

verticale, anche qui adottando sistemi di premialità per i comuni che si sono impegnati in questi anni.

Mi auguro infine che il Ministro dell'interno possa fare cessare la situazione che si verifica spesso di invio, al Nord, di sanzioni immotivate soprattutto dai comuni di Roma e Napoli. Si tratta di centinaia di multe. Mi auguro che, se anche il Ministero dell'interno sarà informato di queste sanzioni, si possa verificare se e come vengano utilizzate le multe.

Per quanto riguarda il discusso tema del limite del tasso alcolemico, il gruppo della Lega Nord ritiene corretta l'attuale normativa in tema di tasso alcolico pari a 0,5. Si tratta di quello oggi presente in tutti i più importanti Paesi europei (Francia, Germania, Gran Bretagna, Spagna). È necessaria una valutazione in base ai dati oggettivi: come nell'80 per cento dei casi gli incidenti mortali avvengono nel 20 per cento delle strade, così il tasso alcolemico è la prima causa di morte dei giovani. Si deve quindi agire sui giovani, come avvenuto in Germania, dove c'è un limite del tasso alcolico pari a zero per i giovani tra i diciotto e i ventuno anni. Se un adulto vuole bere un bicchiere di vino o di birra, invece, dobbiamo lasciarlo libero di farlo. Confermiamo dunque la correttezza dell'attuale normativa, che è la stessa applicata negli altri Paesi europei.

Considero giusto aumentare i controlli, come richiesto dai cittadini e dalle organizzazioni di categoria, che ci chiedono soprattutto provvedimenti chiari, seri e concreti, come mi auguro potremo fare insieme in Commissione nell'arco di queste settimane.

SILVANO MOFFA. Signor Ministro, è la prima volta che ci onora della sua presenza, cosa che ci fa particolarmente piacere, quindi mi consentirà in premessa di esprimere un apprezzamento non retorico al lavoro che sta svolgendo come Ministro dell'interno su vari fronti e anche su questo specifico argomento della sicurezza in senso lato e della sicurezza stradale in particolare. La ringrazio anche per averci fornito ulteriore documentazione

riguardante l'aumento dei controlli su strada, le verifiche e anche le iniziative, sia pure sporadiche, assunte dalla Polstrada in accordo con altre associazioni di categoria, per affrontare il tema cruciale che poi diventa dibattito costante e che riguarda le famose stragi del sabato sera. La ringrazio infine anche per aver dimostrato grande sensibilità verso il lavoro che la Commissione sta conducendo.

Vorrei porle due questioni molto semplici. In primo luogo, una questione di metodo di lavoro. Avendo vissuto insieme a noi l'esperienza della passata legislatura, durante la quale sovente il Ministro dell'interno o quello delle infrastrutture intraprendevano iniziative mentre la Commissione lavorava su testi catapultati dalla Camera e al Senato senza concludere nulla, ricorderà che alla fine ci trovavamo in Parlamento a criticare il Governo rilevando la particolare produzione normativa e le contraddizioni operative tra i vari soggetti coinvolti nella materia. Da un certo punto di vista, è naturale che questo accada, viste le competenze frammentate tra i vari Ministeri. Sotto questo aspetto, quindi, condivido l'impostazione di chi vi ha fatto osservare l'opportunità di individuare una cabina di regia unica, specialmente se dobbiamo andare verso una riforma del codice della strada, che si occupa anche di elementi regolamentari e di dettaglio (persino di come debbano essere costruite le strade, problema che esula dai principi fondamentali del codice della strada). Mi auguro quindi che questa cabina di regia possa finalmente semplificare il codice della strada, che si fissino principi fondamentali e che le norme di dettaglio regolamentari siano finalmente escluse da una concezione legislativa che ha prodotto guasti interpretativi piuttosto che agevolare l'interpretazione anche sotto il profilo dell'applicabilità della sanzione.

Fatta questa premessa, la questione di metodo che desidero porle è molto semplice. Ormai è *in itinere* un provvedimento che riguarda la sicurezza e prevede anche norme sulla sicurezza stradale. Noi stiamo cercando di elaborare un testo base, fatta salva la delega al Governo per la riforma

della codice, per cui sarebbe auspicabile anche un indirizzo da parte del Governo, perché individuare già nella delega una cabina di regia sarebbe utile a superare tante discrasie che accompagnano anche il lavoro del Governo. Ci stiamo concentrando su alcune norme fondamentali, tra cui quella della tolleranza zero, riguardo cui si rilevano disparità di vedute. Personalmente, continuo a ritenere che la libertà di ognuno finisca dove inizia quella degli altri e che nel trattare di sicurezza e di tutela della vita non dovremmo porci orpelli di natura concettuale o preoccupazioni di pressioni lobbistiche, nella consapevolezza di come qui, nonostante i limiti introdotti, si registri ancora una cifra di 6.000 morti l'anno sulle strade, di cui molti conseguenza di una guida scorretta. L'80-85 per cento degli incidenti avviene infatti a causa del comportamento del conducente, spesso determinato da fattori quali l'alcol e le droghe.

È necessario quindi affrontare radicalmente questo problema, giacché una coalizione come la nostra non dovrebbe temere di imprimere un'accelerazione su questo elemento, riconoscendo l'esigenza di intervenire su un'etica della responsabilità e uno stile di vita per salvare vite umane. Se invece riteniamo che questo problema debba fermarsi di fronte a un bicchiere di birra, lo possiamo fare. Mi fa però piacere l'intenzione di concentrarsi almeno sulla fascia d'età più esposta e vorrei conoscere il suo parere senza opzioni di tipo politico o ideologico intorno a un problema che non è politico, né ideologico.

Al riguardo il metodo ritorna in campo, perché, lavorando su questa bozza nel tentativo di raggiungere un consenso molto ampio in Commissione al di là degli schieramenti politici, vorrei sapere se sia possibile evitare una contrapposizione e cercare una forte collaborazione con il Governo con riferimento ai punti da lei illustrati, alle analisi e alle osservazioni da cui derivano anche le sue riflessioni per aggredire le questioni fondamentali, tra cui quella della sanzione, quella delle risorse da indirizzare correttamente e del

superamento di alcune discrasie applicative da parte dei comuni anche per quanto riguarda i sistemi di controllo sulla velocità, realizzando qualcosa di concordato. Non intendiamo infatti limitare il lavoro del Governo, ma, con altrettanta franchezza, credo che neanche il Governo intenda limitare il nostro, svolto con assoluta dedizione anche in riferimento alla serie di audizioni con i più vari soggetti, che ci hanno portato ad alcune conclusioni.

La ringrazio se su questo vorrà esprimere la sua opinione con molta chiarezza.

PRESIDENTE. Ci sono ancora due ultimi interventi. Chiederei ai due colleghi di porre una domanda secca al Ministro, in modo che possa risponderci. Grazie.

DAVID FAVIA. Desidero anch'io ringraziare il Ministro per la sua relazione e, considerata la richiesta del presidente, domandare cosa sia possibile fare per mettere in rete la scuola, gli enti locali e il Governo, intervento che reputo tra i più importanti nell'ambito della sicurezza soprattutto per evitare tutte queste morti di giovani. Ritengo infatti che questo settore non possa essere lasciato alla buona volontà e all'improvvisazione dei singoli provveditori o comuni che, come evidenziato dal collega Montagnoli che è anche sindaco, si muovono in maniera estremamente apprezzabile. Considero necessaria una sorta di coordinamento scuola-enti locali-Ministero con apporto finanziario, che non è ancora efficace.

Dovrebbe essere stabilito il tasso alcolico che l'esito di un'analisi effettuata dai medici indichi come assolutamente pericoloso. Poiché questo è la prima causa di morte per incidente stradale dei giovani tra i diciotto e i ventuno anni, chiederei di prevedere il tasso zero tra i diciotto e i ventuno anni.

Riceviamo quotidianamente lamentele dalle Forze di polizia per la scarsità di personale. Ciò implica controlli limitati, laddove una repressione non accompagnata da prevenzione e controlli di *routine* si rivela inutile. Vorrei sapere quindi se

intendiate incrementare il personale delle Forze di polizia.

GIORGIO SIMEONI. Ruberò poco tempo, ma da una relazione così chiara, precisa e puntuale quale quella del Ministro Maroni sono nati spunti di riflessione su una problematica che va anche al di là della politica, investe ognuno di noi, e ci porta a riflettere. Non esistono ricette che siano una sorta di panacea, però nella riflessione su una problematica così seria è necessario soffermarsi sulla tolleranza zero. Oggi concordo con voi, giacché questa iniziativa non nasce su un'ondata emotiva, ma ormai ci siamo dentro. Concordo sulla tolleranza zero, sull'inasprimento delle pene, sull'inasprimento pecuniario, sulla patente a punti, sui controlli, tutti aspetti importanti, ma la vita del cittadino deve essere semplificata, anche perché fortunatamente si tratta di una parte, come confermano anche i dati. La tolleranza zero, presidente, può ad esempio avere un inizio e una fine, essere adottata per un periodo, evitando al cittadino di sentirsi in una sorta di Stato di polizia.

Il cittadino deve avere la sua libertà, anche perché nello stesso tempo, a fronte di un provvedimento così serio, giusto e condiviso, si lavora anche sulle semplificazioni. Oggi, infatti, le nuove tecnologie hanno fatto passi da gigante. Mi sono trovato in una macchina di alcuni amici, che al semaforo si spegneva da sola. Alle case automobilistiche si deve chiedere sensibilizzazione, senza imposizioni che forse potrebbero essere anche opportune. Infatti da cittadino mi chiedo perché, essendoci un limite di velocità sulle autostrade e sulle strade, si debbano avere macchine che vanno a 200-220 chilometri orari. Si deve individuare il modo per evitare di superare in autostrada la velocità massima consentita.

Non si può infatti ipotizzare che, specialmente il sabato sera in cui avvengono le grandi stragi, ci siano controlli a tappeto in tutto il Paese, per individuare se chi si mette in macchina sia in stato di ebbrezza. Si deve trovare una soluzione accelerando gli studi già in atto. Chi si siede al volante

deve essere in grado di guidare, per cui il palloncino deve essere magari collocato dentro la macchina, a carico del cittadino, che pagherà di più la macchina.

Questa è un'iniziativa serissima, che porterà a diminuire i casi di mortalità avvenuti negli ultimi anni, ma nello stesso tempo è necessario stabilire qualche imposizione dimostrando al cittadino che lo Stato è attento a ogni aspetto, per evitare retropensieri sulla politica, sugli aiuti alle grandi case automobilistiche. Dobbiamo sgomberare questo campo, perché questa è un'iniziativa più che seria e, mentre tanti altri argomenti si esauriscono in tempi brevi, un dibattito che oggi si è aperto in questa maniera e in cui ognuno di noi desidera intervenire dimostra, e la ringrazio Ministro anche per la sua pazienza, che questa è la strada giusta. Deve però essere affrontata a trecentosessanta gradi, non solo andando incontro al cittadino con interventi che possono sembrare ves-satori.

BEATRICE LORENZIN. Mi scuso con il Ministro, se non aspetterò la replica che leggerò nel resoconto perché ho un'audizione in un'altra Commissione e dovrò andare via. Noi abbiamo improntato molto della nostra politica sul tema della responsabilità personale per quanto riguarda l'uso e l'abuso di sostanze psicotrope, e in questo caso anche uso e abuso di alcol. Conoscendo le dinamiche che muovono i comportamenti giovanili, considero molto difficile riuscire a distinguere e scindere i comportamenti e soprattutto i messaggi educativi nei confronti dei giovani, operando dei distinguo tra uso normale, abuso, uso controllato o meno. Tale genere di cultura ha portato il nostro Paese ad avere il maggior tasso di uso di sostanze stupefacenti e a un'incapacità culturale di distinguere l'uso tra sostanze cosiddette « leggere » e pesanti, che ci ha reso il Paese europeo con il maggior uso di sostanze cosiddette « leggere » che non sono tali; basti pensare allo *skunk* e ad altre sostanze che hanno completamente modificato i tassi farmacologici di cinque anni fa.

Poiché stiamo realizzando una politica che mira a responsabilizzare i comportamenti delle persone e specialmente dei nostri giovani, che non sono purtroppo solo quelli tra i diciotto e i ventuno anni, perché tutte le statistiche indicano che l'uso e l'abuso di sostanze psicotrope e di alcol vanno addirittura oltre i trent'anni (e oggi abbiamo anche nuovi tipi di dipendenza tra persone oltre i quaranta) è molto difficile operare questo tipo di distinzione. Consideriamo dunque opportuno intervenire innanzitutto lanciando il messaggio secco che chi beve e chi fa uso di sostanze non deve guidare. Sappiamo come sia più difficile fare *test* sull'uso di sostanze psicotrope a chi è alla guida, ma sappiamo anche quanto queste sostanze siano diffuse e spesso non intercettabili nel momento in cui si verificano gli incidenti tra persone, non soltanto in automobile. Operare questo tipo di distinzione diventa in questo momento una scelta di fondo. Per lanciare un messaggio forte sul recupero della responsabilità, dobbiamo essere i primi a cambiare i nostri stili di vita.

Quando ci fu la proposta contro il fumo nei locali pubblici, le obiezioni erano simili a quelle che sento qui oggi, lamentando l'impossibilità di fumare anche una sola sigaretta in un qualsiasi locale pubblico chiuso, come se questo fosse un trauma. Oggi, chiediamo un cambiamento di stile di vita a tutti, una piccola rinuncia, perché significa trovare qualcuno che guidi al posto nostro, prendere un taxi o un mezzo pubblico, ma in cambio di questo cambiamento culturale di stile di vita testimoniamo come sia la cosa più importante, perché non ci saranno mai abbastanza controlli per fare a tappeto uno *screening* di 56 milioni di persone, giacché occorrerebbe un poliziotto ogni dieci persone.

Dobbiamo lavorare sul messaggio culturale. Conosciamo tutti quali sono i tassi di alcolismo o di forme di abuso di alcol nel nostro Paese, che sono superiori a quelli indicati dalle statistiche, per cui una lotta all'alcol significa promuovere una campagna molto serrata che negli altri

Paesi è stata intrapresa trenta anni fa, in cui alle nuove generazioni, ma anche ai genitori che non devono giustificare il fatto che il proprio figlio abbia bevuto solo due bicchieri o fumato uno spinello, rivolgiamo un messaggio culturale chiaro, per cui si stabilisce che tale comportamento è scorretto e non mette a rischio solo la propria vita, ma soprattutto quella di altre persone. Se seguiamo su questa strada, avremo risultati forse non così immediati, ma significativi nel medio e lungo periodo, come ci dice chiunque analizza il comportamento delle masse e degli adolescenti.

PRESIDENTE. Do ora la parola al Ministro Maroni per la replica, rinviando a lui la valutazione sull'opportunità di inviarci un eventuale documento scritto su alcune questioni tecniche.

ROBERTO MARONI, *Ministro dell'interno*. Ringrazio tutti coloro che sono intervenuti per le sollecitazioni e le proposte fatte. Ribadisco che il Governo è intervenuto subito sul tema della sicurezza, dedicando un capitolo nel pacchetto sicurezza proprio alla sicurezza stradale, la quale non è considerata da me o dal Governo una Cenerentola o una questione di sicurezza di serie B, ma una questione di sicurezza di serie A, come tutte le questioni di sicurezza. L'abbiamo fatto in tempi rapidissimi, giacché nel primo decreto-legge del 21 maggio erano già contenute norme sulla sicurezza stradale e confermo l'impegno del Governo non solo in termini di modifiche legislative, inasprimento di norme, nuove misure, ma anche nell'attuazione concreta degli interventi, giacché, lo ripeto, nel 2008 i soggetti sottoposti a controllo (1.393.000) sono aumentati del 76 per cento (e non del 7,6 per cento). È ancora poco e bisogna arrivare a 6-7 o 10 milioni, come vogliamo fare, ma ritengo che un incremento così considerevole in un solo anno sia l'espressione dell'impegno dispiegato dal Governo in questo campo, che confermo e garantisco dichiarandomi disponibile non solo a venire qui quando il disegno di legge sulla

sicurezza verrà alla Camera o anche nel dibattito di altri provvedimenti alla vostra attenzione che riguardino la sicurezza stradale, ma anche al confronto con gli uffici del Ministero che vorrete contattare per avere informazioni, approfondimenti, verifiche. È infatti obiettivo comune di maggioranza e opposizione adottare norme in grado di ridurre il numero dei morti, soprattutto tra i giovani, il numero dei feriti e gli incidenti stradali.

Sono certo che per quanto riguarda il Ministero dell'interno non sia un problema di risorse. A differenza degli anni passati, il bilancio del Ministero prevede la possibilità per il Ministro di intervenire e utilizzare i fondi nel modo che consideri opportuno, per cui la riduzione di risorse che vi è stata non comprometterà gli investimenti destinati alla sicurezza in genere, giacché ridurremo altre voci. Ma non è neanche questo il problema perché i tagli sono stati comunque più che compensati dalla Finanziaria, da alcuni nuovi fondi messi a disposizione, dalle risorse che entreranno, dal conferimento che le banche e le Poste faranno dei fondi e dei conti correnti sequestrati alla mafia (si tratta di molte centinaia di milioni di euro), dal fondo specifico per la sicurezza urbana, che certamente potrà essere utilizzato anche per la sicurezza stradale, che per il 2009 ha la dotazione di 100 milioni di euro. Tali fondi possono essere utilizzati con una convenzione tra il Ministero e i comuni interessati, che potranno presentare progetti anche sulla sicurezza urbana, che sarò ovviamente felice di finanziare.

Non si tratta quindi di un problema di risorse anche se è sempre meglio averne di più, per cui guardo con favore alla possibilità che al Ministero dell'interno possa essere devoluta una quota dei proventi delle infrazioni al codice della strada tramite un fondo specifico per la sicurezza stradale. Al Senato ho citato il dato del 7,5 per cento, che potrà essere anche aumentato.

Per quanto riguarda la sicurezza stradale, ritengo però che il problema non sia quello delle risorse finanziarie o umane. Il numero di pattuglie e di uomini destinati

al controllo è infatti sufficiente. Considero più importante e utile intervenire sui rapporti tra la Polizia stradale, i Carabinieri e la Polizia locale, le strutture locali per specializzare meglio le competenze, come abbiamo fatto per esempio con l'utilizzo dei militari a presidio delle città. I 3.000 militari sono stati utili sia perché hanno presidiato sia per liberare migliaia di poliziotti e carabinieri che sono stati adibiti ad usi investigativi, contribuendo all'arresto di decine di latitanti. Così potrà essere fatto attraverso un miglior coordinamento fra Polizia stradale, Carabinieri e Polizia locale, introducendo nuove figure di ausiliari e specificando che questi possano svolgere quei compiti che molti giudici di pace ritengono non debbano fare. Una precisazione in questo senso è utile sul piano normativo.

Anche per quanto riguarda la comunicazione, abbiamo fatto molto. Ho citato il Progetto Icaro, che è stato considerato dall'Unione europea una *best practice*, tanto che è stato finanziato dal Commissario europeo e sarà sviluppato in tutti i Paesi europei.

Condivido altre misure citate quali la patente a punti, di cui l'onorevole Biasotti rilevava l'eccessiva facilità nel recuperare i punti. Certo, il primo effetto deterrente si è un po' attenuato. Concordo sull'esigenza di rendere più difficile il recupero dei punti, per cui si può intervenire in qualche misura nel disegno di legge sicurezza, così come sul casco. I miei uffici mi hanno segnalato che in alcune città può essere pericoloso portare il casco, perché si può essere scambiati per un malfattore. Si tratta però di far capire che il casco deve essere portato per una questione di sicurezza. Si possono utilizzare tecnologie per individuare chi non lo porta, ma l'importante è la sanzione.

Sul piano delle sanzioni, sono importanti quelle penali, ma soprattutto nei confronti dei giovani considero molto più efficaci le sanzioni educative, che in mancanza di utilizzo del casco prevedano il ritiro della patente per due o tre anni o l'impossibilità di conseguire la patente per l'auto a diciotto anni, imponendo un rin-

vio. Sono quindi convinto che la sanzione del sequestro e della confisca del veicolo debba essere estesa al proprietario del veicolo, anche se non si trovi alla guida di questo. Sul tema sono state sollevate eccezioni di costituzionalità dell'intervento, ma personalmente sono assolutamente favorevole.

I messaggi più efficaci sono quelli chiari. Se si comincia con i distinguo, si sequestra solo se alla guida c'è il proprietario o l'usufruttuario, si elude la norma; è fatale. L'efficacia della sanzione risiede non nella minaccia della prigione, ma nel ritiro della patente o nella sottrazione del bene, così come stiamo facendo nei confronti della criminalità organizzata, laddove stiamo presidiando la frontiera dell'aggressione ai patrimoni. Nel 2008, abbiamo più che triplicato il sequestro di beni alla mafia, passando da 1,5 miliardi a oltre 4 miliardi di beni sequestrati alla mafia.

Lo stesso deve avvenire per quanto riguarda la sicurezza stradale e il tasso alcolemico. L'iniziativa « Guido con prudenza » sul piano volontario e non su quello sanzionatorio, per cui chi guida non beve e se si beve non si guida, con il premio di un biglietto d'ingresso alla discoteca, ha dato buoni risultati. Ritengo che il messaggio debba essere chiaro, « se guidi non bevi, se bevi non guidi », e sono favorevole al tasso zero almeno in una fascia di età, che induca a comportamenti che possano proseguire da adulti. Se infatti ci si abitua a non fumare più nel ristorante, non si fumerà anche in mancanza del divieto, perché diverrà un'abitudine. Intervenire sui giovani può essere importante su una fascia di età dai 18 anni in su, perché questo induce a comporta-

menti virtuosi nei confronti degli altri. Sono quindi convinto dell'utilità di questa misura.

Per quanto riguarda la questione posta dall'onorevole Velo, il divieto di vendita degli alcolici dopo le due di notte nelle discoteche non ha portato grandi risultati per quanto riguarda la presenza di alcol nei guidatori, perché fuori dalle discoteche i camion lo vendono oppure viene portato da casa. Anche qui ritengo più efficace sostituire il divieto di vendita con la sanzione che colpisce direttamente chi si mette alla guida, stabilendo quindi il tasso zero per una certa fascia di età. In questo modo, si potrebbe consentire di bere a chi non guida anche dopo le due di notte, sanzionando invece chi si mette alla guida. Questa misura, che pure avevamo condiviso, viene infatti facilmente elusa nei modi citati e quindi diventa punitiva per i gestori dei locali, ma poco efficace rispetto all'obiettivo.

Concludo, ringraziando ancora e confermando la mia disponibilità a tornare, quando la Commissione si occuperà di questi temi.

PRESIDENTE. Ringrazio il Ministro Maroni per la sua disponibilità e dichiaro chiusa l'audizione.

La seduta termina alle 13,55.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. GUGLIELMO ROMANO

*Licenziato per la stampa
il 13 febbraio 2009.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO