando si parla di questo uditorio c'è qualcuno che ascolta.

Ieri il Presidente dell'Acì ha lanciato un allarme e ha detto che la mobilità è collegata direttamente ai problemi di natura ambientale. Ha reso noto un dato, ovvero che il nostro parco auto è molto vecchio, con tutti i problemi ambientali che ne derivano.

Questa mattina ho modificato la mia presentazione, perché vorrei cercare di dare, a voi che siete in aula, qualcosa di utile nel momento in cui torneremo a casa, al Comando, e dovremo operare.

Parlerò quindi di abbandono di rifiuti connessi alla mobilità, perché il problema della mobilità crea sicuramente problemi di natura ambientale. Sappiamo, ad esempio, che sono tanti i colleghi costretti a stare negli incroci con la mascherina.

Il tema del traffico urbano – e quindi della mobilità delle persone e delle merci – è uno dei problemi che più spaventano le regioni europee perché riguarda l'inquinamento atmosferico, le emissioni di gas serra, l'inquinamento acustico, quello provocato direttamente dai veicoli, ma la difficoltà data dalla gestione dei rifiuti collegati direttamente alla mobilità è altrettanto importante e viene spesso

sottovalutata.

Conosciamo tutti i problemi che causano i pneumatici esausti, abbandonati per strada, e l'abbandono delle vetture. Ecco il panorama che abbiamo: il sistema dei trasporti italiano produce da solo circa un quarto delle emissioni totali di CO₂ e determina il 33% dei consumi finali di energia.

La cosa che mi preoccupa maggiormente, ciò che mi ha spinto a fare questo intervento, viene proprio dall'analisi dei lavori che sono stati fatti ieri. I Comuni devono recuperare le somme necessarie a garantire ai propri amministrati dei servizi e quindi giustamente si è parlato dell'evasione dei tributi locali. Mi collego a questo argomento dicendo che molte volte il Comune deve evitare dei costi che non gli competono.

Il Comune deve mirare ad una mobilità sostenibile e sicura, ma cosa significa? Si tratta di un sistema di mobilità urbana in grado di conciliare il diritto individuale alla possibilità di spostamento con l'esigenza di ridurre l'inquinamento e non gravare eccessivamente sul sistema sociale.

Tra le preoccupazioni che ci sono oggi in tantissimi Comuni, da quello piccolissimo a quello più grande, certamente rientra il problema degli abbandoni che avvengono sulle strade di rifiuti speciali, pericolosi e non pericolosi, lasciati che il più delle volte impongono agli enti di doverli rimuovere, anche se prevalentemente questi oneri ricadono sulle tasche dei cittadini.

Mi discosto un po' dagli interventi precedenti parlando degli enti proprietari delle strade, la Provincia e l'Anas, che segnalano al Comune la presenza di copertoni, rifiuti urbani ingombranti, paraurti, pezzi che vengono lasciati dopo gli incidenti stradali.

Molte volte ci sono comunicazioni veramente simpatiche, perché concludono più o meno in questo modo: "Noi ve lo segnaliamo, state attenti cari Sindaci – perché se i rifiuti non vengono rimossi la responsabilità ricade sul Sindaco – dato che noi mandiamo questa segnalazione anche all'autorità giudiziaria". In Italia quando si vuole ottenere qualcosa si dice che si andrà a Striscia la notizia o dal giudice.

Molte volte i nostri Comuni intervengono immediatamente a rimuovere i rifiuti

sulle strade di proprietà dell'Anas e della Provincia e sebbene io avessi voluto portare portare qualcosa di provocatorio, non hanno fatto altro che controllare, a livello giurisprudenziale e dottrinale, quali fossero le competenze dei Comuni e quali, invece, degli enti proprietari della strada, anche perché questo è un problema legato direttamente alla mobilità.

Abbandoni: obblighi e competenze. In Italia la normativa non è chiara, soprattutto quando parliamo di ambiente, se vogliamo dire qualcosa dobbiamo dire l'esatto contrario. Non c'è una giurisprudenza univoca, perché una sentenza del 2007 dice una cosa, il Consiglio di Stato ne dice un'altra e la Cassazione dice il netto contrario di ciò che era stato detto prima. Il più delle volte dunque i Comuni tolgono i rifiuti dalle strade.

Io non ho fatto altro che prendere in esame l'impostazione del Codice ambientale e l'articolo 192 del Testo unico ambientale che dice che è vietato il deposito e l'abbandono di rifiuti su strada. Quando c'è uno scarto bisogna intervenire sul responsabile. Ci sono sanzioni amministrative e penali, come la 255: sanzioni amministrative nel momento in cui ci troviamo di fronte a un privato cittadino, sanzioni penali quando troviamo una ditta, un'impresa o un ente. La cosa importante comunque è che se nessuno toglie i rifiuti, in base a questo disposto è il Comune a doverlo fare.

L'anno scorso avevo parlato di un argomento particolare e per questo voglio ringraziare l'Automobile Club e che ora vorrei riprendere. Forse ci è sfuggito il fatto che i proventi delle sanzioni amministrative, che prima andavano ai Comuni, dal 2006 vanno alla Provincia. Se troviamo che qualcuno ha buttato un rifiuto lo sanzioniamo e i soldi li prende la Provincia. Inoltre, se questo soggetto non toglie ciò che ha abbandonato, questo deve essere tolto dai Comuni, a spese proprie, altrimenti arrestano il Sindaco o il dirigente dell'ufficio tecnico.

Qualcosa in questo iter non andava ed io, ho voluto lanciare pubblicamente una provocazione. Dicevo queste cose dal 2006, sostenendo che ci fosse un errore, e l'autorevole platea da cui sto parlando ha fatto qualcosa. È stato riconosciuto che è un errore e non più tardi di ieri sera ho avuto notizia del fatto che è stato considerato uno scippo. Questo significa che, grazie all'Automobile

Club e all'Anci, che da questa sala ha raccolto l'invito, è stato presentato un emendamento, riconoscendo l'errore. L'emendamento è ora alla Commissione ambiente alla Camera, con una proposta di modifica degli articoli 255, 262 e 263. A nome della categoria questa è una grande vittoria, permettetemi, l'importante ora è che l'iter riesca ad arrivare prima della fine della legislatura.

L'abbandono di rifiuti è sanzionato amministrativamente oppure penalmente. In quest'ultimo caso quando i rifiuti vengono abbandonati dalle ditte, la maggior parte dei rifiuti viene abbandonata da soggetti privati, ma ci sono anche tantissime imprese – meccanici con i copertoni o muratori con l'amianto – e in quei casi sono veramente somme ingenti per le tasche dei Comuni.

Se andiamo a fare un'analisi del Testo Unico ambientale si scopre che il proprietario del terreno su cui vengono abbandonati rifiuti non è mai responsabile dell'abbandono se l'organo di controllo non è in grado di dimostrare una responsabilità a titolo di colpa o di dolo. La giurisprudenza è pacifica, ma è ancora più preciso l'articolo 192 del Testo Unico ambientale che dice: "Deve essere l'operatore di Polizia Municipale, l'addetto al controllo, che in contraddittorio con il proprietario deve capire se lui è veramente responsabile, almeno a titolo di colpa".

Partendo da questo presupposto, la Provincia e l'Anas ogniqualvolta che il Comune chiedeva di rimuovere i rifiuti dalla pertinenza stradale dicevano sostanzialmente che non era possibile, perché il Tar e il Consiglio di Stato avevano dato loro ragione e non avevano quindi alcuna responsabilità.

Questa è una giurisprudenza che in passato ha creato una serie di problemi, dato che il Comune emanava un'ordinanza contro l'ente proprietario della strada e il Consiglio di Stato dava ragione all'Anas e alla Provincia.

A questo punto succedeva che il Comune, senza neanche rischiare di andare in contenzioso, tramite il Tar o il Consiglio di Stato, preferiva rimuovere i rifiuti.

Un camion di copertoni rimosso dalla strada costa almeno tre volte in più del normale costo per uno smaltimento o recupero e la stessa cosa vale per l'amianto o qualsiasi altro rifiuto, perché lo si fa in emergenza. L'ordinanza del Dirigente arriva all'ultimo minuto, si chiama la ditta compiacente e vengono rimossi gli

oggetti abbandonati. Da oggi, credo di poter dire da questa platea, che non sarà più permesso.

Il Tar Campania sosteneva, così come confermato il Consiglio di Stato, che è illegittimo il provvedimento dell'ente parco, in questo caso, ma anche del Comune, fatto contro l'Anas o contro la Provincia.

Consiglio di Stato del 7 novembre 2007: "L'ordine di rimozione del rifiuto abbandonato presuppone l'accertamento della responsabilità, quindi se non riusciamo a dire che il cantoniere, l'Anas, è responsabile, non gli possiamo chiedere nulla. È illegittimo l'ordine di rimozione fatto dai Comuni".

L'orientamento è cambiato, ma bisogna stare attenti perché l'articolo 192 è ancora valido. Se domani mattina il Comune di Roma volesse emanare un'ordinanza in base all'articolo 192, per obbligare la Provincia rimuovere i rifiuti, non lo può fare perché l'articolo dice che deve esserci responsabilità a titolo di colpa o di dolo.

Voglio prendere ad esempio due importantissime sentenze del Consiglio di Stato, molto recenti, una del 2011 e l'altra del 2012. Tutto parte dall'analisi dell'articolo 14 del codice della strada: "Spetta agli enti proprietari provvedere alla loro manutenzione, gestione e pulizia, comprese le loro pertinenze – quest'ultima parte è quella importante – arredo, attrezzature, impianti e servizi". In questo caso allora rientrano anche le piazzole di sosta, quelle aree dove di solito vengono abbandonati i rifiuti, e anche le scarpate.

È tutto ciò che viene inserito nell'articolo 3 del codice della strada, nella definizione di strada, pertinenze e aree di sosta.

Ho preso ad esempio due casi eclatanti che ho seguito direttamente: il primo è il caso di Salerno. Nel 2009 il Sindaco di Salerno riceve vari avvisi da parte della Presidenza del Consiglio dei Ministri, Sottosegretario di Stato per l'emergenza rifiuti nella Regione Campania. Si diceva al Sindaco: "Hai delle pertinenze piene di rifiuti e li devi rimuovere". Il Sindaco disse di no, perché non era sua competenza: "Pur essendo la strada all'interno del mio territorio comunale, è di proprietà dell'Anas, chiedetelo a loro".

La Presidenza del Consiglio dei Ministri gli si è rivolta con un invito a diffida:

“Se non provvedi entro tot giorni incaricherò una ditta per farle togliere i rifiuti”.

Il Sindaco di Salerno non ha rimosso i rifiuti, ma si è rivolto al Tar del Lazio, che gli ha dato ragione e ha osservato che effettivamente nell'iter c'è un problema: i rifiuti non li deve rimuovere il Comune. Resistono la Presidenza del Consiglio e l'Anas – che a questo punto avrebbe dovuto rimuoverli – e presentano ricorso al Consiglio di Stato, ma la Sezione quarta, con la sentenza 2667 del 4 maggio 2011 si pronuncia dando ragione al sindaco di Salerno, ed enunciando che non si applica l'articolo 192 del Testo Unico ambientale, ma il 14, perché è una norma speciale e deve essere considerata prima di qualsiasi altra norma, quindi i rifiuti devono essere tolti dall'Anas.

A mio parere non basta questo caso per dire che è tutto risolto. Vediamone un altro. Ad esempio, Morcone in provincia di Benevento. Questa è una situazione diverso dalla prima, perché il Comune di Morcone, di propria iniziativa, non sollecitato da nessuno, si accorge che sulle strade di proprietà della Provincia di Benevento ci sono dei rifiuti. Il dirigente dell'Ufficio d'igiene del Comune di Morcone fa un'ordinanza e la invia al Presidente della Provincia di Benevento dicendo: “Caro Presidente, sulle tue strade ci sono dei rifiuti, poiché ricadono all'interno del mio territorio, in base all'articolo 14 del codice della strada li devi rimuovere” e poi dice anche che “in base all'articolo 192 del Testo Unico ambientale, te lo ordino”.

La Provincia si rivolge al Tar della Campania e dice che il Comune di Morcone ha sbagliato, che non è possibile imporre questo ordine, perché non c'è responsabilità; il Tar accoglie il ricorso. Il Comune ricorre al Consiglio di Stato e a questo punto abbiamo due sentenze che ci mettono in una cassaforte su questo problema.

Il Consiglio di Stato, il 31 maggio 2012, con la sentenza 3256, dà ragione al Comune di Morcone. Il concetto risultante è questo: i rifiuti non devono essere rimossi, ma l'ente Comune non può emanare un'ordinanza in base all'articolo 192, ma segnalare il problema in virtù dell'articolo 14 del codice della strada.

In definitiva, quando ci troveremo di fronte a rifiuti abbandonati sulle strade di competenza dell'Anas, della Provincia o di qualsiasi altro ente, in quel caso

l'obbligo della rimozione ricadrà sugli enti proprietari delle strade.

La cosa importante che dovete ricordare, altrimenti è un lavoro sprecato, è che l'ordinanza va fatta in base all'articolo 14 e, se proprio volete, con il richiamo dell'articolo 192 del Codice dell'ambiente, così come i giudici di Palazzo Spada hanno asserito, solo perché questo articolo dà la legittimità dell'ordine alla rimozione.

Spero di aver fatto cosa utile e gradita, grazie.

Giuseppe CESARO:

Grazie Comandante.

Assessore CORSI:

Verona è una città che, come tante altre d'Italia, ha dei problemi di mobilità legati al fatto di essere una città storica, di epoca romana. Abbiamo sicuramente delle bellezze architettoniche, ma anche delle vie strette che ci impediscono di muoverci con estrema agilità nel realizzare una serie di infrastrutture di mobilità che oggi sono molto desiderate e sentite dalla cittadinanza, parlo ad esempio delle piste ciclabili o delle corsie preferenziali per trasporto pubblico.

In questi ultimi anni, Verona è comunque riuscita a fare dei grandi passi in avanti. Vantiamo di essere una delle città ad avere un sistema di controllo degli impianti semaforici centralizzato e quasi la metà di impianti semaforici collegati con fibra ottica ad una centrale operativa che ci permette di modulare la sincronizzazione semaforica, a seconda della congestione del traffico, ai vari incroci.

Abbiamo inoltre, ancora collegate su questa rete di fibre ottiche, una serie di telecamere, che ci permettono sia di modulare che di controllare il traffico, permettendoci così di avere una visione reale nella sala operativa della mobilità di come si sta muovendo il traffico su tutta la rete cittadina.

Queste centrali di monitoraggio ci consentono anche di verificare in tempo reale la mobilità e cioè di sapere, momento per momento, i flussi all'interno del tessuto cittadino e la quantità di auto che entrano ed escono dalla città.

Da poco abbiamo messo in piedi un nuovo sistema, che sta per essere installato proprio in queste settimane, per il controllo della ZTL – siamo i primi in Italia ad utilizzarlo. Questo apparato che applicheremo principalmente per le merci e che poi sarà diffuso anche per altre categorie, permette in pratica di controllare l'ingresso nella ZTL dei vari camioncini per verificarne l'orario di uscita, facendo rispettare con la massima regolarità dunque le ordinanze emanate. Questo lavoro oggi viene fatto la Polizia Municipale e non è facile, mentre con il sistema elettronico sarà infallibile.

Dato che come città, due anni fa abbiamo anche fatto partire il famoso city logistics, l'unificazione delle merci in centro storico, con il sistema sopracitato saremo in grado di evitare quello che succede oggi, cioè che nella fascia d'orario di consegna merci, dalle 6 alle 10, i camion entrino, senza che poi nessuno possa certificare che escano entro le 10. Ora invece riusciremo a monitorare la situazione in modo corretto.

Da marzo di quest'anno, abbiamo avviato con grandissimo successo il tema di bike sharing. Iniziato il 7 marzo con 20 ciclo-stazioni e 270 biciclette, ad oggi ci sono stati 43.000 utilizzi, dunque un grande risultato. Mese dopo mese l'utilizzo sta incrementando e stiamo pensando di aumentare le ciclo-stazioni anche nei quartieri periferici.

Sulla base di questo grandissimo successo stiamo per mettere in piedi anche un altro importante progetto, un sistema di car sharing, ma quello classico che si può vedere a Milano o in altre città. Realizzeremo una serie di postazioni in prossimità dei parcheggi della prima cintura della città, per cui chiunque arrivi in città lo farà con la propria macchina, parcheggerà e poi con una minicar, un'auto elettrica, riuscirà ad arrivare in centro. A queste minicar consentiremo l'ingresso nella ZTL 24 ore su 24 e, probabilmente, anche il parcheggio gratuito.

Stiamo lavorando a delle grandi infrastrutture. Verona è una delle poche città a portare avanti un'opera, da sola, di completamento della tangenziale, con una galleria di 5 km e un'infrastruttura da 12 km, per un totale di 435 milioni di euro, in project.

Un'altra cosa importante è l'aver legato la realizzazione di nuove

infrastrutture stradali anche alla creazione di un nuovo sistema di trasporto pubblico di massa, rapportato ovviamente alla configurazione urbanistica della città di Verona. Avendo delle vie strette, che non ci permettono di costruire delle infrastrutture di mobilità come si possono trovare ad Amsterdam o in altre città europee, abbiamo modificato un progetto che, nelle precedenti amministrazioni, era partito con un sistema a tranvia, in un sistema a filovia, ma di estrema tecnologia. Consiste in un insieme di 18 metri a trazione elettrica, con quattro motori montati sulle ruote, che funziona anche grazie al recupero di energia con dei super capacitori per il 30%, con un sistema di accostamento alle fermate automatico, con precisione millimetrica nell'accostarsi ai vari punti delle fermate. Risparmiando il 50% dei costi siamo riusciti a portare il sistema dai 10 km iniziali, come progetto di tranvia, a 20 km come sistema filoviario, servendo di fatto, tutti i più importanti quartieri cittadini.

Collegati a questo progetto stiamo realizzando una serie di parcheggi, alcuni importanti nella prima fascia di cintura e altri che saranno in fase di realizzazione come parcheggi scambiatori, raggiunti poi da questo nuovo sistema di trasporto pubblico di massa.

Verona è una delle prime che si affacciano all'ingresso dell'Europa e con questi interventi noi contiamo di avere degli standard qualitativi che si confrontano con le migliori città europee; è anche una delle città turistiche di più alto livello, la quarta città nel sistema del Garda a livello nazionale. Verona risulta una città in controtendenza con lo standard nazionale, perché mentre notiamo un calo generale su tutto il territorio nazionale, Verona ha avuto una crescita del 2012, nonostante i problemi economici.

Certo, come tutte le città d'Italia purtroppo soffre dei finanziamenti pubblici, perché quelli statali sono sempre meno e le amministrazioni si vedono costrette ad aumentare le tasse, cosa che oggi è difficile e impopolare, oppure a ridurre i finanziamenti e gli interventi sul territorio.

Non è solo un nostro problema. Lo vedo anche in altre città. Oggi sono presenti sempre più carreggiate stradali piene di buche, che non riescono ad essere mantenute in maniera efficiente, e le stesse aziende di trasporto pubblico

hanno sempre maggiori difficoltà ad abbandonare il sistema dei mezzi, ormai obsoleti.

Per questo è importante che i vari Comuni d'Italia facciano squadra. Credo che in un Paese dove la tassazione è a questi livelli, i cittadini abbiano diritto ad avere dei servizi, che devono essere dati soprattutto dai Comuni, la prima interfaccia con il cittadino.

Vi ho spiegato in linee generali quello che abbiamo portato avanti in questi anni. Un'altra cosa importante è che siamo riusciti a mettere in piedi la Consulta della mobilità, dove allo stesso tavolo ci sono le associazioni di categoria, i tassisti e tutte le parti interessate alla gestione della mobilità.

Vi ringrazio e arrivederci alla prossima riunione.

Giuseppe CESARO:

Grazie Assessore Corsi. La parola all'Assessore all'Ambiente e alla Mobilità del Comune di Trento, Michelangelo Marchesi.

Assessore Michelangelo MARCHESI:

Buonasera a tutti. I problemi della mobilità nelle città credo siano stati ormai ricompresi. Fatte le debite proporzioni legate alle dimensioni, alle caratteristiche e alle situazioni di ogni città, sono ricorrenti, confrontabili tra loro, per tutto quanto riguarda la dimensione della congestione da traffico, la disponibilità dei parcheggi, l'effetto della sosta nella vivibilità e nell'occupazione degli spazi delle nostre città, le questioni legate all'inquinamento atmosferico e acustico e quelle legate alla sicurezza per le persone che vivono le nostre città; problemi che derivano da una situazione critica, in termini di sviluppo, potenziamento e facilitazione delle forme di mobilità più dolce, la pedonalità e la ciclabilità.

Io parlo evidentemente da una dimensione, più piccola, quella di Trento, il cui contesto è stato descritto bene dal Comandante Giacomoni. Se trasportiamo questi medesimi problemi in aree metropolitane, come ad esempio Roma, diventano giganti. L'analisi di partenza però riserva molti elementi comuni, sui quali si potrebbero costruire percorsi condivisi.

Questi problemi – passando in rassegna superficialmente alcune evidenze su cui ci si è soffermati anche oggi, nel dibattito e nello studio legato alla mobilità nelle aree urbane del corso di questi anni – derivano da una cultura molto diffusa che privilegia soluzioni individuali, perché ritenute in apparenza le più comode e funzionali.

Da questo approccio discendono molte delle problematiche che incontriamo e ne deriva anche una forte resistenza alla lettura realistica delle criticità che sono presenti e alla volontà di mettere in atto strategie alternative.

L'approccio a soluzioni diverse e innovative è spesso contrastato. Molte volte sento mettere in discussione le proposte di interventi innovativi, anche infrastrutturali, sulla mobilità, perché fare un intervento, realizzare un sistema di mobilità su corsia dedicata, su ferro, eccetera, è oneroso. Nessuno, o quasi nessuno, rileva i costi che invece derivano dalla realizzazione delle infrastrutture stradali, pur necessarie. Nel caso trentino, la presenza di molte gallerie per ragioni orografiche, costa solo per la manutenzione € 100.000 all'anno per chilometro.

Questi sono dati su cui non c'è dibattito, non c'è contrasto. In genere queste perplessità insorgono quando si parla d'altro.

C'è un'assenza, a livello nazionale, di politiche coordinate sulla mobilità, solo qualche debole voce, ma è ancora poco. A livello poi di Regioni, Province e Comuni, spesso c'è una cattiva pianificazione urbanistica e dei servizi, che di solito è la causa di tante difficoltà che poi noi registriamo sulla mobilità.

C'è una cattiva lettura dei dati e delle situazioni che porta ad adottare cattive strategie, a ricercare soluzioni che tali non sono. Penso allo slogan che è stato dominante per tanti anni, quello della cosiddetta fluidificazione del traffico, con un termine che forse evoca più interventi legati a malattie bronchiali che al traffico, con i risultati che ben conosciamo: si è continuato a costruire nuove strade, a creare nuove infrastrutture viarie, ma senza risolvere i problemi.

Probabilmente oggi c'è una maggiore spinta al cambiamento. Lo sentiamo da tanti approcci, da tante riflessioni, dai piani che man mano le nostre città costruiscono e sviluppano. C'è maggiore consapevolezza, anche se continuano a mancare le politiche a livello nazionale che coordinino questo sforzo.

Siamo arrivati al momento in cui si percorre con maggior convincimento la strada di nuove alternative, di soluzioni infrastrutturali diverse. Come veniva ricordato prima, però, è anche il momento in cui c'è minore disponibilità di risorse per l'esercizio del trasporto pubblico locale e per investire in nuove infrastrutture.

Cosa si fa a Trento. Il contesto è già stato ben descritto: all'interno del Piano urbano della mobilità abbiamo cercato, come peraltro la norma prevede, di coniugare le esigenze delle persone in termini di mobilità con la dimensione della sicurezza e con la tutela dell'ambiente.

Siamo partiti da una constatazione, probabilmente banale all'apparenza, ma non così scontata, cioè che esistono tanti, diversi, bisogni di mobilità, che vanno dai micro-spostamenti agli spostamenti più a largo raggio, che riguardano trasversalmente le diverse fasce d'età, i diversi bisogni di studio, di lavoro, di tempo libero e di accesso ai servizi.

Questo ci fa dire che non esiste la soluzione ma è necessario contemperare e rendere compresenti tante soluzioni diverse in una logica di multimodalità, da questo non si può uscire.

Al centro deve stare la tutela delle diverse utenze e dei diversi bisogni, a partire dalle fasce deboli, garantendo l'opportunità della mobilità e la sicurezza della stessa, quale che sia la soluzione che viene adottata.

Ci deve essere comunque una priorità che sostiene in primis le forme meno impattanti di mobilità, quelle che maggiormente rispettano la vivibilità delle nostre città e i nostri spazi urbani.

Per questo si ragiona in termini compatibili con le migliori risorse, quindi cerchiamo di riconvertire o di adeguare infrastrutture già presenti, anche di tipo ferroviario, a funzioni di metropolitana all'interno del tessuto cittadino, perché, con un investimento modesto, possiamo garantire soluzioni competitive, veloci, comode; quelle attese del cittadino per abbandonare la macchina e spostarsi sul trasporto pubblico.

È importante lavorare in termini di comunicazione, cioè far conoscere e far comprendere al cittadino che molto spesso cambiare conviene, sotto diversi profili: della salute, dell'ambiente, ma anche dell'economia personale e familiare. Bisogna

informazione e sensibilizzare, quindi, rivolgendo tutta l'attività al mondo giovanile in particolare, ma anche proporre iniziative.

Noi, accanto alla modalità della sicurezza per andare a scuola, ne abbiamo messe in campo alcune che promuovono la mobilità alternativa: “*Al lavoro in bicicletta*”, una sorta di sistema premiante per chi si reca più frequentemente sul luogo di lavoro utilizzando la bicicletta, compatibilmente con la destinazione; oppure un'iniziativa che abbiamo in corso, “*Viaggia e vinci con la mobilità sostenibile*”, un premio che viene riservato, in questo caso, solo ai dipendenti dell'amministrazione comunale, con un sorteggio casuale che verifica se la persona è andata al lavoro con il mezzo privato oppure se ha utilizzato forme alternative, grazie alla sponsorizzazione di una catena di supermercati.

Abbiamo cercato di lavorare per far convergere la dimensione della pianificazione della mobilità con quella della pianificazione urbanistica: definendo, che, se è un problema, non possiamo prescindere da un intreccio virtuoso fra queste dimensioni, altrimenti continuiamo solo a inseguire difficoltà .

Continuiamo a leggere i dati sul trasporto pubblico locale, i flussi di traffico, i dati sulla sosta, perché non esiste piano che non debba essere continuamente modificato e adeguato ai cambiamenti.

Per concludere, ancora solo una battuta sul ruolo delle Polizie Locali, visto che era richiamato anche in precedenza dal Comandante Giacomoni, con cui lavoriamo in modo molto forte e costruttivo: si diceva che oggi la Polizia Locale ha tantissime funzioni, forse anche troppe in alcuni momenti, ci sono funzioni importanti che riguardano la sensibilizzazione, la vicinanza e l'accompagnamento al cittadino, noi però non ci vergogniamo di parlare anche di sanzioni.

L'ho detto in più occasioni, anche quando sulla stampa o da parte dell'opinione pubblica è stata criticata una presunta eccessiva severità della nostra Polizia Locale in tema di sanzioni: io credo che, se comminate “*cum grano salis*”, queste concorrano a garantire sicurezza e a prevenire e ridurre, una serie di comportamenti individuali che poi finiscono per determinare problemi alla mobilità e alla circolazione. Grazie.

Giuseppe CESARO:

Grazie Assessore Marchesi.

MICHELE GIARDIELLO

L'ultimo intervento è affidato al professor Russo, ordinario presso il Dipartimento di informatica, matematica, elettronica e trasporto della Facoltà di Ingegneria dell'Università Mediterranea di Reggio Calabria e componente del Comitato scientifico della Fondazione Filippo Caracciolo-Centro Studi dell'ACI, Centro che ha realizzato gli studi che sono alla base dei nostri lavori.

FRANCESCO RUSSO

Data l'ora non vorrei prendere troppo tempo, ma sono tantissime le suggestioni che ci sono state questo pomeriggio. Non posso iniziare prima di aver fatto un ringraziamento alla Fondazione Caracciolo per lo sforzo di costituire questa collaborazione del Comitato scientifico a queste espressioni che sono dei momenti di sintesi nazionale.

Ricordo quanto detto poc'anzi dall'Assessore Marchesi del Comune di Trento nella sua introduzione, ovvero la mancanza di coerenza all'interno del dibattito nazionale: trovo che ci sia una mancanza di dibattito a livello nazionale su questi temi.

Se consideriamo che i costi esterni connessi con il trasporto logistico – TPL – ormai sono pari a 100 miliardi e grosso modo 45 miliardi quelli interni, ci rendiamo conto di come la sottovalutazione di questo sistema abbia indotto in un momento così difficile per il Paese una disattenzione colpevole. Credo si debba sottolineare ancora di più questa occasione, davvero importante, che viene data a coloro che si trovano a gestire i problemi della mobilità; la possibilità di avere questo confronto con delle considerazioni più o meno utili dalle quali tutti noi traiamo qualcosa, con degli scambi diretti che ci permettono di tornare poi con un'accresciuta consapevolezza del proprio ruolo e dell'importanza delle azioni che si devono fare.

Volevo velocemente richiamare alcuni elementi per tornare direttamente

all'introduzione che ha fatto il dottor Giardiello, e fare delle riflessioni che sono scaturite da un dibattito con il professor Cascetta, che purtroppo oggi non potrà essere con noi; quindi vorrei far emergere alcune delle cose interessanti che troviamo nell'analisi comparata delle schede, trovando degli spunti nuovi da mettere in campo per lo sviluppo delle diverse attività. In qualche modo, ho fatto delle riflessioni utilizzando come codice di riferimento la sostenibilità dello sviluppo I – 'elemento centrale che sia l'Italia sia l'Europa hanno davanti in questo momento sostenibilità – declinata non in forma tradizionale, cioè quella ambientale, bensì intesa come sostenibilità sociale ed economica.

Partendo da questo punto di vista ho tratto dagli indicatori che sono riportati nelle schede associate allo studio, alcuni elementi che, mostrano come elementi principali la sostenibilità sociale e il ruolo dell'incidentalità stradale, la sostenibilità ambientale e il ruolo delle PM10. Come sostenibilità economica si fa riferimento ai problemi della congestione e quindi un indicatore di quest'ultima è la presenza del trasporto collettivo, cioè il ruolo del pubblico.

Con questa logica ho cercato di sintetizzare alcuni elementi che emergono da questi dati, ovvero: cosa c'è di virtuoso, cosa funziona meglio, quali sono i *trend*. In questa prima *slide* viene fatto un confronto aggregando i dati delle città del nord ovest, nord est, centro, sud e isole e confrontando il tasso di motorizzazione e quello degli incidenti. In prima battuta si vede che il rapporto è quasi uno a uno: se abbiamo un tasso di motorizzazione alto, abbiamo una quantità di incidenti alta. Qui accadono delle cose che già fanno intuire che non è sempre così e in particolare se guardiamo il penultimo indicatore a destra, quello delle città del sud, vediamo che c'è un'assoluta disconnessione con il tasso di motorizzazione; vi è dunque una quantità di incidenti mediamente più bassa rispetto a quella che ci aspettavamo, che indica come non sia soltanto il veicolo a creare incidenti, ma anche altro, come ad esempio un'incidenza forte dei pedoni, un controllo che dobbiamo fare non solo sui veicoli, ma anche su altre categorie.

Un'altra riflessione che possiamo fare è relativa alla distribuzione degli incidenti rispetto alla densità urbana: è chiaro che al crescere della densità urbana, il numero degli incidenti si alza sempre. Se abbiamo delle condizioni di

maggior estensione della città sul territorio e la possibilità di avere controlli maggiori, è possibile ridurre gli incidenti.

Per quanto riguarda la seconda tipologia, ovvero quella relativa all'inquinamento, troviamo una correlazione molto forte con le città e come la media densità o la bassa densità consentano di ridurre fortemente l'inquinamento. Poi c'è il dato richiamato prima dal dottor Giardiello rispetto alla questione delle città portuali, probabilmente qui si può fare qualche riflessione un po' più completa: non è solo la mobilità dei trasporti a creare questi problemi; evidentemente c'è un impatto molto forte dovuto alla stessa presenza dei porti, che sappiamo produrre tutta una serie di elementi inquinanti. Queste cose non sono affatto trascurabili tanto che per le PM10 vi è questa indicazione [*riferimento a slide*] che potete notare essere molto forte per le città portuali.

Questo è il valore complessivo su scala europea con gli indicatori internazionali, quindi significa che c'è ancora moltissimo da fare, in qualche modo abbiamo intrapreso una via virtuosa per quanto riguarda l'incidentalità, ma anche su questo ci torneremo con un po' più di calma, perché sappiamo bene che rispetto all'abbattimento che abbiamo avuto dell'incidentalità nelle strade extraurbane e sulle autostrade, sulle strade urbane non è accaduto altrettanto, quindi l'obiettivo che si vuole perseguire è intervenire su queste ultime. L'impatto pesante di 4200 morti non lo abbiamo tolto dalle città, ridotto sì, ma non del 25% come è accaduto per le autostrade. A parte che oltre a questo dato, non possiamo andare neppure per le autostrade perché sappiamo esistere delle tratte in Italia senza controllo di velocità, e tutte le autostrade non controllate hanno esattamente gli stessi tassi di incidentalità e di morti che avevano prima a prescindere dall'obiettivo 2010 e 2050.

Sappiamo bene che sul problema dell'incidentalità stradale su scala urbana abbiamo un dibattito fortemente aperto; altrettanto vale per l'inquinamento. Spesso ciò che emerge è che manca una consapevolezza su scala nazionale nella messa a punto di adeguati strumenti di calcolo rispetto a questi problemi, ovvero si procede ancora con un approccio sostanzialmente *naïf* per risolverli, mentre l'approccio ingegneristico, che ormai viene utilizzato per qualunque opera,

solitamente non viene impiegato. Tale dato è stato sottolineato anche dalla Comunità Europea perché ricordo che su uno dei più grandi progetti di logistica urbana in qualche modo ci si chiedeva “per quale motivo abbiamo speso un sacco di soldi nella riorganizzazione della logistica urbana e i risultati ottenuti sono estremamente modesti?”. La questione sul tavolo è questa: la possibilità di avere strumenti *ex ante*, che consentano di verificare prima la quantità dei risultati che si possono avere dall'implementazione di certe politiche; questa è una cosa basilare che spesso nel nostro Paese è mancata; non è solo con la buona volontà che si ottengono i risultati. Tutto ciò è significativo perché vuol dire che abbiamo ancora moltissimo da fare per quanto riguarda l'inquinamento.

Il terzo elemento riguarda la sostenibilità economica del trasporto: in questa *slide* potete notare che soprattutto nelle città del nord est vi è una domanda di trasporto pubblico molto elevata che in qualche modo richiama quanto avevamo visto prima, quando abbiamo osservato il parco veicolare. Il parco veicolare medio è più basso nel nord est, quindi gli incidenti stradali sono più bassi. E ecco il perché: riusciamo ad esprimere in qualche modo una domanda di trasporto pubblico collettivo forte, con un'offerta di trasporto sufficientemente buona. Questo significa che dobbiamo interrompere questa catena e quindi ci sono parti del Paese dove in qualche modo si è cercato di intervenire interrompendo questa spirale di aumento del parco veicolare, perché andando verso un'ottica di diminuzione del parco medio si va a diminuire l'incidentalità e anche l'inquinamento.

[riferimento a slide] Questa è una verifica fatta nelle città portuali e su questo la Fondazione Caracciolo sta organizzando un'iniziativa specifica sul tema del trasporto collettivo. Voglio far notare questo elemento: il parco veicoli più vecchio di tutta Europa lo abbiamo in Italia, quindi è “grasso che cola” che il trasporto collettivo ancora funzioni.

L'altra riconferma della riflessione che facevamo prima, la troviamo in questa *slide*: se abbiamo un tasso di motorizzazione più basso, si riducono gli incidenti e si alza la domanda di trasporto collettivo, quindi si accompagnano i sistemi con aree pedonali più forti e piste ciclabili più ampie. In sostanza c'è la

capacità di intervenire senza bisogno di fare particolare ampiezze di zone a traffico limitato, evidentemente perché prima è stata controllata la domanda di accesso delle autovetture; in seguito non è quindi necessario fare interventi draconiani sulle ZTL. Attuando la politica sistematica di interventi sulla mobilità in tutti i segmenti si riusciranno ad ottenere buoni risultati.

Per quanto riguarda le politiche di *car sharing*, farei un'altra riflessione: in questa *slide* trovate tutti i dati relativi alle modalità principali di movimento nell'ambito delle città italiane e quello che notiamo è il dato in relazione alla somma della modalità ciclo-pedonalità. Riusciamo ad essere sostenibili, però è interessante in qualche modo riflettere sul fatto che non dovremmo guardare solo questo dato, ma anche la percentuale di auto più bassa, notando, che nel nostro caso - escluso il "problema Venezia" che fa caso a parte - troviamo Bari, dove la modalità sostenibile è un dato molto elevato, e dall'altra parte troviamo Genova, dove l'auto è nella percentuale più bassa- Se trovassimo il corretto equilibrio tra questi elementi riusciremmo a dare delle politiche chiare per le città.

L'ultima riflessione occorre farla sulle città europee: è interessante notare che Copenaghen ha il massimo dato di ciclo-pedonalità, ma con il minimo dato di auto, quindi i due elementi camminano addirittura insieme. Va detto che il TPL è una grande soluzione, ma in qualche modo risulta essere una strategia pesante, Dobbiamo, ad esempio, mettere i filobus in mezzo alle strade, e fare delle operazioni pesanti sulla città, quindi se potremo fare delle politiche di contenimento, sostenendo contemporaneamente queste modalità "bici più piedi", probabilmente riusciremo a perseguire una mobilità più sostenibile

Ritengo che questo sia importante perché l'Unione Europea, oltre ad essersi data dei *target* temporali dal 2020 al 2050, ha avviato uno dei progetti più importanti di finanziamento: "Horizon 2020" che ha come una delle voci base di riferimento, lo *smart green and integrate mobility* che diventerà una delle parole-chiave dei prossimi sei anni poiché, dal 2014 al 2020, tutti i progetti dell'Unione Europea saranno ricompresi in questo grande programma.

MICHELE GIARDIELLO

Ringrazio il professor Russo, in effetti questo era l'ultimo intervento, ma data la rilevanza del tema, proprio perché tutto ciò di cui parliamo si riflette in termini seri sulla nostra società - naturalmente mi riferisco al fenomeno della incidentalità stradale - accoglierei senz'altro con piacere l'intervento del professor Lerario Vice Presidente dell'Associazione Italiana Familiari e Vittime della Strada Onlus le cui parole sono sempre puntuali e sentite.

ANTONIO LERARIO

In chiusura di questa giornata così piena, così ricca e così varia mi permetto di essere la voce fuori dal coro, perché ormai siamo tutti stanchi, io in particolar modo. Pensate che sono 15 anni che mi interesso di questo problema e da 15 anni a questa parte sento quasi sempre le stesse cose. Più o meno vengono variati i toni, la voce e i relatori, ma nessuno si mette a fare qualcosa perché l'incidentalità stradale venga davvero ridotta, che infatti non è ancora diminuita.

Stamattina avete acceso la televisione? Tre morti e cinque feriti in un luogo e tre morti e tre feriti in un altro. Come questa mattina, tutti i giorni, la nostra serenità viene rovinata con queste notizie. Ho sentito tante belle cose, ho sentito la Polizia ieri mattina parlare dei tanti problemi e con che grinta ne hanno parlato, in particolar modo per effettuare indagini sui tributi: mi va benissimo questo, perché effettivamente le tasse le dobbiamo pagare tutti, infatti quando sento che non ci sono i soldi mi sento male perché i soldi ci sono, tant'è vero che conosciamo tutti le cose che succedono ovvero c'è quello che ruba di là, quello che compra case e macchine dall'altra, quello che i soldi li regala per la sua campagna elettorale e via di seguito Dunque i soldi ci sono, ma non arrivano mai a buon fine.

Aldilà di questo vorrei dire che sono stato un docente universitario. Ho fondato l'Associazione Italiana Familiari e Vittime della Strada quindici anni fa all'Adiconsum di Roma e oggi è diffusa su tutto il territorio nazionale con un semplice scopo: sensibilizzare l'opinione pubblica a tutti i livelli, dal politico al magistrato, fino all'Agente di Polizia. L'Associazione cerca di sensibilizzare il più

possibile sul tema della sicurezza stradale come la vedo io, cioè con il filtro delle vittime della strada: io non voglio sapere altro, perché chi ha avuto in famiglia un evento come il mio non può pensare a minori risorse sulla sicurezza stradale.

Quando noi dell'Associazione Familiari e Vittime della Strada parliamo, lo facciamo per la vita, per la qualità della vita e chi è che opera per la vita? Le polizie locali e nazionali. Questo è il quinto Forum delle polizie, ebbene le Forze dell'Ordine, a qualunque Arma o servizio appartengano, per i compiti che svolgono sulla strada e per il modo in cui si pongono nei confronti delle persone, meritano per me un grande rispetto e una grande ammirazione. Aggiungo inoltre che non saranno mai ringraziate a sufficienza, soprattutto dalle famiglie delle vittime della strada.

Non dimenticherò mai il giorno in cui mio figlio Luca fu ucciso sulla strada da un giovane suo coetaneo dalla guida scellerata: i primi a giungere sul luogo dell'incidente furono gli uomini della Polizia Stradale e poi i Vigili Urbani; come in un'intesa ben concertata i Vigili badarono a snellire il traffico nella zona ormai intasata dalle macchine i cui conducenti, ignari di quanto era accaduto al crocevia, si agitavano e strombazzavano creando tensione e confusione. La Polizia, invece, giunta con macchine e moto ha circoscritto il luogo dell'incidente a difesa del deceduto e dei familiari che sopraggiungevano affannati, increduli e stravolti. I curiosi, cioè i ragazzi della scuola vicina, si accalcavano all'incrocio maledetto, ma rispettosi e commossi.

Un poliziotto giovane quanto Luca, in ginocchio, ricopriva con un lenzuolo bianco il povero corpo frantumato e intanto si guardava intorno con gli occhi gonfi di lacrime. Incrociò il mio sguardo, capì la mia profonda tragedia e mi strinse la mano costringendomi a piegarmi sulle ginocchia, e sollevò un lembo del lenzuolo. Vidi e contemplai il volto tumefatto di Luca, poi mi abbracciò e io lo baciai. Non finirò mai di ringraziarlo per la sua tenerezza nei confronti di Luca, verso miei parenti e nei miei riguardi.

Il servizio del poliziotto che onora l'Arma si ripete ogni giorno, anche più volte in una giornata, sulle strade d'Italia, dove compie il pietoso rito del soccorso alla vittima, ma soprattutto è addetto alla prevenzione sulle strade, sul luogo di

lavoro e sul luogo di divertimento; coordina e favorisce il flusso della circolazione a difesa della vita e della salute del cittadino, della comunità e dell'ambiente.

Conosco le difficoltà che deve affrontare per compiere bene il suo dovere, so anche l'impegno dei Comandanti dei vari settori per preparare, aggiornare e coordinare i reparti dell'Arma. Oggi la Polizia di Stato e tutte le Forze dell'Ordine puntando sulla qualità della loro preparazione professionale e sugli strumenti tecnologici; nonostante la limitatezza di uomini, mezzi e finanziamenti compiono un eccellente lavoro di giorno, quando il traffico impazzisce, e di notte, quando le luci delle sole sono spente e i ladri s'insinuano furtivi nelle case dei cittadini. A chi dileggia le Forze dell'Ordine costrette talvolta sulla strada ad azioni forti dico: "smettila amico, la Polizia esiste per frenare il tuo comportamento irresponsabile, il tuo stile di vita irrazionale; la polizia non è un male, il male sei tu. Grazie, amico poliziotto".

MICHELE GIARDIELLO

Grazie, professor Lerario per questa sua testimonianza che ci ricorda le ragioni per le quali svolgiamo questo lavoro.

Questo era l'ultimo degli interventi di questa sessione convegnistica, a me non resta che ringraziare i relatori che si sono alternati sul palco e voi che ci avete seguito con attenzione e pazienza fino a quest'ora. Grazie.