

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
MARIO VALDUCCI

La seduta comincia alle 12,10.

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

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 e la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati.

Audizione del Ministro dell'interno, Roberto Maroni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sui progetti di legge C. 44, C. 471, C. 649 e C. 772, in materia di sicurezza nella circolazione stradale, l'audizione del Ministro dell'interno, Roberto Maroni.

Avverto che ai progetti di legge menzionati sono stati successivamente abbinati i progetti di legge C. 419, C. 1190 e C. 1717. Ringrazio sia le opposizioni sia il Ministro Maroni per la disponibilità a svolgere questa importante audizione sulla sicurezza stradale. Do la parola al Ministro per la sua relazione.

ROBERTO MARONI, *Ministro dell'interno*. Grazie presidente. Buongiorno ai commissari. La mia relazione si articola in quattro punti: le politiche del governo in

materia di sicurezza stradale; le attività di contrasto; le campagne informative; le strategie di intervento.

Nel 2008, secondo i dati elaborati dalla Polizia Stradale e dai Carabinieri, sono stati rilevati 123.023 incidenti con 2.981 persone decedute e 88.617 feriti. Rispetto allo stesso periodo dell'anno 2007 si è registrata una diminuzione del 6 per cento del numero dei morti e del 9 per cento del numero degli incidenti stradali.

I dati forniti dal Dipartimento di Polizia stradale, relativi al numero di morti per infortuni stradali nel 2008 (2981 per la precisione) sono relativi agli accertamenti effettuati dalla Polizia stradale e dai Carabinieri.

Manca il dato fornito dalla polizia locale, che viene messo a disposizione dall'ISTAT, approssimativamente, nel mese di novembre dell'anno successivo a quello in cui si sono verificati gli incidenti.

Per il 2007, il dato fornito dall'ISTAT è pari a 5.131 morti, che corrisponde al 9,5 per cento in meno rispetto al 2006.

Il Ministero dell'Interno ha affrontato il problema del ritardo con il quale vengono resi disponibili i dati complessivi, avviando una serie di incontri con l'ANCI, per ottenere dai comuni un'anteprima dei dati. Questi ultimi dovranno comunque essere convalidati dall'ISTAT, che è l'organo deputato — per legge — a fornire le statistiche ufficiali.

Il *trend* positivo, tuttavia, non è sufficiente per conseguire l'obiettivo, che l'Europa si è posta nel 1997, di ridurre del 50 per cento il numero dei morti sulle strade entro l'anno 2010.

Il Governo ha prestato e presta la massima attenzione al fenomeno, tanto da porre la sicurezza stradale tra le priorità delle proprie azioni avendola affrontata e

affrontandola, nell'ambito del pacchetto sicurezza, unitamente alle questioni relative alla criminalità organizzata, all'immigrazione irregolare e alla sicurezza urbana.

Tra i problemi che, in via prioritaria, l'attuale Governo ha voluto affrontare, fin dal suo insediamento, rientra, infatti, quello relativo al fenomeno degli incidenti stradali provocati dall'abuso di alcol e di sostanze stupefacenti.

L'Istituto superiore di sanità e la Società italiana di alcologia hanno stimato che almeno il 30 per cento degli incidenti più gravi sia legato all'abuso di alcol. In Italia ci sono almeno tre milioni di bevitori eccessivi, la cui età media va purtroppo rapidamente abbassandosi.

Non meno preoccupanti sono i dati relativi all'uso di sostanze stupefacenti. Dalla loro lettura emerge che soprattutto i più giovani stanno acquisendo l'abitudine di assumere congiuntamente droghe, soprattutto cocaina, e alcol.

Per affrontare questa allarmante situazione, il Governo ha introdotto, attraverso alcune modifiche del codice della strada e del codice penale, una disciplina più incisiva inasprendo le sanzioni ad oggi previste per la guida sotto l'effetto dell'alcol e delle sostanze stupefacenti. Mi riferisco alle misure adottate con il decreto-legge 23 maggio 2008, n. 92, inserito nel cosiddetto « pacchetto sicurezza », convertito in legge lo scorso mese di luglio.

In particolare per chi guida con un tasso alcolico tra 0,8 e 1,5 grammi per litro è stato previsto l'arresto fino a 6 mesi (prima era fino a 3 mesi) oltre alla sospensione della patente per un periodo di tempo compreso fra 6 mesi e 1 anno e all'ammenda da 800 a 3.200 euro.

Per chi guida con un tasso che supera anche il limite di 1,5 grammi per litro, oltre all'ammenda fino a 6.000 euro, è stato previsto il carcere fino a un anno ed introdotta la confisca dell'auto, salvo che appartenga a persona estranea al reato. Su questo tema c'è stata una discussione e un confronto che ha portato a introdurre la confisca solo per le persone che hanno effettivamente commesso il reato. Nel caso

di accertamento del reato, viene disposta la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da 1 a 2 anni e la patente è sempre revocata quando il reato è commesso da conducente di autobus o di veicolo di massa complessiva superiore a 3,5 tonnellate ovvero in caso di recidiva nel biennio.

Per chi guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti la pena detentiva, ossia l'arresto fino a 3 mesi e quella pecuniaria, ossia un'ammenda da euro 1.000 a euro 4.000, sono state aumentate: è infatti previsto l'arresto da 3 mesi a 1 anno e un'ammenda che va da 1.500 a 6.000 euro. La disposizione contempla anche la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da 6 mesi a 1 anno e la revoca della patente quando il reato è commesso da conducente di autobus o di veicolo di massa complessiva superiore a 3,5 tonnellate ovvero in caso di recidiva nel biennio. Anche in questa ipotesi è stata introdotta la confisca del veicolo, salvo che appartenga a persona estranea al reato.

Per chi non si ferma dopo aver provocato un incidente con danno alle persone è stata raddoppiata nel minimo la pena detentiva: è prevista ora la reclusione da 6 mesi a 3 anni. Si applica altresì la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da 1 a 3 anni, ed è prevista l'applicazione di alcune misure espressamente disciplinate dal codice penale, per esempio il divieto di espatrio, l'obbligo di dimora, gli arresti domiciliari.

Per chi non presta assistenza alle persone ferite a seguito di un incidente comunque ricollegabile ad un suo comportamento, è stata aumentata la pena detentiva minima che passa da 6 mesi a 1 anno mentre resta fermo il limite massimo di 3 anni. La legge prevede anche la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida, per un periodo non inferiore a 1 anno e 6 mesi e non superiore a 5 anni.

Per chi provoca un incidente stradale sotto effetto di alcol o droga, è previsto il raddoppio delle sanzioni disposte dal co-

dice della strada e il fermo amministrativo del veicolo per 90 giorni, salvo che il mezzo non appartenga a persona estranea al reato.

Se l'incidente è commesso da persona in stato di ebbrezza alcolica o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti sono state previste anche specifiche sanzioni per i reati di omicidio colposo, lesioni colpose gravi e lesioni colpose gravissime.

Per chi rifiuta di sottoporsi agli accertamenti relativi al tasso alcolemico o all'uso di sostanze stupefacenti viene previsto l'arresto da 3 mesi a 1 anno, l'ammenda da 1.500 a 6.000 euro, nonché la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida e la confisca del veicolo. È stata in tal modo reintrodotta una fattispecie di reato depenalizzata nel 2007.

Veniamo al secondo punto, ossia all'attività di contrasto.

L'attività di vigilanza delle forze di polizia, come verrà più avanti specificato, nell'ultimo anno è stata incrementata. Oltre all'aumento dei controlli sull'accertamento del tasso alcolico e dell'uso di sostanze stupefacenti abbiamo registrato un aumento dei controlli sull'eccesso di velocità e sui veicoli commerciali. Inoltre le pattuglie impiegate per questa delicata attività sono passate da 4.608.703 nel 2007 a 4.710.094 nel 2008, con un incremento pari al 2,2 per cento.

Per rendere più efficace e diffuso il sistema di prevenzione, la Polizia di Stato ha fatto ampio uso delle moderne tecnologie.

Quelle di più recente acquisizione interessano la viabilità autostradale. Si tratta in sintesi dei seguenti interventi. In primo luogo un sistema di controllo dell'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria; il controllo viene effettuato mediante impianti di ripresa video lungo le carreggiate autostradali e nelle aree di servizio, anche con lettura automatica delle targhe dei veicoli in transito e l'analisi delle scene che generano allarme. La trasmissione dei dati avviene attraverso una nuova rete di fibre ottiche a banda larga per la trasmissione delle immagini ai centri operativi

autostradali e ad un mezzo della Polizia di Stato, appositamente attrezzato come sala radio mobile per interventi di emergenza. È stata anche realizzata una rete radio-mobile VHF per i collegamenti nei tratti in quota tra pattuglie e centri operativi autostradali. L'investimento complessivo per il sistema di controllo, cofinanziato con fondi del PON Sicurezza, è pari a 30 milioni di euro.

In secondo luogo il sistema M.I.N.O.S.S.E. (Monitoraggio Infrazioni Osservazione Sorpasso Sagoma Emergenza). Si tratta di un complesso sistema di apparati automatici, ancora in via di sperimentazione, per la verifica di una serie di comportamenti di guida potenzialmente molto pericolosi, quali i sorpassi tra veicoli commerciali nei tratti vietati e l'uso indebito della corsia di emergenza. Il sistema è già attivo su alcuni tratti delle autostrade A4 (Milano-Brescia), A1 (Roma-Milano) e A7 (Milano-Genova). Nel 2008 il sistema ha consentito di accertare 1.434 violazioni.

In terzo luogo il Sistema Informativo Controllo Velocità (SICVe), chiamato convenzionalmente TUTOR, per il controllo della velocità media in autostrada. È un sistema unico nel suo genere in Europa, dotato, ad oggi, di 182 postazioni di rilevamento. All'inizio del 2008 erano 104. È installato sui tratti con una rilevanza statistica di incidenti con esito mortale superiore alla media nazionale e ha consentito, nel 2008, in ogni condizione atmosferica e di tempo, di accertare ben 517.246 infrazioni ai limiti di velocità. Il sistema è stato creato con l'intento di sanzionare non l'eccesso sporadico della velocità dei veicoli, ma la continua volontà nel mantenere una velocità di marcia superiore ai limiti stabiliti. L'utilizzo sistematico e costante del sistema ha consentito di apprezzare, già dai primi mesi di funzionamento, un sensibile cambiamento delle più pericolose abitudini di guida. In alcuni tratti in cui è in funzione, la velocità media dei veicoli in transito si è sensibilmente ridotta, con risultati positivi per la sicurezza stradale e, in particolare, con una riduzione del tasso di mortalità di circa il 50 per cento.

Veniamo al tema delle stragi del sabato sera, dell'abuso di alcol e di sostanze stupefacenti.

Com'è noto, nei fine settimana si concentra il maggior numero di morti sulle strade, soprattutto tra i giovani. La gravità del fenomeno infortunistico ha indotto le Forze di Polizia ad aumentare l'azione di controllo, alla quale ha corrisposto l'aumento dei reati accertati, grazie all'uso delle tecnologie e della nuova normativa in materia.

Per quanto riguarda l'accertamento del tasso alcolico dei conducenti, grazie anche all'utilizzo degli etilometri e dei cosiddetti precursori, dispositivi per l'accertamento preliminare, nel corso dei fine settimana (nei giorni di venerdì, sabato e domenica) nel 2008, la Polizia Stradale e l'Arma dei Carabinieri hanno attivato 185.048 posti di controllo, con l'impiego di 192.372 pattuglie e hanno controllato complessivamente 287.421 conducenti, con un incremento percentuale, rispetto all'anno precedente, del 19,74 per cento.

Anche l'azione di contrasto alla guida sotto l'influenza di sostanze stupefacenti, pur in un quadro di maggior complessità delle verifiche, ha dato buoni risultati. Sempre nei fine settimana, 2.232 conducenti sono risultati positivi ai test anti-droga.

I dati delle Forze di Polizia, riferiti al 2008, evidenziano, nei fine settimana, una diminuzione del 7,2 per cento della mortalità per incidente stradale rispetto al 2007 (1.563 morti nel 2008 rispetto ai 1.684 nel 2007); la mortalità giovanile, al di sotto dei 30 anni, è diminuita del 15,4 per cento, con 568 giovani deceduti a fronte dei 671 nel 2007.

Sempre nel 2008, le Forze di Polizia hanno attuato una vasta azione di controllo nei confronti dei conducenti di veicoli, anche in fasce orarie non direttamente correlate al fenomeno delle stragi del sabato sera, facendo ampiamente ricorso all'impiego di precursori, al fine di verificare l'eventuale abuso di alcool o l'assunzione di stupefacenti.

I soggetti sottoposti a controllo nel 2008 sono stati complessivamente 1.393.467. Il

dato è considerevolmente aumentato rispetto al 2007 (+76,3 per cento) ed è perfettamente in linea con quello degli altri Paesi europei, in particolare con la Francia, Paese in cui vengono effettuati più controlli. È stata anche incentivata l'azione di contrasto delle infrazioni stradali più pericolose (+2,9 per cento le patenti ritirate, +23,8 per cento i punti decurtati).

A seguito della politica avviata dall'attuale Governo, nel periodo successivo all'entrata in vigore delle disposizioni normative contenute nel pacchetto sicurezza, e in particolare nel decreto-legge n. 92 del 2008, è stata registrata una diminuzione del 9 per cento degli incidenti rilevati, che sono passati da 80.929, avvenuti nel periodo 1 giugno 2007 – 31 dicembre 2007, a 73.647 nel corrispondente periodo del 2008. È stata analogamente rilevata una diminuzione del 6,2 per cento delle persone decedute: da 1.945 a 1.825. I feriti sono diminuiti di oltre il 10 per cento, passando da 59.966 a 53.701.

Sempre nello stesso periodo, ossia nel secondo semestre dell'anno 2008, i controlli effettuati con etilometri e con precursori hanno portato alla denuncia di 12.477 persone e al sequestro di 4.144 veicoli.

Riguardo all'eccesso di velocità, nell'ultimo biennio, rilevante è stato lo sforzo delle Forze di Polizia nell'attività di controllo degli eccessi di velocità sia sulla rete autostradale che sulla rete viaria ordinaria.

Nel 2007, le sanzioni contestate per superamento dei limiti di velocità e accertate con i misuratori, sono state 1.061.077. Nel 2008 ne sono state accertate 1.084.898, con un aumento del 2,2 per cento.

Le violazioni accertate per le gare in velocità su strada, invece, sono passate da 942 nel 2007 a 848 nel 2008.

Quanto al controllo dei veicoli commerciali e della regolarità dei trasporti, la prevalenza del trasporto su gomma rispetto alle altre modalità di trasporto impone di dedicare particolare attenzione al controllo della regolarità dei trasporti

stradali. Nei primi undici mesi del 2008 sono stati effettuati 1.621 servizi di controllo, con 24.102 veicoli controllati. Di questi ultimi, 13.481 sono risultati regolari e 10.621 irregolari. Sono state accertate complessivamente 23.935 infrazioni per violazioni al codice della strada e ritirate 212 patenti e 992 carte di circolazione.

Passiamo ora al tema delle campagne informative. La comunicazione rappresenta uno strumento fondamentale di prevenzione per promuovere, anche nel settore della sicurezza stradale, un maggiore rispetto degli *standard* di sicurezza. I giovani in età scolare sono i primi destinatari della comunicazione, sia perché gli incidenti stradali costituiscono la loro principale causa di morte sia perché rappresentano la generazione dei futuri automobilisti e il migliore tramite con il mondo degli adulti.

Voglio ricordare tra le iniziative che sono state prese e che sono in corso, il « Progetto ICARO », una campagna di prevenzione promossa dalla Polizia di Stato, con la collaborazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del Ministero dell'istruzione, università e ricerca, della Fondazione ANIA (Associazione Nazionale tra le Imprese Assicuratrici), dell'Unicef e di Sicurstrada. Nelle otto edizioni che sono state finora realizzate, l'iniziativa ha interessato più di 150 città, richiamando l'attenzione di oltre 100.000 studenti sul valore della tolleranza e del rispetto delle regole.

Il Progetto Icaro verrà esportato nell'ambito dell'Unione europea con un'analoga iniziativa denominata ICARUS, finanziata proprio dalla Commissione europea e aperta ai 27 Paesi membri, con un piano di lavoro di 30 mesi.

Un'altra campagna di informazione per prevenire gli incidenti dovuti alla guida in stato di ebbrezza è stata realizzata dalla Polizia Stradale con la Fondazione per la sicurezza stradale dell'ANIA e la collaborazione del S.I.L.B. (Sindacato gestori locali da ballo). Si tratta dell'iniziativa « Guido con Prudenza », rivolta ai giovani che frequentano le discoteche, realizzata nel periodo estivo, particolarmente critico

dal punto di vista dell'incidentalità stradale. Il progetto, che si svolge nei luoghi di vacanza più frequentati della penisola, è incentrato sulla figura del « guidatore designato », che sceglie di non bere per riaccompagnare a casa i propri amici in sicurezza. All'uscita dalla discoteca tutti i ragazzi possono ritirare, insieme ad un *gadget*, un alcol test, per verificare in assoluta libertà il loro eventuale stato di ebbrezza.

Qualora, poi, vengano fermati nell'ambito di un posto di controllo della Polizia Stradale e risultino negativi alla prova dell'etilometro, la pattuglia consegna loro un biglietto omaggio per l'ingresso in discoteca, nei fine settimana successivi.

L'iniziativa, nel 2008, ha interessato la riviera romagnola, il lago di Garda, la penisola sorrentina e il litorale ionico calabrese, ottenendo risultati più che soddisfacenti. Le 233 pattuglie impiegate hanno controllato 8.584 conducenti per verificare l'eventuale uso di alcol o l'assunzione di stupefacenti, sequestrando complessivamente 41 veicoli e ritirando 84 carte di circolazione.

L'iniziativa è stata ripetuta anche in occasione delle festività natalizie 2008-2009, con lo *slogan* « Brindo con Prudenza ». Nell'ambito dell'iniziativa sono state impiegate 140 pattuglie della Polizia Stradale che hanno controllato 3.700 conducenti, accertando 218 violazioni per guida in stato di ebbrezza alcolica e 6 per guida dopo aver fatto uso di stupefacenti.

Queste due ultime campagne informative hanno portato alla consegna di un totale di 1.850 biglietti omaggio di ingresso nelle discoteche ai guidatori « prudenti ».

Sempre in tema di sicurezza stradale, sono in atto sul territorio nazionale ulteriori iniziative avviate dal Ministero dell'interno in collaborazione con gli enti territoriali e locali e con le istituzioni scolastiche.

L'ultimo punto che voglio illustrare riguarda le strategie di intervento, ossia le cose da fare.

Nonostante i progressi finora compiuti, occorre ancora ridurre i costi umani e sociali degli incidenti stradali, attraverso la

prosecuzione della diffusione di una cultura della sicurezza. Le linee strategiche d'intervento mirano peraltro al rafforzamento e alla razionalizzazione del coordinamento dell'attività delle Forze di Polizia.

Peraltro, come ho già detto, l'attuale Governo ha già avviato una revisione del sistema normativo. In tale prospettiva, a livello locale, a cura dei prefetti sarà favorita la collaborazione tra Stato, regioni ed enti locali, attraverso la sottoscrizione di specifici accordi di programma e operativi nonché la costituzione di tavoli di concertazione e osservatori interistituzionali presso le prefetture.

Deve essere incentivato l'uso delle tecnologie in ausilio all'attività di polizia, per il controllo del traffico e per l'accertamento di infrazioni. È indubbio, infatti, che i controlli da effettuare senza la presenza degli operatori di polizia, quali l'*autovelox*, le telecamere, il « sorpassometro », costituiscano la nuova frontiera dell'attività di polizia nel suo complesso, come è accaduto nel Regno Unito, in cui il massiccio impiego di tali tecnologie ha permesso un abbattimento significativo del numero degli incidenti stradali.

A fronte di 54 milioni di veicoli circolanti in Italia, la Polizia Stradale e l'Arma dei Carabinieri utilizzano giornalmente per il controllo, circa 12.700 pattuglie. Anche considerando il contributo degli altri corpi di polizia, è evidente la sproporzione tra parco circolante e servizi di vigilanza.

Lo strumento ritenuto più idoneo, flessibile e sostenibile per raggiungere gli obiettivi di sicurezza è perciò lo strumento tecnologico, sul quale occorre investire risorse economiche ingenti.

A tal riguardo segnalo che, per il 2008, le risorse disponibili per l'acquisto, l'installazione, il noleggio, la manutenzione e la gestione di attrezzature per i servizi di Polizia stradale, ammontavano complessivamente a 2.173.133 euro e che la richiesta per il 2009 è di 3.719.700 euro.

In ordine ai proventi delle contravvenzioni, ricordo che ad oggi il codice della strada non attribuisce al Ministero dell'in-

terno, per le attività di controllo, una quota dei proventi derivanti dall'attività di accertamento delle violazioni.

Tuttavia, nel corso dell'esame in corso questi giorni al Senato del disegno di legge sulla sicurezza, è stata introdotta nel testo una disposizione per potenziare i servizi di sicurezza stradale volti alla prevenzione degli incidenti stradali, provocati in particolare dalla guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti, destinando una quota pari al 7,5 per cento dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie per violazioni previste dal codice della strada, all'acquisto di mezzi e attrezzature necessarie per l'intensificazione dei controlli stradali. Ovviamente se questa quota del 7,5 per cento venisse aumentata, non avrei nulla in contrario, come Ministro dell'interno.

È anche prevista la destinazione del 2,5 per cento del totale annuo dei medesimi proventi, per il rimborso delle spese per gli accertamenti alcolemici e tossicologici sostenuti principalmente dalle Aziende sanitarie locali, su richiesta degli organi di polizia.

Veniamo al controllo nei confronti degli enti locali sul rispetto dell'obbligo di destinazione dei proventi delle sanzioni; è una problematica che mi è stata segnalata espressamente dall'ufficio di presidenza della Commissione e sulla quale ho fatto una verifica.

La destinazione dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie per violazioni del codice della strada alle varie finalità previste con legge avviene, come disposto dall'articolo 208 del codice medesimo, con atto amministrativo di giunta sul quale il Ministero dell'interno, come è noto, non esercita alcun controllo.

Allo stato, adempimenti di comunicazione sono previsti solo nei confronti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Pertanto, nel testo del disegno di legge A.S. n. 733A approvato dalle Commissioni riunite I e II, e oggi in Aula al Senato, è stata prevista la comunicazione anche nei confronti del Ministero dell'interno. Il Ministero dell'interno potrà, pertanto, se la

norma verrà approvata, rendere noti i proventi delle multe e la loro destinazione.

Quanto agli ausiliari del traffico, l'attribuzione di funzioni di sicurezza, di regolazione del traffico e di tutela della circolazione a soggetti che già svolgono attività nel settore, risponde ad una esigenza che, nel nostro ordinamento, ha già trovato altre positive espressioni. L'esperienza di questo ultimo decennio ha visto la creazione di numerose figure ausiliarie che svolgono funzioni di polizia stradale. In particolare, sono già operative e funzionano a pieno regime le scorte tecniche a trasporti eccezionali, le scorte tecniche a gare ciclistiche, gli ausiliari della viabilità autostradale e gli ausiliari della sosta. Sulla scorta dei positivi risultati conseguiti si potrebbe anche pensare di prevedere nuove figure ausiliarie a cui attribuire alcuni poteri di polizia stradale, modificando l'articolo 12 del codice della strada. In particolare — e sono proposte che mi sento di avanzare e che peraltro sono già note a molti membri della Commissione — gli ausiliari per il rilevamento di incidenti stradali senza feriti (dovrebbero avere il compito di rilevare, con funzioni pubbliche di certificazione, gli incidenti stradali senza feriti, sostituendo gradualmente l'attività della polizia stradale che, tuttavia, dovrebbe conservare un potere di intervento); gli ausiliari per la regolazione del traffico nei centri urbani (dovrebbero avere il compito di regolare il traffico in ambito urbano in occasione di manifestazioni, fiere, ecc. La loro attività dovrebbe inoltre essere svolta sotto il diretto controllo degli organi di polizia stradale e previo decreto di conferimento delle funzioni da parte del Sindaco); infine gli ausiliari per la regolazione del traffico in occasione di cantieri o lavori (la presenza di questi soggetti dovrebbe essere obbligatoria, con oneri da porsi a carico delle imprese che sono autorizzate ad aprire cantieri e ad effettuare lavori e depositi sulla strada).

Passiamo in ultimo agli ulteriori interventi normativi che ritengo necessari. Per completare gli interventi di revisione del codice della strada disposti dal Governo,

oltre a quanto già sin qui illustrato, il disegno di legge sulla sicurezza stradale in discussione al Senato, e che arriverà alla Camera nelle prossime settimane, prevede tra le altre misure l'introduzione dell'obbligo di confisca del veicolo fatto circolare con documenti assicurativi falsi o contraffatti; nuove norme per la destinazione dei veicoli sequestrati o confiscati a seguito di guida sotto l'effetto di alcol o di sostanze stupefacenti (questi saranno affidati in custodia agli organi di polizia che potranno utilizzarli prioritariamente per la prevenzione della sicurezza stradale invece che essere lasciati in un deposito — peraltro a pagamento — ad arrugginire); la revisione della patente di guida in caso di incidente stradale con violazione del codice della strada; nuove norme in materia di possibilità di conseguire una nuova patente, dopo la revoca; l'estensione delle sanzioni accessorie del ritiro, della sospensione o della revoca della patente al certificato di idoneità alla guida per i ciclomotori; infine nuove disposizioni in materia di procedimento di applicazione delle sanzioni amministrative accessorie della confisca amministrativa e del fermo amministrativo, in conseguenza di ipotesi di reato.

È inoltre mio intendimento presentare, al Senato o alla Camera, un emendamento che preveda, in caso di segnalazione al prefetto per detenzione di sostanze stupefacenti per uso personale, l'estensione della sanzione della sospensione della patente, o del divieto di conseguirla, anche ai titoli abilitativi alla guida per i minori. Se si tratta di un minore, come sanzione questi conseguirà la patente non a 18 anni, ma a 19 o a 20 e penso che questa misura possa essere un deterrente valido ed efficace sui minori. Lo stesso emendamento prevede per alcune categorie di soggetti (delinquenti abituali, professionali o per tendenza, coloro che sono o sono stati sottoposti a misure di sicurezza o di prevenzione, i condannati per reati connessi allo spaccio, i segnalati al Prefetto), il divieto di conseguire la patente di guida e gli altri titoli abilitativi alla guida nonché la revoca degli stessi per tre anni. Infine è

prevista una sanzione di carattere pecuniario nei confronti di coloro che rilasciano i predetti titoli abilitativi nonostante la presenza dei motivi ostativi citati.

Concludo segnalando più nello specifico il passaggio relativo al sequestro e alla confisca dei veicoli alla cui guida sia una persona che abbia assunto sostanze stupefacenti o alcol e che commetta un incidente. Alla fine, il Governo ha deciso di limitare questo provvedimento al conducente proprietario del mezzo. Personalmente, avevo ipotizzato comunque la confisca del veicolo, per evitare che due persone intenzionate a fare questo potessero scambiarsi impunemente il veicolo. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha però rilevato un'oggettiva difficoltà nell'adottare questa misura, della cui utilità sono tuttora convinto. Non è quindi contenuta nel provvedimento per ragioni derivanti dall'ordinamento costituzionale italiano, ma considero opportuna una riflessione su questo quando il provvedimento arriverà alla Camera, al fine di arricchirlo anche con altre misure. Del resto, è possibile farlo perché nel disegno di legge è comunque previsto un capitolo relativo alla sicurezza stradale. C'è quindi modo, mezzo e tempo per inserire tutte le misure che la vostra Commissione vorrà predisporre per rafforzare la sicurezza sulle strade italiane.

PRESIDENTE. Grazie, Ministro. Do la parola ai colleghi che intendano porre domande o formulare osservazioni.

SILVIA VELO. Ringrazio il Ministro per l'audizione e cercherò di essere sintetica, esprimendo alcune riflessioni e formulando alcune domande, perché il nostro obiettivo è quello di capire, per realizzare un disegno di legge su questo tema.

Con preoccupazione sento di dover rilevare che, a differenza di quanto da lei espresso all'inizio, non mi pare che questo tema sia una priorità del Governo, sebbene il suo Ministero abbia messo in campo provvedimenti e sforzi significativi. Il tema della sicurezza è stata ed è una vostra priorità come impostazione in cam-

pagna elettorale, ma non si è concentrato sul primo, grave rischio per la sicurezza dei cittadini italiani, ovvero il rischio di morire sulle strade. Ciascuno di noi ha infatti più probabilità di morire sulla strada che di subire un reato di micro-criminalità.

Non è una priorità soprattutto sul fronte dell'uso di risorse, fattore da cui si individua l'obiettivo prioritario. Il Piano nazionale della sicurezza stradale non è stato rifinanziato e vorrei quindi conoscere il destino. Nel famoso decreto sull'ICI sono state tagliate le poche risorse per la sicurezza stradale (17,5 milioni di euro), aspetto su cui avevo rivolto un'interpellanza al Ministro Matteoli alla quale rispose vagamente. Il taglio è infine rimasto.

In Italia, fino al 2006 — non ho dati più recenti — c'era una spesa *pro capite* di 90 centesimi per cittadino sulla sicurezza stradale, mentre in Svizzera si spendono 20 euro.

ROBERTO MARONI, Ministro dell'interno. È un Paese federale.

SILVIA VELO. Sono perfettamente d'accordo. In mezzo c'è un ampio *range* di cifre. Poiché occorrono risorse per l'educazione, per la prevenzione, per i controlli e per la repressione, vorrei sapere quanti soldi siano previsti nel 2009 per la sicurezza stradale e quali obiettivi ci poniamo insieme per il 2009 e per gli anni prossimi.

Su questo tema, mi sento di dire anche a nome di tutti i commissari, che la Commissione trasporti in maniera trasversale può essere di sostegno al suo Ministero e al Ministero dei trasporti, per superare nelle scelte economiche questo ruolo di Cenerentola della sicurezza stradale, laddove la morte di 5 mila o 6 mila persone sulle strade italiane rappresenta davvero l'emergenza nazionale. Vorrei quindi sapere quali obiettivi di risorse dedicate ci poniamo per il futuro.

Per quanto riguarda i controlli, anche l'anno scorso ho seguito lo sforzo effettuato dalle Forze dell'ordine per aumentare a parità di condizioni il numero dei

controlli sulle strade, specialmente per quanto riguarda i comportamenti più pericolosi, ovvero la guida in stato di ebbrezza e sotto l'effetto di stupefacenti. Siamo passati da 200 mila l'anno del 2007 a un *trend* che andava verso 1 milione nel 2008. In Francia, si effettuano 6 milioni di controlli, che forse per noi rappresentano un obiettivo troppo ambizioso. Passare da 800 mila a 1 milione o da 800 mila a 1,2 milioni è però irrilevante rispetto al peso del numero dei morti. Noi tutti insieme, Parlamento e Governo, dobbiamo quindi darci l'obiettivo di almeno 2 milioni di controlli con un *trend* di un aumento del 50 per cento annuo. Le chiedo quindi se sia possibile giungere a questo obiettivo.

Lei ha citato gli strumenti tecnologici, in particolare il *tutor*, che ha dato buoni risultati. Vorrei quindi sapere dove e quando verrà esteso in maniera più consistente, pur nella consapevolezza che la maggior parte delle morti si verifica non sulle autostrade o sulle superstrade, che sono mediamente le strade più pericolose, ma che il problema riguarda i controlli delle Forze dell'ordine sulle strade comunali e provinciali.

Sulla confisca avrei posto la domanda cui lei ha già risposto alla fine della relazione. Considero opportuno ragionare sulla confisca a prescindere, perché sta funzionando, e, come è accaduto anche con la patente a punti, si cerca sempre di aggirare una norma, anche se tutela la nostra vita.

Lei ha sottolineato all'inizio come i dati siano scarsi e inadeguati. Se un cittadino rimane in coma per più di trenta giorni dopo un incidente stradale, tale esito non viene registrato come morte sulle strade. Vorrei sapere se esistano programmi concreti per realizzare un sistema di raccolta dati più efficiente, che coinvolga tutti i livelli dello Stato e tutte le amministrazioni locali e nazionali.

Stiamo intervenendo in maniera più stringente sull'uso dei proventi derivanti da sanzioni. In qualità di sindaco, mi risulta che in alcune regioni, come la mia, la Toscana, la Corte dei conti chieda conto ai comuni dell'effettivo utilizzo del 50 per

cento. Se così non è in tutte le regioni d'Italia, sarebbe opportuno intervenire evitando disparità tra chi è in regola ora e dovrà esserlo ancora di più dopo e chi, invece, in assenza di una attività di controllo omogenea da parte della Corte dei conti si trova in situazioni avvantaggiate.

Sul nostro provvedimento, vorrei conoscere, anche dal punto di vista privilegiato dell'osservazione del suo Ministero, la sua opinione sull'introduzione di sanzioni per un tasso alcolemico superiore allo zero e sul divieto di vendita di alcolici nei locali pubblici dopo le ore 2 di notte, nei cui confronti si rilevano numerosi fenomeni di elusione.

AURELIO SALVATORE MISITI. Abbiamo ripassato tutte le normative, che considero utile conoscere, anche se le norme, una volta approvate, devono trovare riscontro nella loro effettiva utilizzazione.

Condivido molte delle osservazioni fatte dal Ministro, però è necessario battere sugli aspetti che non consentono di attuare quelle norme. Ammesso che siamo tutti d'accordo sulla normativa più stringente, sull'aumento delle pene, manca innanzitutto la possibilità di avere il personale necessario per effettuare controlli su un campione molto più elevato di quello attuale. In mancanza di questo, ci si accanisce solo su una piccola parte degli automobilisti. La mancanza di questa forza, questi mezzi, queste risorse rappresenta un *handicap*. In secondo luogo, quando si prevede l'arresto, questo poi deve essere effettuato. Se però si arrestassero tutti coloro che hanno commesso quei reati, non sapremmo dove collocarli, a causa della carenza di posti all'interno delle carceri. Si tratta infatti di migliaia di persone e la carenza strutturale delle nostre carceri è evidente.

Abbiamo dunque una carenza di pattuglie e di risorse del Ministero. Non so dunque per quale ragione si abbia timore di affermare che quanto introitato dalle multe, anche della Polizia stradale, debba essere destinato a un capitolo finalizzato non solo a migliorare la segnaletica, ma

anche a integrare le risorse a disposizione del Ministero dell'interno e degli altri enti che svolgono le stesse attività per abbattere la mortalità stradale. La morte di un giovane è infatti molto più importante di un capitolo di bilancio pingue e non completamente utilizzato.

Ritengo quindi che questo non riguardi il 50 per cento, ma debba considerarsi una norma di carattere generale. Anche quanto entra grazie agli interventi del Ministero dell'interno viene infatti assorbito dal bilancio generale dello Stato.

Vorrei porre alla vostra attenzione un'altra questione. Poiché nella nostra proposta di legge, che auspichiamo sia unitaria, intendiamo introdurre una norma per cui il tasso alcolemico debba essere pari a zero, ovvero sia vietato bere a chi guida e non solo nei tre anni tra i diciotto e i ventuno, come molti sostengono, vorremmo conoscere l'opinione del Ministero e del Governo in merito. Temo infatti che attraverso spinte molto forti sui singoli deputati e sulle istituzioni si tenda a mantenere ambigua questa norma, rendendo in questo modo possibile sfuggire ad essa.

Vorrei quindi che le risorse derivanti dall'attività di vigilanza e di controllo fossero interamente investite per incrementare i controlli e che il tasso alcolemico diminuisse drasticamente, essendo anche una questione di abitudine e di cultura. Vorrei infine sapere se sia stata stipulata qualche convenzione con il Ministero dell'istruzione e se intendiate rinnovare questo impegno molto importante per i giovani, per garantire la giusta informazione e soprattutto formazione.

SANDRO BIASOTTI. Signor Ministro, vorrei intanto rivolgerle i complimenti per la relazione esaustiva, direi tranquillizzante, su un tema così preoccupante come quello degli incidenti stradali che determinano vittime e feriti.

Ritengo che il Governo abbia indicato delle priorità. Certo le risorse non sono mai sufficienti, ma uno dei primi atti è

stato l'inasprimento delle pene con una forza inaspettata. Mi ritengo quindi soddisfatto.

Passo molto rapidamente a porle alcuni quesiti. La patente a punti è stata certamente un grande fatto innovativo che ha diminuito sensibilmente l'incidenza; tuttavia in questi ultimi anni si è attenuata molto perché è troppo facile recuperare i punti. Le chiedo se nell'ottica di questo nuovo disegno di legge si possa rivedere il recupero dei punti, che ormai è diventato un commercio (chi perde i punti, infatti, si iscrive a un corso che segue a seconda della serietà delle varie agenzie).

Spesso, in televisione viene mostrata l'esistenza di due Paesi: l'Italia che utilizza il casco e la cintura e l'Italia che impunemente non li utilizza. Capisco che il vigile o il poliziotto abbiano oggettive difficoltà a fermare e a comminare la multa, però dovremmo iniziare, con l'ausilio della tecnologia, un'operazione di tolleranza zero per chi non indossa il casco. Abbiamo appreso ieri da alcune relazioni che gli incidenti riguardano soprattutto motorini e avvengono in città o nelle strade statali.

Per quanto riguarda infine la diminuzione del tasso alcolemico, c'è un dibattito in Commissione. Il nostro presidente è favorevole alla tolleranza zero; io, personalmente, temo che la tolleranza zero non sia risolutiva, ma crei problemi ai ristoratori e al commercio in un momento di difficoltà economica. In accordo con la collega Velo, punterei invece su maggiori controlli soprattutto per chi ha un tasso da 0,8 in su. Non so infatti quanti incidenti siano causati da chi ha 0,4 o 0,5 o 0,6. Vorrei conoscere il suo parere al riguardo. I controlli infatti sono aumentati, ma sono ancora troppo pochi, tanto che non mi ha mai fermato nessuno.

ROBERTO MARONI, *Ministro dell'interno*. Perché sappiamo che sei astemio. È nel tuo dossier...

SANDRO BIASOTTI. Sarà che sono astemio, ma ci sono ancora troppo pochi controlli.

MICHELE POMPEO META. Brevemente, perché la collega Velo ha già rappresentato il nostro punto di vista. Desidero invitare, senza polemica, uno dei Ministri più autorevoli e più stimati dall'opposizione a prendere in mano il tema della sicurezza. Si sta infatti ripetendo una contraddizione che abbiamo vissuto anche in precedenza. Si tratta anche di libere scelte che si compiono e di senso di responsabilità, ma emerge la sensazione che, all'indomani di queste grandi ondate emotive, tutti agiscano con un fiorire di iniziative spesso non raccordate; tra Governo e Parlamento e, anche, nello stesso Governo.

L'attività legislativa è seria e nel quadro descritto la tentazione è agire sull'inasprimento delle norme, scelta anche giusta, ma insufficiente. Suggerisco quindi di stringere un patto tra maggioranza e opposizione, nello stesso Governo e poi tra i pochi soggetti protagonisti di questa vicenda. Se non c'è questo patto, non ne usciamo fuori. Rispetto a questa vicenda, che rappresenta una grande emergenza nazionale, scontiamo infatti comportamenti e stili di vita che riguardano la cultura degli italiani più responsabili in alcune parti del Paese, meno altrove. In questa emergenza nazionale, dobbiamo mettere in campo vere azioni di contrasto, incidere sui dati strutturali e guardare all'Europa.

Lei, signor Ministro, ha la delega per riordinare la legge fondamentale: il codice della strada. Le rinnoviamo con grande piacere questa delega, però dovete rimettere ordine. Certo, il difetto era anche nostro: nello stesso Governo, in una situazione sulla quale si interviene non sulla base di un programma elettorale, di un punto programmatico condiviso a monte, ma spesso all'indomani dell'ennesimo incidente grave, il titolare del Dicastero dei trasporti ha alcune competenze, quello della sanità altre, così come anche il Ministro dell'interno, che dovrebbe avere le maggiori responsabilità, per cui tutti stentano a coordinarsi anche sul piano della produzione legislativa.

Se ne sta discutendo al Senato e su questo terreno lei è intervenuto ricordandoci alcuni aspetti anche in questa sede, ma nello stesso tempo il Ministro Matteoli organizza i tavoli per riordinare i codici, mentre Sacconi fa altre dichiarazioni. Se si vuole utilizzare questa occasione per lanciare un segnale fortissimo sul terreno dell'emergenza nazionale è necessario coordinarsi, e noi siamo disponibili a far confluire nella vostra iniziativa anche i nostri punti di vista e le nostre iniziative legislative.

Le chiedo pertanto, senza polemiche, di compiere uno sforzo per ridefinire un ruolino di marcia per produrre norme in grado di contrastare la situazione di emergenza creatasi negli ultimi tempi e per decidere come operare, con quali tempi, con quali strumenti e con quali deleghe sul terreno della riorganizzazione del testo unico. Abbiamo infatti una produzione di oltre 300 norme che rischia di arricchirsi ulteriormente, mentre magari ci allontaniamo dalla norma che è denominatore comune di tutto il contesto europeo.

La seconda questione riguarda l'esigenza di maggiori risorse. Queste ci sarebbero, se riuscissimo a correggere un difetto della pubblica amministrazione. Se però le entrate nazionali derivanti da multe vengono destinate ad altri obiettivi, non possiamo pretendere dal piccolo comune che le investa interamente. Considero dunque necessario, in sede di Conferenza con gli enti locali, con lo Stato centrale e con le regioni, inserire una misura che vincoli a un senso di responsabilità.

Anche il vostro Dicastero, signor Ministro, dovrebbe però investire maggiori risorse, mentre i pochi fondi investiti sul piano della sicurezza sono stati tolti prima per l'ICI, poi per il decreto 112. Senza maggiori risorse, i controlli non possono essere aumentati, perché mancano fondi per gli equipaggi e per gli straordinari.

La nostra è una rete viaria molto complessa, in cui operano più corpi di polizia e alla fine, dopo tutti gli sforzi, non

arriviamo a 1 milione di controlli, a fronte dei 6-7 milioni effettuati in Germania e in Francia.

ROBERTO MARONI, *Ministro dell'interno*. Siamo a 1,4 milioni.

MICHELE POMPEO META. Sì, 1,4: uno sforzo incredibile. In alcune aree del Paese abbiamo una situazione tra le più preoccupanti a livello europeo. Allora ci si concentri lì. La questione dei controlli deve produrre un segnale. È necessario ridurre radicalmente intere generazioni, proporre stili di vita più consoni, intervenire sul tema della segnaletica, che vede il nostro Paese accomunarsi alle aree metropolitane caotiche del Terzo mondo.

Lo stato di salute della nostra rete viaria sulla quale intervengono 4-5 livelli di responsabilità è davvero drammatico: strade statali, strade provinciali, strade di competenza delle unità montane. Sebbene si vada verso il federalismo, in una fase di emergenza si deve pretendere che ciascuno faccia la propria parte.

Vorrei conoscere, inoltre, il suo punto di vista rispetto al tema della tolleranza zero, giacché stiamo per entrare nel merito di un provvedimento legislativo che contiene tale norma. Le chiedo, infine, se lei, a cui la Commissione vuole dare fiducia affidandole una sorta di delega in bianco, sia disponibile a riferire ogni due o tre mesi in questa sede rispetto agli impegni reciprocamente assunti.

SETTIMO NIZZI. Sarò brevissimo. Premetto che sono favorevole alla tolleranza zero, perché chi beve non deve guidare. Anche un basso tasso alcolico nel sangue limita la lucidità necessaria nei movimenti e i debiti tempi di reazione.

Vorrei che la Commissione e il Ministero facessero chiarezza sul gravissimo problema degli ausiliari del traffico. Avendo ricoperto la carica di sindaco per dieci anni, so che agli ausiliari del traffico venivano riconosciute competenze, tuttavia potevano elevare una contravvenzione soltanto all'interno dei limitati spazi contrassegnati dalle strisce blu. Le macchine

venivano quindi parcheggiate non negli spazi a pagamento, ma lungo gli incroci intasando il traffico e ostacolando lo scorrimento della circolazione. Il loro lavoro deve quindi essere riconsiderato, giacché un ausiliario del traffico deve poter elevare la contravvenzione per le infrazioni commesse anche all'interno di una determinata zona o quartiere.

Vorrei dire tante altre cose, ma avremo modo di parlarne in futuro.

KARL ZELLER. Anch'io sarò brevissimo essendo sintetico per natura. Riteniamo che la normativa vigente, anche in confronto alle altre normative comunitarie, sia già sufficientemente severa. La problematica risiede soprattutto nei controlli. Infatti, nella nostra provincia, attraverso intensi controlli, siamo riusciti a dimezzare le vittime degli incidenti stradali. Ritengo quindi che più che inasprire le sanzioni sarebbe meglio intensificare i controlli. Siamo quindi assolutamente contrari alla proposta di imporre un tasso alcolemico pari a zero.

Mi associo dunque alla richiesta già avanzata per conoscere l'orientamento del Governo in materia, nonché a quella sulla connessa questione dell'abolizione del divieto di somministrazione di bevande alcoliche dopo le due di mattina. Se infatti ci si reca in taxi in una discoteca non vedo ragioni per cui si voglia impedire di bere.

MARIO TASSONE. Ho seguito con grande attenzione la relazione del Ministro e desidero formulare una valutazione di carattere generale, raccogliendo gli elementi offerti da questa e dagli interventi dei colleghi.

Il problema non consiste nell'essere favorevoli o contrari alla tolleranza zero: sono sempre stato favorevole al cosiddetto « giro di vite », che introducesse una normativa molto più stringente. Il grande interrogativo che ci poniamo anche a fronte delle indicazioni, degli elementi e delle notizie che lei ci offriva, è piuttosto se sia sufficiente questa azione di contrasto e quindi di controllo del territorio. Certamente, ci sono le pattuglie, ma ab-

biamo sempre dovuto registrare una loro carenza di presenza sulle strade. In passato la normativa prevedeva anche la presenza della Polizia penitenziaria per il controllo delle strade.

Il dato vero, signor presidente e signor Ministro, è che certamente le norme vanno nel segno. A suo tempo, quando questa Commissione varò la patente a punti, si rilevò una diminuzione degli incidenti stradali e delle morti, ma il tutto non fu accompagnato da quell'azione culturale cui lei faceva riferimento. Ciò vale anche per la categoria dei giudici di pace, presso i quali la certezza della pena è diventata sempre più friabile, relativa e approssimativa.

In virtù di un'esigenza di coordinamento, sono stato sempre favorevole a prevedere un organismo all'interno della Presidenza del Consiglio, quindi un Ministro o un sottosegretario che avesse il compito del coordinamento e di un'attribuzione più diretta e immediata per quanto riguarda la sicurezza stradale. Non si può dividere la materia tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministero dell'interno e il Ministero della giustizia per quanto riguarda la parte normativa e il Ministero dello sviluppo economico per quanto riguarda il problema delle case produttrici del marchingegno da installare sulle automobili.

Vorrei sapere inoltre quali sforzi, oltre a quelli a cui lei faceva riferimento, compiano le società delle autostrade per quanto riguarda la messa in sicurezza delle autostrade stesse in merito ai sistemi elettronici e al controllo attraverso un'azione molto più stringente.

I colleghi della Commissione trasporti stanno lavorando intensamente per quanto riguarda questi provvedimenti, però non credo che il problema si risolva aumentando le pene, se poi vengono a mancare la certezza della pena e i controlli. Gli altri progetti che si trascinano nel tempo (il PON sicurezza, etc.), rappresentano aspetti importanti, ma, se non si compie un salto culturale, l'educazione stradale promessa più volte dal MIUR e le convenzioni realizzate testimoniano come gli obiettivi

siano perseguiti senza una complessiva presa di coscienza del Paese di fronte a un dramma che non può essere circoscritto in un comparto. Questa, infatti, dovrebbe avere un'organizzazione diversa e un'assunzione di responsabilità molto più forte rispetto ai grandi temi, laddove la questione della vita è prioritaria. È stata discussa la chiusura delle discoteche, ma c'è sempre un interesse economico che sopravanza quello della vita.

Il Parlamento e le forze politiche in campo dovrebbero compiere alcune scelte di fondo, senza privilegiare interessi particolari e settoriali rispetto alla difesa della vita, che rappresenta il valore fondamentale.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. Esprimo innanzitutto i complimenti al Ministro per la relazione e per l'attività che sta portando avanti al Dicastero dell'interno. Al riguardo devo dire che i dati sono chiari. In questa Commissione, siamo partiti da alcune proposte, tra cui quella dell'onorevole Meta nella precedente legislatura, che comprendeva l'aumento delle sanzioni e la confisca dei beni per chi guida in stato di ubriachezza, uno dei primi interventi da lei effettuati con il decreto. Credo che sia importante dare seguito a quanto emerso nella precedente legislatura.

Sui dati è stato chiarissimo. Nelle varie audizioni finora svolte è emersa poi l'esigenza dell'aumento dei controlli. C'è il problema delle risorse, che impone una valutazione sugli attuali introiti derivanti dalle sanzioni del codice della strada. Essendo Sindaco, come tanti di questa Commissione, sono consapevole di come molti comuni usino i mezzi tecnologici come i *telelaser* anche per fare cassa e conosco le problematiche dei vari semafori intelligenti, abbastanza truccati...

ROBERTO MARONI, *Ministro dell'interno*. Furbi !

ALESSANDRO MONTAGNOLI. Esatto. Con essi non solo l'ente locale, ma in molti casi anche ditte private ottengono il 30-40

per cento di introiti delle sanzioni. Sarebbe quindi opportuno stabilire uno strumento che faccia non cassa, ma prevenzione, come il sistema del contasecondi che sta funzionando in tanti comuni del Veneto.

Ritengo che si possa modificare l'articolo 208 del codice della strada recuperando sia alla sicurezza, sia anche al personale, per garantire più controlli, i proventi delle sanzioni.

Allo stesso modo i cui è stato stabilito, per i reparti della Guardia di finanza, un fondo apposito che premia il personale in base agli introiti realizzati, similmente si potrebbe fare con la Polizia locale e la Polizia stradale, coinvolgendo magari anche la società autostrade che già oggi partecipa mettendo a disposizione il *tutor*. È quindi opportuno studiare uno strumento che consenta di avere personale sul territorio.

La Polizia locale è fortemente vincolata dal patto di stabilità e dal blocco degli straordinari. Il personale è anche disponibile a uscire, ma è necessario individuare uno strumento con il quale finanziare queste uscite e l'articolo 208 è un fondo specifico.

Lei citava le verifiche sui veicoli commerciali, che sono sicuramente aumentate. Conosciamo il problema dei veicoli che provengono da Paesi vicino all'Italia, dei numerosi mezzi che provengono dalla Romania e dalla Slovenia, molti dei quali non rispettano le regole (oltretutto, fanno concorrenza sleale, per cui è un problema anche economico). Gli ultimi incidenti, tra cui quello accaduto nel Veneto, hanno comportato vittime a causa di persone che avevano bevuto, per cui c'è un problema di armonizzazione di sanzioni a livello europeo. Non possiamo accettare la presenza sulle strade di persone che guidano in maniera diversa e che hanno mezzi diversi dai nostri, per cui è necessario lavorare, anche a livello comunitario, per inserire in discussioni su altre tematiche legate all'emigrazione l'esigenza di conseguire un apposito patentino. Occorre comunque un sistema che garantisca la sicurezza e anche la concorrenza.

Non è stato citato un problema. L'ottanta per cento degli incidenti mortali avviene in appena il 20 per cento delle strade, soprattutto metropolitane; c'è dunque il grosso problema dei pedoni, che anche in Italia dovrebbero avere diritto alla precedenza come negli altri Paesi europei. Non è un problema del Ministero dell'interno, ma riguarda la verifica delle diverse realtà, giacché taluni vigili ignorano il mancato rispetto delle regole. Questo vale per il casco, laddove al Nord si porta, mentre in alcune realtà del sud Italia si può viaggiare in due o in tre in moto senza casco. Se l'Italia deve essere una, le normative devono essere rispettate in ogni regione.

Condivido le considerazioni sulla cultura della sicurezza. Nel decreto approvato la settimana scorsa è stata inserita l'educazione stradale a scuola. Già oggi molti comuni organizzano corsi con i vigili; sarebbe quindi opportuno considerare un sistema di premialità per quelle realtà che in maniera autonoma fanno già corsi a livello scolastico.

Attualmente, nel pacchetto sicurezza al Senato è stata proposta la possibilità di ricorrere al giudice di pace non solo presso la realtà dove si fa la sanzione, ma anche presso il domicilio del ricorrente. La possibilità che il mio vigile faccia una sanzione a un cittadino di Napoli e il ricorso si svolga direttamente presso il giudice di Napoli sarebbe un grosso problema per le casse comunali.

Poiché tra i compiti di questo Governo vi è quello delle semplificazioni amministrative, da più parti ci è stato chiesto di snellire il codice della strada e realizzare un documento più semplice. Condivido il problema degli ausiliari del traffico, sul quale si potrebbe avviare una discussione alla Camera.

È inoltre opportuno valutare che ad oggi non è ancora disponibile un catasto delle strade, per consentire ai comuni di segnalare al Ministero dell'interno gli introiti delle sanzioni per violazioni al codice della strada. Occorre dunque dare un tempo certo per predisporre un piano del catasto delle strade e della segnaletica