

**COMMISSIONE IX**  
**TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI**  
**RESOCONTO STENOGRAFICO**  
**INDAGINE CONOSCITIVA**

1.

**SEDUTA DI MARTEDÌ 28 FEBBRAIO 2012**

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MARIO VALDUCCI**

**INDICE**

	PAG.
<b>Sulla pubblicità dei lavori:</b>	
Valducci Mario, <i>Presidente</i> .....	3
 <b>INDAGINE CONOSCITIVA SULLE PROPOSTE DI LEGGE C. 4662 VALDUCCI E ABBINATE RECANTI «DELEGA AL GOVERNO PER LA RIFORMA DEL CODICE DELLA STRADA, DI CUI AL DECRETO LEGISLATIVO 30 APRILE 1992, N. 285»</b>	
<b>Audizione del Ministro dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti, Corrado Passera:</b>	
Valducci Mario, <i>Presidente</i> .....	3, 7, 11, 15
Desiderati Marco (LNP) .....	10
Garofalo Vincenzo (PdL) .....	9
Meta Michele Pompeo (PD) .....	9
Passera Corrado, <i>Ministro dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti</i> .....	3, 13
Velo Silvia (PD) .....	7

**N. B.** Sigle dei gruppi parlamentari: Popolo della Libertà: PdL; Partito Democratico: PD; Lega Nord Padania: LNP; Unione di Centro per il Terzo Polo: UdCpTP; Futuro e Libertà per il Terzo Polo: FLpTP; Popolo e Territorio (Noi Sud-Libertà ed Autonomia, Popolari d'Italia Domani-PID, Movimento di Responsabilità Nazionale-MRN, Azione Popolare, Alleanza di Centro-AdC, La Discussione): PT; Italia dei Valori: IdV; Misto: Misto; Misto-Alleanza per l'Italia: Misto-ApI; Misto-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MpA-Sud; Misto-Liberal Democratici-MAIE: Misto-LD-MAIE; Misto-Minoranze linguistiche: Misto-Min.ling.; Misto-Repubblicani-Azionisti: Misto-R-A; Misto-Noi per il Partito del Sud Lega Sud Ausonia: Misto-NPSud; Misto-Fareitalia per la Costituente Popolare: Misto-FCP; Misto-Liberali per l'Italia-PLI: Misto-LI-PLI; Misto-Grande Sud-PPA: Misto-G.Sud-PPA.

**PAGINA BIANCA**

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE  
MARIO VALDUCCI

**La seduta comincia alle 11,45.**

**Sulla pubblicità dei lavori.**

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso, la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati e la trasmissione diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

**Audizione del Ministro dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti, Corrado Passera.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulle proposte di legge C. 4662 Valducci e abbinata recanti « Delega al Governo per la riforma del Codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 », l'audizione del Ministro dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti, Corrado Passera.

Do la parola al Ministro Passera per lo svolgimento della relazione.

CORRADO PASSERA, *Ministro dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti*. Grazie mille, presidente. Leggerò una relazione che, per quanto lunga, permette di riassumere i temi sui quali si è lavorato e sui quali stiamo ancora lavorando, per poi raccogliere tutti i sugge-

rimenti della Commissione sul tema della necessità della riforma del Codice della strada.

L'attuale testo del Codice della strada si sviluppa in 240 articoli, oltre ai 408 del Regolamento di esecuzione. Posti alcuni principi fondamentali, l'attuale normativa appresta la disciplina per le infrastrutture e, quindi, detta disposizioni in materia di veicoli e di guida degli stessi, nonché prescrizioni comportamentali, e disciplina gli illeciti amministrativi e le relative sanzioni.

Dal 1992 a oggi il Codice della strada è stato oggetto di numerosi interventi legislativi, più di 70, che — per lo più motivati da ragioni di necessità e urgenza — hanno assicurato un pronto rimedio alle diverse emergenze sociali dagli stessi sottese, ma hanno certamente compromesso l'organicità della materia.

Il crescente fenomeno della normazione armonizzata a livello comunitario ha fatto sì che una parte sempre più rilevante delle materie disciplinate dal Codice trovi ormai nello stesso una disciplina che necessita di una rivisitazione. Un esempio per tutti è la normativa sulle patenti, che nell'articolo 116 non trova corrispondenza con le vigenti disposizioni comunitarie introdotte con le differenti direttive comunitarie.

Proprio per tale motivo, in vista del recepimento dell'ultima direttiva di settore, la n. 126 del 2006, è stato approntato un decreto legislativo, il n. 59 del 2011, che, a far data dal 19 gennaio 2013, riporterà la disciplina comunitaria in materia nell'ambito del testo codicistico.

Invero, il meccanismo di recepimento delle direttive, in questo come in tutti i settori che fortemente risentono di un adeguamento alla normativa al progredire

della scienza e della tecnica, richiede da sempre uno strumento di normazione agile, che non può essere costretto alle procedure di modifica delle norme primarie.

Anche in quest'ottica, dunque, come in quella di provvedere a una normalizzazione della disciplina del Codice, da tempo compromessa per le ragioni suesposte, si condivide l'esigenza di richiedere al Parlamento una delega per la riforma del Codice della strada.

Il proposito è quello di una delega di ampio respiro per la revisione generale del Codice al fine di conseguire un duplice obiettivo: da un lato, un'ampia delegificazione di tutte le disposizioni che, in quanto suscettibili di frequenti aggiornamenti all'evoluzione tecnologica ovvero alle disposizioni comunitarie, richiedono strumenti di produzione normativa che consentano tempi più rapidi e procedure più snelle; dall'altro, la tutela della sicurezza stradale e dell'effettività degli istituti sanzionatori con un intervento di armonizzazione della disciplina delle norme di comportamento e del sistema sanzionatorio nella materia della circolazione stradale.

Tutela della sicurezza stradale ed effettività degli istituti sanzionatori sono stati di recente gli obiettivi sottesi anche all'ultimo intervento normativo di modifica del Codice della strada, la legge n. 120 del 29 luglio 2010, che è intervenuta su un grande numero di articoli del Codice al fine di apprestare disposizioni più puntuali in termini sia comportamentali, sia sanzionatori.

È il caso, per esempio, degli interventi in materia di guida sotto l'effetto di sostanze alcoliche o stupefacenti, ovvero in materia di alterazione delle caratteristiche costruttive dei ciclomotori e dei quadricicli leggeri, ovvero ancora in materia di disposizioni per i neopatentati, intesi a imporre nei primi anni di guida comportamenti particolarmente diligenti con l'obiettivo che potessero diventare poi comportamenti virtuosi.

Numerosi altri interventi hanno toccato il delicato tema dell'accertamento delle

violazioni di norme comportamentali, in specie quella relativa ai limiti di velocità a mezzo di strumenti di rilevazione automatica e/o a distanza, al fine di temperare l'esigenza di tutelare la sicurezza della circolazione e di reprimere i comportamenti vietati con quella di evitare abusi nell'impiego di detta strumentazione.

Ulteriori profili di intervento hanno riguardato la formazione dei conducenti. Si fa riferimento, per esempio, all'introduzione di una prova pratica di guida per conseguire il cosiddetto patentino per la guida dei ciclomotori, alla disciplina della guida accompagnata del minore autorizzato, alla previsione di ore di esercitazione obbligatoria in autostrada o su strade extraurbane principali, ovvero in condizioni di guida notturna, ai fini del conseguimento della patente di categoria B.

In tema di formazione continua è stato, inoltre, previsto che al termine di ogni corso per il recupero dei punti decurtati dalla patente di guida debba essere sostenuto un esame.

Infine, sono stati previsti il divieto di intestazioni fittizie per contrastare fenomeni di intestazione di un cospicuo numero di veicoli a soggetti di fatto non in grado di rispondere della circolazione degli stessi; la patente centralizzata, per risolvere un'annosa procedura d'infrazione comunitaria derivante dall'apposizione del tagliando di aggiornamento della data di scadenza sulla patente di guida a modello card (a regime è previsto che il rinnovo di validità sia comprovato dall'emissione di un duplicato della patente stessa); la targa personale, che, abbinata al numero di telaio del veicolo e al nome del proprietario dello stesso, consentirà a quest'ultimo di apporre la targa medesima sui successivi veicoli dei quali diventi nel tempo intestatario, con conseguente risparmio di costo.

Il terzo argomento è l'attuazione della legge n. 120 del 2010. L'iter di gran parte dei provvedimenti attuativi della legge n. 120 del 2010, dei quali sono stati richiamati solo i più rilevanti, è stato in gran parte ultimato. L'amministrazione ha

proceduto da settembre 2010 a oggi dando priorità a quei provvedimenti che recavano una data di scadenza perentoria e poi, a seguire, a quelli che potevano di volta in volta essere programmati anche in ragione delle risorse finanziarie e strumentali disponibili.

Si segnala, in particolare, come alcuni provvedimenti attuativi necessitino conseguentemente della predisposizione o dell'aggiornamento di apposite procedure informatiche a opera del Centro elaborazione dati. È questa la ragione per la quale i decreti attuativi della patente centralizzata e della targa personale, pur essendo i lavori dei relativi tavoli tecnici ad uno stato avanzato, tanto che nel caso della targa personale vi è la predisposizione di una bozza di decreto, non sono ancora stati ultimati.

Si segnala, inoltre, che il decreto concernente l'esercitazione obbligatoria in autostrada ai fini del conseguimento della patente di categoria B, pur predisposto, è allo stato carente di norme primarie atte a sanzionare la violazione delle norme comportamentali previste. In proposito è stato elaborato un apposito emendamento, che potrà essere presentato in sede di conversione al decreto legge n. 5 del 2012, recante disposizioni in materia di semplificazione e di sviluppo.

Il decreto concernente i programmi di recupero punti per il cosiddetto patentino di guida dei ciclomotori e l'esame al termine di ogni corso di recupero punti è stato predisposto ed è attualmente al vaglio delle categorie interessate. Si fa comunque presente che, anche per tale misura, è stato necessario procedere al *refresh* tecnologico delle strumentazioni e di 3.000 nuove postazioni di personal computer in sostituzione di quelle ormai obsolete di cui dotare le singole sedi di motorizzazione ove saranno da svolgersi i relativi esami.

Va poi evidenziato il caso in cui provvedimenti legislativi emanati successivamente alla legge n. 120 hanno imposto la necessità di rivedere o di rimodulare i lavori già svolti o in corso per tenere conto delle norme intervenute. È questo il caso,

per esempio, delle modifiche regolamentari riguardanti i trasporti eccezionali, in cui le norme emanate prima con la legge n. 70 del 2011, e modificate con la legge n. 183 del 2011, hanno imposto più volte di interrompere e riprendere i lavori di predisposizione e di concertazione già avviati.

Altro caso, infine, è quello relativo al riparto dei proventi delle sanzioni amministrative e pecuniarie derivanti da violazione di norme codicistiche, di cui all'articolo 25 della legge n. 120, dove il complesso meccanismo immaginato per la ripartizione dei proventi stessi tra l'ente di appartenenza dell'organo accertatore e l'ente proprietario della strada ha manifestato criticità che hanno impedito e impediscono l'adozione del provvedimento attuativo in mancanza di idonei interventi di modifica della norma.

In tale quadro normativo si innesta la proposta di legge delega, C. 4662 e abbinati, che si propone di conferire al Governo delega per la riscrittura di un Codice breve attraverso uno o più decreti legislativi recanti disposizioni definitive, comportamentali e sanzionatorie in materia di circolazione stradale, e che definiscano l'assetto delle competenze dei diversi soggetti nelle stesse coinvolti; con tali decreti si dovrà operare, in tal senso, il coordinamento tra le disposizioni a oggi intervenute e delegificare le disposizioni che richiedono frequenti aggiornamenti per esigenze di adeguamento alle evoluzioni tecnologiche ovvero a disposizioni comunitarie.

I principi e i criteri direttivi a cui devono ispirarsi i decreti legislativi, oltre a essere coerenti con quanto su esposto, prescrivono congruità ed effettività dell'apparato sanzionatorio previsto dal Codice, ivi compreso quello relativo alle materie delegificate, con riferimento non solo alle sanzioni amministrative pecuniarie, ma anche a quelle accessorie e alle misure cautelari relative a documenti di circolazione di guida. È fatta, inoltre, espressa previsione della possibilità di modificare l'entità delle sanzioni secondo principi di

ragionevolezza, proporzionalità e non discriminazione in ambito comunitario.

Particolare attenzione merita, nell'ambito del suesposto criterio di delega, l'introduzione di una nuova e autonoma fattispecie di reato denominata «omicidio stradale», configurabile quando un conducente commette omicidio in condizioni di guida con tasso alcolemico superiore all'1,5 per cento, ovvero di guida alterata dall'assunzione di sostanze psicotrope o stupefacenti e punibile con una pena detentiva non inferiore, nel minimo, a otto anni e, nel massimo, a diciotto anni, nonché con la previsione dell'arresto in flagranza.

È prevista, quale sanzione amministrativa accessoria, la revoca della patente, nonché l'impossibilità di conseguire in qualsiasi momento un'altra e comunque il divieto di circolare sul territorio nazionale, ancorché con patente di guida conseguita in altro Stato.

L'omicidio stradale ricorrerebbe, altresì, qualora l'evento morte segua alla condotta del conducente che dopo il fatto non abbia ottemperato all'obbligo di fermarsi o di prestare soccorso alle persone ferite.

In merito all'istituenda fattispecie penale si rende opportuna una riflessione, sia in relazione a una comparazione con quanto accade in ambito europeo, tenuto conto che un divieto assoluto di riconseguire la patente di guida ovvero il divieto di circolazione alla guida di autoveicoli e motocicli sul territorio nazionale appare unica nel suo genere in tutto il territorio dell'Unione europea e potrebbe risolversi in pregiudizio della libertà di circolazione, sia in relazione al puntuale criterio di delega di cui all'articolo 2, comma 2, lettera c), che fa riferimento espresso a principi di ragionevolezza, proporzionalità e non discriminazione nell'ambito dell'Unione europea.

Occorre, inoltre, evidenziare che sotto alcuni aspetti specifici il recente decreto-legge in materia di semplificazione, all'articolo 11, ha introdotto nuove disposizioni tendenti a razionalizzare e semplificare alcune disposizioni codicistiche, per esem-

pio rendendo meno gravoso il rinnovo delle patenti degli ultraottantenni e disponendo, in conformità a quanto previsto al criterio di delega in materia di nuove procedure, la costituzione di commissioni mediche locali e la nomina dei rispettivi presidenti anche attraverso l'attribuzione alle regioni e alle province autonome competenti in materia di sanità dei relativi procedimenti.

In ossequio al principio di delegificazione si ritiene corretta l'espunzione dal Codice breve della disciplina di una pluralità di materie tecniche che sarà oggetto di disciplina regolamentare, al fine di rendere duttile la relativa regolamentazione evitando il ricorso alla fonte primaria ogniqualvolta si rendesse necessario l'adeguamento o l'aggiornamento di tale disciplina.

Si segnala, da ultimo, l'esigenza di coordinare i diversi disegni di legge delega sottoposti all'esame del Parlamento, posto che alcune delle tematiche che saranno oggetto dei decreti legislativi ovvero di quelli regolamentari di attuazione della legge delega in parola sono state prese in considerazione da alcuni disegni di legge che oggi sono abbinati alla proposta di legge C. 4662.

A tale riguardo si segnalano i disegni di legge che incidono sui dispositivi di equipaggiamento dei veicoli a motore e dei loro rimorchi (articolo 72 del Codice della strada e articolo 2, comma 3, lettera d) della proposta di legge C. 4662) che prevedono l'obbligo che i veicoli siano equipaggiati con dispositivo antincendio (C. 563) ovvero con sistema elettronico di controllo della stabilità (C. 1690) o martello frangivetri (C. 2029) o ancora catene a bordo (C. 3577).

Ulteriori disegni di legge abbinati offrono interessanti spunti per l'implementazione o la migliore specificazione dei criteri di delega suesposti, ovvero dei contenuti dei regolamenti di attuazione e, pertanto, sarà utile tenerne conto nell'elaborazione del disegno di legge delega.

Scusate la lunghezza, ma i temi sono tanti.

PRESIDENTE. Ringrazio il Ministro. Ricordo che questa audizione riguarda la riforma del Codice. Seguirà poi un'altra audizione sull'industria cantieristica. Ringrazio anche il consigliere Mastrandrea, l'ingegner Fumero e il direttor Vitelli, che sono presenti all'audizione.

Do la parola ai deputati che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

SILVIA VELO. Ringrazio il Ministro per la relazione che ci ha esposto. Quelli che ha riassunto sono temi di cui questa Commissione si sta occupando da tempo e l'iter della legge n. 120 del 2010 è stato quello che l'ha vista impegnata per più tempo. Siamo più volte ritornati sull'argomento, perché nella fase di applicazione della legge ci eravamo resi conto che, nonostante il lavoro, a nostro avviso approfondito e qualificato, oltre che trasversale, che era stato svolto su quel tema in questa Commissione alcune questioni in parte erano rimaste escluse e in parte non avevano visto l'efficacia e la congruità che speravamo che, insieme all'allora Governo, potessero avere. Il riepilogo che lei ci ha sottoposto ci è, dunque, utile come promemoria rispetto a questioni rilevanti.

Colgo l'occasione per sottolineare alcune questioni che, peraltro, sono oggetto di emendamenti al decreto-legge in materia di semplificazioni. Come Gruppo del Partito democratico, insieme anche ad altri colleghi, forniamo questo elemento al Governo, nel caso in cui si ritenesse utile cogliere l'occasione per correggere alcune imperfezioni. Alcune di tali questioni sono state citate dal Ministro.

Sulla guida in autostrada lei sosteneva che manca una norma sanzionatoria primaria. Io ho depositato ora - il termine per la presentazione degli emendamenti presso le Commissioni in sede referente era infatti fissato per oggi a mezzogiorno - un emendamento in questo senso, condiviso anche dai colleghi. C'è la possibilità per il Governo eventualmente di correggerlo, ma cogliamo l'occasione, se possibile, di intervenire a prescindere dalla delega.

Se l'ha citato, mi è sfuggito, ma si pone un tema relativo alle autoscuole e agli eredi. La questione riguarda i corsi di formazione per la titolarità delle autoscuole che di fatto sono fermi o comunque hanno problemi, ragion per cui i figli dei titolari oggi incontrano difficoltà a subentrare alla titolarità dei padri, non per loro inefficienza, ma proprio perché mancano i corsi. Anche su questo punto abbiamo presentato un emendamento. Peraltro, è un tema più volte affrontato con gli uffici.

Le targhe personali sono una questione di cui ci siamo occupati molto nella legge n. 120 e sappiamo che è in fase di attuazione la norma ivi prevista. Noi abbiamo compiuto un tentativo - io sono prima firmataria di un documento insieme ad altri colleghi - per compiere un ulteriore passo avanti nel decreto-legge in materia di semplificazioni. Vedremo se è congruo rispetto all'attuazione che il ministero sta mettendo in campo. Noi crediamo che si possa ulteriormente innovare rispetto alle richieste di personalizzazione e anche di liberalizzazione nella produzione delle targhe stesse, che è ancora a carico del Poligrafico dello Stato, un obbligo che a noi pare un po' obsoleto e comunque poco comprensibile.

Si pone poi il tema dei proventi da sanzione. È stato un argomento di grande discussione in questa Commissione, su cui è stato svolto un lavoro importante, corretto poi dal Senato. Noi ci eravamo dati l'obiettivo di rendere più stringente l'utilizzo del 50 per cento dei proventi.

Per come è venuto fuori nelle quattro letture, il testo sembra di difficile applicazione, perché in alcuni casi probabilmente gli uffici del ministero impiegano un po' più di tempo rispetto a quanto previsto dalla norma, mentre in altri, e credo che quello in esame sia uno di quelli, è proprio difficile scrivere la disposizione regolamentare attuativa della norma.

Fermo restando che per noi l'obiettivo è quello di dare certezza all'utilizzo dei proventi da sanzione e di evitare che le multe siano un modo per fare cassa - ci rendiamo conto delle difficoltà degli enti

locali, ma non può essere questo l'obiettivo — riteniamo che sia importante, e credo che il presidente Valducci abbia preso un'iniziativa in merito, trovare il modo di rendere efficace tale norma.

Lascio da ultimo il tema più delicato, quello della tutela delle vittime della strada. È il tema che ci ha visti maggiormente impegnati nella modifica fatta nel 2010 al Codice della strada. Noi siamo intervenuti, talvolta anche in maniera pesante fino all'impopolarità, rispetto all'inasprimento delle sanzioni e delle pene legate ai comportamenti più pericolosi, ossia la guida in stato di ebbrezza e sotto l'effetto di stupefacenti e l'eccesso di velocità.

L'abbiamo fatto nella convinzione che in questo caso la repressione potesse avere, è così è stato, anche un aspetto preventivo ed educativo, dal momento che la paura di andare incontro a sanzioni pesanti come la perdita della patente, la sospensione, multe onerose e confisca del veicolo ha rappresentato un elemento di prevenzione e ha avviato, specialmente fra i giovani, pur se non ancora adeguatamente e in modo non ancora sufficiente, una nuova cultura nei comportamenti, introducendo il guidatore designato, ossia il ragazzo che non beve, al di là dei giudizi sui comportamenti e sugli stili di vita, che non sono argomento di oggi.

Alcuni progressi sono stati compiuti, tanto che si sono ottenuti risultati positivi, oltre che grazie alle nostre norme, naturalmente anche con l'impegno e l'incremento dei controlli sulle strade da parte delle forze dell'ordine.

Esiste, però, un tema che, come ci siamo resi conto, è rimasto inevaso ed è quello della tutela delle vittime. Troppo spesso per i familiari il dolore diventa fortissimo con le perdite di giovani vite o le loro invalidità permanenti. Troppo spesso tali soggetti si sentono non tutelati dal sistema giudiziario, per via delle attenuanti, dell'assenza di precedenti condanne penali a carico dell'imputato, della definizione di reato colposo, degli sconti di pena e delle pene accessorie.

Tutto ciò fa sì che troppo spesso chi ha tenuto comportamenti consapevolmente pericolosi non paghi a sufficienza. Non si può affermare a oggi, con l'enormità di casistica registrata, che chi decide di guidare ubriaco non abbia la percezione di poter causare la morte di qualcuno. Non c'è il dolo, ma sicuramente non c'è nemmeno l'incidentalità. Il termine « incidenti » è da noi contestato da tempo, perché nella maggior parte dei casi si tratta di eventi altamente prevedibili.

Troppo spesso si legge di casi eclatanti che danno un senso di ingiustizia e di frustrazione a chi ha perso una vita, soprattutto giovane. Questo tema è stato oggetto di un dibattito in Commissione, che ha generato due proposte di legge, una di cui sono io la prima firmataria e una di cui è firmatario il presidente Valducci. Si tratta di proposte di legge delega al Governo, che si pongono l'obiettivo di riordinare complessivamente il Codice della strada, semplificandolo, ma anche di intervenire su questo tema.

Il presidente Valducci ha previsto l'introduzione di una nuova tipologia di reato. Noi su questo punto, invece, siamo stati di diversa opinione. Mi esprimo con cautela, però, perché nella nostra proposta si chiede comunque di rivedere l'apparato sanzionatorio relativamente alle pene accessorie, al destino della patente, alla riduzione della possibilità di ricorso agli sconti di pena e a pene alternative.

Nutriamo, infatti, dubbi sul piano giuridico a proposito dell'utilità di introdurre una nuova tipologia di reato, mentre siamo convinti che sia universalmente condivisibile l'obiettivo principale, quello della tutela delle vittime, che ha mosso anche chi, invece, propone l'omicidio stradale.

La nostra formulazione non prevede un nuovo reato ed è più generica, ma riteniamo che si possa lavorare in Parlamento e col Governo per raggiungere quell'obiettivo. Vediamo qual è la strada migliore. La giurisprudenza avrebbe potuto darci una mano, ma fino a oggi l'ha fatto troppo poco. Sarebbe importante sapere dal Ministro come pensiamo di affrontare questo tema così delicato.



VINCENZO GAROFALO. Anch'io desidero ringraziare il Ministro, che ritorna in Commissione oggi, peraltro su due temi, ossia sul Codice la strada e sulla situazione della cantieristica italiana.

Lo ringrazio anche per avere citato nella relazione introduttiva una parte molto importante del lavoro di questa Commissione, che si è concluso con l'approvazione della legge n. 120 del 2010. È un lavoro che questa Commissione ha avviato proprio nella direzione di raggiungere gli obiettivi che lei ha sottolineato, signor Ministro. Questa Commissione è anche ben consapevole che questi sono alcuni degli obiettivi da raggiungere, che, se non altro, erano prevalentemente indirizzati, in quella fase, ad accrescere il livello di sicurezza, a continuare il percorso avviato con la patente a punti di riduzione di incidentalità e di procedere a un ampliamento della sicurezza di carattere generale.

Ovviamente, come avrà notato da alcuni interventi regolamentari successivi, ma anche dalle proposte di legge che sono state depositate, c'è ancora un po' di strada da percorrere, anzi c'è parecchia strada sul tema della semplificazione e anche su quello della delegificazione.

Ci sono anche risposte da dare su un punto specifico. Mi concentrerò soltanto su questo, perché alcune questioni sono state già presentate da colleghi e su altre abbiamo presentato alcuni emendamenti che speriamo possano trovare accoglimento da parte del Governo già nel decreto-legge in materia di semplificazione. Il tema cui mi riferisco è quello dell'omicidio stradale, che è un tema che ha fortemente impegnato anche questa Commissione nella fase proprio del dibattito. Mi domando se si debba perseguire l'obiettivo dell'individuazione di una nuova forma di reato, ossia l'omicidio stradale, o se non sia questa la strada migliore.

Su questo argomento noi siamo stati molto sensibili alle istanze poste da un numero enorme di associazioni — credo che siano più di 60 — che hanno raccolto in tutta Italia decine di migliaia di firme. Si tratta di famiglie che non solo hanno

perso congiunti e hanno subito vittime, ma hanno anche visto il loro futuro e la continuazione di una vita distrutti per invalidità sicuramente devastanti. A questo punto non potevamo non mettere al centro della nostra attenzione anche questo tema.

Ho visto che lei l'ha citato, però vorrei chiederle se si è già formato un'idea sulla proposta di istituire questo nuovo reato di omicidio stradale, sul cosiddetto ergastolo della patente, ossia sulla previsione di togliere la patente definitivamente a chi ha commesso questo reato, e sulle pene da otto a diciotto anni. Vorrei conoscere il suo pensiero al riguardo — anche se nella relazione ha già svolto una considerazione precisa — perché noi abbiamo spesso ravvisato la necessità di istituire un nuovo reato, visto che, pur esistendo l'omicidio colposo con determinate pene rilevanti, evidentemente non è servito ancora oggi a dare soddisfazione a chi subisce una disgrazia nella propria famiglia. Grazie.

MICHELE POMPEO META. Ha già parlato la collega Velo, che, peraltro, è la nostra responsabile nella materia, ragion per cui aggiungo poche considerazioni.

Ho apprezzato la ricognizione svolta dal Ministro, ma vorrei sinceramente affermare che su queste materie, almeno in questa sede, negli ultimi anni abbiamo lavorato positivamente anche con un livello di produzione delle norme positivo. Non basta, però, perché dobbiamo commisurare la situazione di oggi agli obiettivi che avevamo assunto in contesti internazionali, aderendo agli appelli dell'Europa e anche delle Nazioni Unite.

Ora abbiamo compiuto alcuni passi in avanti, ma la situazione rimane molto critica. Abbiamo dimezzato il numero degli omicidi e degli incidenti, ma i numeri rimangono sempre preoccupanti.

Di fronte a questa situazione io credo che il Governo possa accelerare l'emanazione di alcuni atti. Rispetto alla produzione delle norme del 2010 mancano ancora alcuni decreti attuativi e vige una situazione che non può essere più tollerata. Molte multe nel nostro Paese sono tra le più elevate in Europa, ma l'uso che

si fa di tali risorse è molto discutibile. Spesso non è dato saperlo, ma non si reinveste nella sicurezza stradale neanche il 10 per cento di tali risorse.

Ogni italiano, pur con differenze tra nord, centro e sud e tra le aree metropolitane nella struttura del Paese, versa alle casse per comportamenti scorretti alla guida circa 20 euro all'anno. Di questi solo 30 milioni vengono reinvestiti, dal sistema delle autonomie e anche dagli organi centrali, per la sicurezza stradale.

Occorre una norma che disciplini meglio e che obblighi a investire sulla sicurezza. Noi siamo il fanalino di coda in Europa, con 30 milioni di investimenti sulla sicurezza stradale. Paesi come il nostro, per esempio Francia e Germania, che hanno più o meno lo stesso numero di veicoli in circolazione o anche di meno e una rete stradale assimilabile alla nostra investono 300-400 milioni.

Passo alla seconda questione, signor Ministro. I colleghi che mi hanno preceduto facevano riferimenti alle deleghe che generosamente questa Commissione dà al Governo. Io penso, in una riflessione di ordine generale, anche tenendo conto della contingenza politica, che potremmo utilizzare bene la fine di questa legislatura per contare di chiudere il pacchetto su tali questioni. Il Codice breve, come lo definisce il presidente Valducci, può essere un obiettivo raggiungibile.

Per utilizzare bene questo tempo a disposizione noi dobbiamo fare quello che speriamo di fare per le riforme istituzionali e per la legge elettorale. Quegli approdi e quelle soluzioni dipendono da tante variabili che si pongono anche al di fuori del Parlamento. Sulla sicurezza stradale, invece, se il Governo nel giro di un mese ci presenta i testi, credo che noi, pur in «zona Cesarini», possiamo provare a concludere, compiendo una bella operazione di respiro europeo.

Noi abbiamo tante norme. Le ultime che abbiamo approvato, anche sull'onda di fatti emotivi, sono norme che hanno funzionato, però l'equilibrio è molto critico. Per esempio, sulla vicenda dell'omicidio

stradale ho registrato e anche apprezzato i suoi dubbi metodologici. È materia che va maneggiata con molta cura.

In questo quadro io credo che noi dobbiamo elaborare una sorta di Testo unico breve, separando la parte relativa ai comportamenti scorretti alla guida dalla disciplina dei soggetti che si occupano di sicurezza stradale. Un anno di tempo è sufficiente. Proviamo in questo quadro ad assumere i temi della sicurezza stradale e la riscrittura del Codice come una delle due o tre questioni di cui può occuparsi il Parlamento. Sulle questioni del risanamento e della crescita abbiamo capito come intenda procedere il Governo. Con questa progressione noi potremo affrontare nei prossimi mesi alcune questioni che sono nella vostra agenda.

Chiederei a lei, che è parte importante di questo Governo, di assumere la sicurezza stradale come una priorità e di fornirci questa agenda di lavoro, per far sì che da oggi al 2013 su questa vicenda potremo far ricordare questa come una legislatura che sulla sicurezza stradale ha riscritto il Codice, ispirandosi all'Europa.

MARCO DESIDERATI. Non ripercorro quanto già illustrato dai colleghi, ma vorrei focalizzare l'intervento su due aspetti, di cui uno molto pratico.

Noi parliamo tanto di rilancio dell'economia, ma io credo che anche in questa delega ci sia la possibilità di compiere un intervento. In particolare, mi riferisco al *tuning* dei veicoli. Oggi alcune decine di migliaia di connazionali si recano in gran parte in Germania a montare pezzi di autoveicoli che sono omologati, ma di cui, a causa della farraginosità della nostra burocrazia, risulta comunque più conveniente effettuare il montaggio e la relativa omologazione all'estero piuttosto che in Italia.

Ciò avviene a causa del fatto che, anche montando pezzi omologati, in Italia chiediamo sempre un passaggio attraverso la Motorizzazione civile, che è lungo e costoso, mentre in Germania si monta il pezzo omologato, chi lo monta, essendo autorizzato, rilascia la dichiarazione che il

pezzo è compatibile con quel veicolo e si circola tranquillamente.

Io ho presentato una piccola proposta di legge su questo punto e le chiedo di valutarla. La CNA effettua una valutazione iniziale di un valore tra 1 e 2 miliardi di euro che potremmo tranquillamente tenere in Italia, visto che il nostro Paese è un po' la patria storica dei motori. Abbiamo una grande tradizione. Io sono sindaco a Lesmo e il Paese a fianco è Arcore, che, prima di diventare famosa per Berlusconi, era famosa per la Gilera, signor Ministro. Abbiamo una grande tradizione di motori.

In considerazione di ciò, le chiedo anche se non sia il caso — so che magari è una questione che afferisce più al Ministero dell'economia e delle finanze che non al suo — di svolgere una valutazione anche sulla privatizzazione della Motorizzazione civile. Oggi esistono già gli autorizzati che effettuano le revisioni. Perché non mettere la nostra motorizzazione nelle condizioni di essere anche competitiva sul mercato?

L'ultima è una questione più rilevante, relativa alla sicurezza stradale. Noi abbiamo dibattuto molto in Commissione sul fatto di inasprire le sanzioni e ciò ha anche in parte pagato, come hanno ricordato i colleghi.

Credo, però, che siamo tutti consapevoli che si raggiunge un limite fisiologico. Non si possono inasprire le sanzioni più di tanto. Io sono sindaco in un comune di 8.000 abitanti e ho circa il 35 per cento di multe non pagate, un po' a causa del fatto che sono aumentate molto e un po' perché c'è oggettivamente una difficoltà economica. La gente ha meno soldi e ciò comporta ricorsi e altre problematiche.

La strada dell'inasprimento delle sanzioni rischia, dunque, di esaurirsi e bisogna pensare a un altro sistema. Bisogna forse ripensare al fatto che il primo fattore di sicurezza sulle strade è che esse non siano intasate di veicoli. Anche in seguito ai tragici eventi di questi giorni le chiedo che cosa pensa di fare il Governo nel rapporto ferro-gomma, per esempio, e se intenda dare un impulso al trasporto

delle merci su ferro, il che potrebbe dare un grande aiuto anche nell'immediato.

PRESIDENTE. Prima di dare la parola al Ministro, volevo ricordare alcune questioni, dal momento che la Commissione si è impegnata molto sul tema della sicurezza stradale e che abbiamo svolto un ottimo lavoro. Mi sembrava giusto ricordare alcuni aspetti, collegandomi a quanto sottolineava l'onorevole Meta.

Noi adesso non ci aspettiamo dal Ministro una risposta di dettaglio su ogni singola questione, anche perché penso che non sia possibile, ma magari un impegno a seguirci nelle prossime settimane per poter arrivare da oggi all'estate ad approvare il disegno di legge delega, in modo tale che entro la fine della legislatura si possa completare l'iter di questo provvedimento anche con il passaggio al Senato. Sarebbe il coronamento di una grande attività che abbiamo svolto in questa Commissione, continuando anche il lavoro svolto nella precedente legislatura, che si è interrotta dopo soli due anni, quando l'onorevole Meta era presidente di questa Commissione. C'è stato, dunque, anche un elemento di continuità.

Volevo ricordare alcune cifre, perché il Ministro magari non le conosce tutte. In Italia negli ultimi dieci anni sono morte sulla strada 50.000 persone. Di queste 15.000 sono persone che avevano meno di trent'anni di vita. Cito questi numeri perché dietro di essi c'è un esercito che si muove di genitori, di zii e di parenti di queste vittime, soprattutto di quelle più giovani, che ormai hanno assunto come scopo della loro vita, non potendo avere una certezza della pena e, quindi, una risposta adeguata da parte della magistratura rispetto a chi, drogato o ubriaco, ha ammazzato i loro giovani parenti, quello di poter ottenere norme che cerchino di impedire tale frequenza di reati.

Bisogna tener presente questo fenomeno, che è un fenomeno importante. Non si tratta solo di un fatto di natura sociale collegato al sacrificio umano di tutte le famiglie che sono state coinvolte, ma anche di un risvolto economico molto im-

portante. Quando parliamo di 4.090, il numero degli ultimi morti del 2010, e di almeno 20.000 persone che rimangono inferme a vita, parliamo di un costo per la nostra società e per i conti pubblici di 30 miliardi di euro. Investire in sicurezza stradale non significa buttare via i soldi, ma cercare anche di abbattere questa montagna.

Quanto alle multe, ogni anno mediamente si incassano, almeno negli ultimi cinque anni, 2 miliardi di euro. La legge dello Stato prevede che il 50 per cento di tali multe debba essere indirizzato sul tema della sicurezza stradale.

È stata svolta recentemente un'analisi molto dettagliata da parte di una delle tante fondazioni che si occupano di sicurezza stradale, la quale ha rilevato che, nei casi migliori, del miliardo di euro all'anno che dovrebbe essere speso in sicurezza stradale se ne spendono solo 100 milioni. Una grande fetta di queste somme è assorbita dalla manutenzione stradale, che spesso è manutenzione ordinaria. Se una strada ha un buco, riparare il buco non è sicurezza stradale, ma manutenzione ordinaria, necessaria per non bloccare la circolazione dei nostri concittadini garantita dalla Costituzione italiana. Si tratta, dunque, di un'attività ordinaria, mentre il tema della manutenzione delle strade dovrebbe riguardare tutto ciò che si fa di specifico sulla sicurezza, come particolari *guard-rail*, particolare segnaletica nei cosiddetti « punti neri » e via elencando. Questa è la voce di spesa più accettabile.

La seconda voce di spesa più importante è quella del trasporto pubblico locale. Si impiegano i proventi delle sanzioni per infrazioni stradali per pagare il trasporto pubblico locale, che non c'entra nulla. Le due più grandi città che contribuiscono in modo elevato ai 2 miliardi di euro, Milano e Roma, hanno, nel corso degli ultimi anni, dirottato gran parte di queste risorse sulla necessità di coprire le loro esigenze di fabbisogno finanziario nei confronti del trasporto pubblico locale. Esso assorbe ben oltre l'80 per cento del totale.

Per questo motivo parlavo di una quota del 10 per cento, molto bassa. È un fenomeno che noi nella legge n. 120 abbiamo cercato di rendere cogente. Abbiamo disposto che i comuni debbano mandare i dati in modo accurato e che, se i comuni non investono in sicurezza statale come previsto dalla legge, venga addirittura sottratta loro una parte del trasferimento di risorse. In teoria la norma esiste, ma ci sembra che l'applicazione sia veramente molto latente e scadente.

In Italia, dunque, fatte 100 le multe accertate, ne viene pagato il 15 per cento. Il comune di Lesmo, con una battuta, è fortunato ad avere il 65 per cento di multe pagate rispetto all'accertato. È un dato incredibile, anche perché comporta sprechi enormi. Ogni comune, dal più piccolo al più grande, ha da una a decine di persone che si occupano del sistema delle multe, dei verbali e degli accertamenti. Il tutto avviene a livello manuale, non parliamo di digitale.

Noi, come Commissione, abbiamo presentato un emendamento al decreto-legge n materia di semplificazioni, firmato da tutti i Capigruppo, in cui si prevede la possibilità che, come i postini, che, e il Ministro lo sa benissimo, sono muniti di un dispositivo per il pagamento, di un POS, anche le forze dell'ordine locali e nazionali possano essere muniti di un POS per consentire il pagamento immediato dell'infrazione. In questo modo avremmo una fortissima riduzione del *gap* tra accertato e riscosso.

In più abbiamo inserito un forte sconto, fino al 20 per cento, per i cittadini che si rendono disponibili a pagare immediatamente con bancomat o con carta di credito, o con altra modalità, nel giro di cinque giorni dalla comunicazione, che può avvenire anche attraverso la posta certificata.

Penso che in questo modo otterremmo, da una parte, la soddisfazione dei cittadini, i quali, qualora commettano un'infrazione, comunque non si vedrebbero cumulate multe che partono dai 36 euro per sosta vietata e arrivano, quando perviene a casa la prima notifica, a oltre 50

euro e avrebbero la possibilità, pagando subito la sanzione, di versare 30 euro anziché più di 50. Dall'altra parte, penso che ciò consentirebbe anche ai comuni di incassare rapidamente le somme. Di questi tempi, considerate le difficoltà di credito anche da parte della pubblica amministrazione, mi sembra un fatto fondamentale.

Il Codice — noi lo sappiamo e l'abbiamo sempre affermato — è un cantiere sempre aperto. Perché è importante il Codice di comportamento separato dall'altro Codice? Perché molti dei nostri concittadini, a iniziare da noi stessi, spesso non conoscono tutte le regole di comportamento. Noi spesso ci prendiamo in giro tra di noi sostenendo che, se ci domandassimo che cosa accade se un'auto non si ferma all'attraversamento di un pedone lungo le strisce pedonali, il 90 per cento di noi, che abbiamo contribuito anche a emanare la legge, non sarebbe in grado di rispondere. È prevista una sanzione pesantissima, la detrazione di otto punti dalla patente, qualora un pedone, transitando sulle strisce pedonali, non abbia la possibilità di passare.

Ho portato questo esempio. Abbiamo emanato noi la norma e la conosciamo, ma ce ne sono tante altre che sono meno note. Per questo motivo il fatto di avere un Codice di comportamento che possa poi diventare un'applicazione sui nuovi *tablet* per i nostri giovani è fondamentale e importante.

Concludo osservando che è fondamentale la rilevazione dei dati. Noi siamo nell'epoca del digitale, ma solo nel novembre dell'anno successivo conosciamo il numero di morti e feriti lungo le nostre strade nell'anno precedente. Occorrono undici mesi per elaborare i dati, un lasso di tempo incredibile. Avere quasi in tempo reale la conoscenza dei soli incidenti mortali o con gravi feriti, non della totalità degli incidenti, aiuterebbe anche a poter compiere azioni importanti di pressione.

So che il tema dell'omicidio stradale e dell'ergastolo della patente è delicato e complesso ma osservo anche che è un tema che noi vorremmo con forza trattare, perché è un tema di deterrenza. Oggi,

quando un drogato o un ubriaco ammazza un nostro giovane, non succede nulla, perché c'è il rito abbreviato, c'è il patteggiamento, spesso il giovane è incensurato, frequentemente appartiene a una famiglia borghese e, quindi, ha la possibilità di pagare un buon avvocato. I familiari delle vittime spesso non hanno neanche una parola di scuse rispetto agli omicidi che li toccano.

Per questo motivo noi crediamo che potremmo essere anche i primi in Europa, pensando al lato positivo, a introdurre ad esempio l'ergastolo della patente. Sono convinto che a livello europeo l'ergastolo dalla patente sarebbe ben accolto, anche se non su tutti i casi mortali, perché noi lo dettagliamo molto, riferendolo solo ad alcune fattispecie. Quando qualcuno si mette alla guida drogato o ubriaco, come abbiamo ripetuto più volte, è come se uscisse di casa e sparasse in mezzo alla folla con un fucile. Ha un'alta probabilità di ammazzare qualcuno, non so chi, ma certamente qualcuno lo ammazza.

Soprattutto sull'ergastolo della patente penso che dobbiamo avere il coraggio di essere in prima linea anche rispetto all'Europa nell'introdurre questo tipo di fattispecie, perché ritengo che sia un deterrente quasi più forte che non quello della sanzione penale e dell'introduzione dell'omicidio stradale. Penso che sia importante e doveroso che lo Stato e il Parlamento diano risposte alle centinaia di migliaia di familiari delle vittime che stanno conducendo questa battaglia ormai da tanto tempo.

Mi sono dilungato e chiedo scusa, ma è un tema che abbiamo seguito molto.

Do la parola al Ministro Passera per la replica.

CORRADO PASSERA, *Ministro dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti*. Noi dovremmo fare in modo che il grande lavoro che avete svolto permetta, come affermavate, di arrivare alla conclusione all'interno della legislatura, ossia che la delega sia definita entro l'estate. Credo che sia sicuramente un obiettivo da porsi, anche se mi riferiscono

preoccupazioni sui tempi del Testo unico breve, cioè per concludere tale Codice della strada entro la legislatura.

Io credo che, invece, dovremmo impegnarci per farcela. Se proviamo a lavorarci, anche grazie allo spirito che mi sembra aleggi in questa Commissione, possiamo riuscirci. Ci può essere solo l'impegno da parte mia e nostra di mettercela tutta, ma sarebbe bello che entro la legislatura concludessimo il grande lavoro che avete svolto e che state ancora svolgendo.

Procedo attraverso le diverse osservazioni. Sulle indicazioni dell'onorevole Velo crediamo di risolvere in via amministrativa i problemi riguardanti la titolarità delle autoscuole e delle targhe personali. Pensiamo di utilizzare, invece, la strada della modifica del decreto-legge in materia di semplificazioni sia per la guida in autostrada, sia per i proventi dalle sanzioni.

Quanto alla tutela delle vittime e alle sanzioni forti, io mi sento di confermare ciò che ho comunicato prima, cioè che vi sono alcune nostre perplessità sulla modalità e sulla creazione del reato dell'omicidio stradale. Tuttavia, è certo che la situazione attuale di sostanziale e quasi totale impunità per chi uccide sulla strada non può essere tollerata.

Poiché mi chiedete la mia opinione, ci saranno indicati quali sono i meccanismi più giusti, se puntare sulle attenuanti o su altro, però è inaccettabile socialmente che chi uccide sotto gli effetti dell'alcol o delle droghe persone giovani o non giovani se ne torni a casa quasi impunito. Non è proprio possibile. Attraverso il modo che insieme decideremo, credo che sia obiettivo comune eliminare un fenomeno che offende profondamente il sentire comune.

Il termine «ergastolo» a me suona male, però sull'ergastolo della patente mi creerei meno preoccupazioni che sul tema dell'omicidio. Chi, come sosteneva il presidente, si assume consciamente una responsabilità così grossa e pericolosa, che può portare a stragi, deve essere sanzionato enormemente. Se siamo d'accordo su questo punto e lavoriamo insieme, probabilmente la nostra proposta non sarà

quella dell'omicidio stradale, però possiamo trovare un meccanismo che permetta di essere coerenti con il sentire profondo della gente colpita, ma anche della gente non colpita che ascolta queste vicende.

Certamente il numero degli incidenti diminuisce, però resta comunque molto alto ed è stato giustamente ricordato che oltre all'onere personale e fisico delle famiglie c'è anche un onere enorme organizzativo e finanziario per lo Stato e che, quindi, si pone il tema dell'investimento in sicurezza. Anche in quest'ambito vediamo insieme che cosa possiamo fare perché si attuino maggiori investimenti.

Per quanto riguarda noi, colgo pienamente il richiamo sui decreti attuativi in ritardo o da accelerare. Se vogliamo puntare alla delega prima dell'estate e addirittura al Testo unico, dobbiamo fissarci un'agenda preordinata e molto ben definita, altrimenti le probabilità diminuiscono fortemente.

Mi è piaciuto il riferimento allo sviluppo o comunque anche a norme che qualcuno potrebbe pensare essere non portatrici di lavoro. Se è vero, ma sarà sicuramente vero, che esiste la possibilità di tenere in casa attività meccaniche legate alla manutenzione e all'aggiornamento dei veicoli per 1-2 miliardi, dobbiamo fare di tutto perché ciò avvenga. Anche su questo tema vi assicuro un mio forte interessamento.

Non ho un'opinione sul tema della privatizzazione della Motorizzazione, ragione per cui prendo atto della domanda, ma non mi sento di esprimere un mio parere, anche perché vedo molto lavoro ben svolto con i grandi investimenti da parte della Motorizzazione a uso anche di altre strutture che poi utilizzano i dati da questa elaborati.

Sono d'accordo anche sul fatto che l'inasprimento delle sanzioni oltre un dato limite non porti che a un risultato marginale e mi allaccio a quanto sosteneva il presidente Valducci sul tema della modalità di incasso delle multe.

Non so se sia ancora vigente o funzionante come l'avevamo immaginato, ma

dieci anni fa, tra Poste e Polizia stradale avevamo stipulato un accordo per cui tutta la pratica burocratico-amministrativa di recupero, di notifica e di sollecito veniva passata dalla Polizia stradale alle Poste, con una cifra che, rispetto all'effettivo costo sostenuto dalla Polizia stradale, rappresentava un risultato di grandissimo interesse. Se questo tipo di servizio potesse essere pensato meglio e messo a disposizione di amministrazioni locali e prefetture, eviteremmo un cattivo uso degli agenti, che devono occuparsi di altro che non di pratiche. Si può sicuramente aumentare il 10-15 per cento di recupero, che mi sembra veramente al di sotto di ogni accettabilità.

Vediamo insieme che norme emettere o che tipo di trasparenza e di visibilità attribuire all'utilizzo dei proventi delle multe, se siamo tanto lontani da un utilizzo al fine di sicurezza. Tra le soluzioni, sempre sul tema incasso, ci può essere quella del POS, come ci può essere sicuramente un effettivo forte premio a chi paga subito e una penalizzazione a chi paga in ritardo. Si può arrivare magari a immaginare anche sottrazione di punti e sospensione della patente per chi non compie il suo dovere.

La mancata conoscenza del Codice della strada è sicuramente una verità. Occorre chiedersi se anche attraverso le scuole, una volta che ci fosse un Codice un po' più semplice e scritto un po' meglio, non si possa svolgere un lavoro interessante con i ragazzi.

Sul tema della disponibilità dei dati, che riguarda tanti aspetti, vi passo una sensazione di soddisfazione per chi arriva da fuori e vede un lavoro di tipo politico, oltre che tecnico, svolto come è stato svolto. Mi sento di impegnarmi a fare tutto il possibile perché tale lavoro si concluda entro la legislatura.

**PRESIDENTE.** Ringrazio il Ministro dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti, Corrado Passera, e dichiaro conclusa l'audizione.

**La seduta termina alle 12,45.**

---

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI  
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE*

**DOTT. VALENTINO FRANCONI**

---

*Licenziato per la stampa  
l'8 giugno 2012.*

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

€ 1,00



\*16STC0018770\*