

SEDUTA DI MARTEDÌ 6 LUGLIO 1993

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE FRANCESCO BARBALACE

La seduta comincia alle 15,40.

(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente).

Audizione dei rappresentanti dell'Automobile club d'Italia (ACI).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione dei rappresentanti dell'Automobile club d'Italia, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sullo stato del trasporto pubblico locale, in vista della ristrutturazione del settore e della riforma della legge n. 151 del 1981.

MARCELLO VELLA, *Dirigente dell'ufficio traffico e trasporti dell'ACI.* Vorrei prima di tutto porgere il saluto del presidente e del direttore generale dell'ACI i quali purtroppo non sono potuti intervenire e, per non rallentare i lavori, hanno preferito affidare a me l'illustrazione del pensiero dell'ente in questo particolare settore; abbiamo anche predisposto un documento che testimonia l'interessé storico dell'ACI nei confronti di un trasporto locale efficiente.

Anche se siamo l'associazione degli automobilisti, in realtà da sempre abbiamo fatto pressioni affinché il sistema di trasporto pubblico locale, o meglio il trasporto collettivo locale, raggiungesse un grado di efficienza tale da consentire di risolvere i problemi delle città. Il problema dell'efficienza delle aziende è articolato su due fronti: uno interno, concernente l'organizzazione e la gestione dell'azienda, di cui l'ACI non ha cognizione e che perciò non tratterà, l'altro esterno, relativo al recupero di efficienza dell'a-

zienda nella città. Più il traffico è ordinato e più l'azienda ha bisogno di un minor numero di autobus per garantire lo stesso servizio, avendo velocità commerciali più elevate. Il problema del traffico all'esterno presenta nodi storici che presiedono alla congestione che oggi registriamo nelle nostre città; siamo infatti convinti che la congestione del traffico sia la febbre della città e che la malattia sia il disordine urbanistico.

Da sempre l'ACI chiede una nuova legge che modifichi gli standard urbanistici con cui vengono realizzati gli insediamenti nelle città, nella consapevolezza che molti problemi del traffico nei nuovi quartieri sono peggiori che non nel tessuto di più antico impianto. La legge urbanistica risale al 1942; nel 1964 l'allora ministro dei lavori pubblici Sullo tentò di modificarla e nel 1967 fu varata la legge-ponte, così chiamata in attesa della nuova legge urbanistica; la legge Tognoli del 1989 ha modificato alcuni aspetti, però non esiste ancora una vera e propria nuova legge urbanistica che tenga conto di queste problematiche, perché nel deserto non vi è congestione. Ciò significa che l'uso del suolo influisce su questi aspetti.

Oltre ad una nuova legge urbanistica nelle amministrazioni comunali manca tutta una serie di corollari, come la legge sugli espropri, che servono per razionalizzare la rete e la geometria stradale. In questo contesto, in attesa di risolvere i problemi storici che ho testé evidenziato, l'ACI, insieme all'ANCI, all'UPI ed all'Associazione dei vigili urbani aveva chiesto l'introduzione nel nuovo codice della strada della figura dell'ausiliare del traffico, cioè una persona non militarizzata

come i corpi dei vigili urbani cui fosse demandato il controllo della disciplina più elementare del codice della strada: la sosta, la difesa delle corsie preferenziali per i mezzi pubblici ed altre incombenze di non elevata professionalità. La commissione Tamburrino aveva recepito questo orientamento, il Parlamento l'ha fatto proprio nella stesura del codice fatta ai sensi della legge delega, però nella promulgazione del codice da parte del Governo questa figura è stata eliminata. Da ciò deriva, a nostro avviso, un grave problema perché se non si recupera disciplina all'interno dell'area urbana attraverso il rispetto delle normative non è più possibile gestire la mobilità in ambito urbano.

MAURO MICHIELON. Vorrei meglio comprendere la figura dell'ausiliario del traffico: non ho capito perché debba essere al di fuori del corpo dei vigili urbani e quali siano i suoi compiti, cioè se debba garantire il rispetto di alcune normative all'interno dei piani di viabilità.

MARCELLO VELLA, *Dirigente dell'ufficio traffico e trasporti dell'ACI.* Il vigile urbano non è soltanto un dipendente comunale: è un dipendente comunale che ha tutta una serie di requisiti e caratteristiche e costa all'amministrazione da cui dipende un certo quantitativo di soldi all'anno; pertanto, come è stato fatto in Francia, in Inghilterra e negli Stati Uniti d'America, si potrebbe ricorrere a questa figura professionale. Infatti, dirigere il traffico in prossimità di un incrocio richiede professionalità e responsabilità anche in termini penali (perché il vigile è responsabile penalmente nel caso in cui faccia succedere un incidente), mentre re-

gistrare la targa di un'automobile in divieto di sosta è molto più semplice. Pertanto, per non appesantire gli organici dell'amministrazione con tutta una serie di figure che in realtà si possono reperire sul mercato, fornite di presupposti di onorabilità e rispettabilità pari a quelli per accedere al pubblico impiego, in altri paesi si ricorre a questo tipo di collaborazioni esterne. Questo consentirebbe da un lato un grosso recupero di efficienza da parte delle amministrazioni locali e dall'altro – avendo la legge Tognoli introdotto la sosta a pagamento – la possibilità di pagare il controllo con parte dei proventi derivanti da quest'ultima. In tal modo si potrebbero recuperare fluidità ed ordine. Se non verrà ripristinato un minimo di ordine, sarà difficile riportare le città ad un livello di vivibilità adeguato. L'ANCI, l'Associazione nazionale vigili urbani ed anche l'UPI hanno visto di buon occhio la soluzione adottata in Francia, dove operano le *contractuelles*, ovvero delle eleganti signore che indossano vestiti blu, le quali registrano i numeri delle autovetture che infrangono la segnaletica.

PRESIDENTE. La ringrazio nuovamente per il contributo offerto alla nostra indagine conoscitiva e dichiaro conclusa l'audizione dell'ACI.

La seduta termina alle 15,50.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la composizione e la stampa
dal Servizio Stenografia il 7 luglio 1993.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO