Angelo Artale[1]

LA RIFORMA DEL CODICE DELLA STRADA

L'ANNOSA E ANCORA IRRISOLTA QUESTIONE DELLA DESTINAZIONE DEI PROVENTI CONTRAVVENZIONALI E ALTRI ASPETTI

Il tema della destinazione dei proventi contravvenzionali - di cui ai commi 12 bis, ter e quater dell'art. 142 del Codice della Strada - è ormai in discussione da circa otto anni.
Non si riesce proprio a fare in modo che tali risorse vadano nella corretta destinazione: c'è sempre qualcuno che vuole metterci "il cappello" sopra a partire dai Comuni, alcuni dei quali mettono le multe addirittura in bilancio preventivo.
Ultimamente poi, un gruppo di Parlamentari che appartengono a diversi Partiti ha presentato alcuni emendamenti che riguardano, fra l'altro, la destinazione dei suddetti proventi contravvenzionali, che sarebbero non più - in parte - destinati alla manutenzione delle strade, ma dirottati verso stipendi e spese di gestione degli Organi di Polizia Stradale (emendamenti al momento per fortuna privi di seguito, ma il solo presentarli è un grave segnale).

1.

La tendenza a trasformare larga parte dei proventi pubblici in stipendi, consulenze e spese di gestione è purtroppo nota e non mi voglio soffermare su di essa se non per evidenziare un aspetto: non si riesce a farne rendicontare ai Comuni la destinazione, dunque qualcuno ha sostenuto che, non essendo in grado di fare applicare la legge, dobbiamo cambiarla!
Occorre viceversa prevedere stringenti sanzioni per gli Enti inadempienti, subito, senza dover aspettare la prossima Legislatura (e prevedere anche un sistema di limiti di velocità non tarato solo sulle esigenze di cassa degli Enti Proprietari e soprattutto sulla manleva delle loro responsabilità in caso di incidenti. In proposito era stato inserito un opportunissimo emendamento che prevedeva multe salate per l'Ente che non avesse rimosso il limite di velocità "temporaneo" dopo oltre 72 ore dalla cessazione dell'evento che lo aveva causato).
Su tali argomenti abbiamo parlato e scritto come Finco sia con il competente Vice Ministro Nencini, sia con i Relatori al provvedimento i Senatori Borioli e Gibiino, sia con i Direttori Generali preposti alla materia presso il Mit l'arch. Vitelli e l'ing. Dondolini.
Sottrarre risorse alla sicurezza ed alla manutenzione infrastrutturali - gravemente trascurate nel tempo – per destinarle a quello della repressione del comportamento umano già ampliamente normato, sarebbe una scelta tecnicamente gravissima ed inaccettabile.
Si tratta invece di poter contare su puntuali disponibilità finanziarie sul territorio, al fine di operare non già sulle nuove costruzioni – che dovrebbero essere finanziate a parte - ma sull'importantissimo aspetto della manutenzione, come saggiamente previsto dal Legislatore, disponibilità che fino ad ora sono state utilizzate per fini indicati solo in minima parte.

2.

OCCORRE SBLOCCARE QUESTA SITUAZIONE

Occorre sbloccare questa situazione: altrimenti i soliti lamenti, ex-post, sugli incidenti e sulle morti risultano venati da ipocrisia. Con l'occasione occorrerebbe, per venire a temi più settoriali e tecnici, prevedere alcuni inserimenti nel corpo dell'articolato in discussione.

In particolare:

- negli ultimi anni il rischio idrogeologico nel nostro Paese si è aggravato e, di conseguenza anche sulle strade, provocando incidenti con morti e feriti. Suggeriamo, pertanto, di aggiornare il testo del Codice con un richiamo a questo rischio inserendo un riferimento alle canalizzazioni delle acque meteoriche sulla sede;
- il servizio di soccorso stradale meccanico è divenuto di importanza vitale e va reso al meglio al fine di lasciare le strade sgombre e prive di pericoli. Ciò può e deve avvenire attraverso il controllo e l'innalzamento della qualità del servizio. Sarebbe pertanto opportuno e necessario istituire un registro nazionale dei soccorritori stradali di veicoli;
- come noto le merci, e la ripresa, delle Nazioni viaggiano anche sulle due ruote. Pertanto è grave che questo importante servizio su cui poggiano i manufatti delle grandi industrie non sia spesso agibile per eccesso di richiesta di incombenti burocratici, bloccando così importanti lavori e commesse per la grande industria italiana.

Vi è intanto sotto questo profilo l'assoluta necessità di suddividere le categorie dei trasporti eccezionali con i veicoli eccezionali; un'autogru è classificata veicolo ad uso speciale e nasce con un certificato CE rispettando le direttive europee. Pertanto non è possibile fare alcuna modifica al veicolo; non si può modificare il peso complessivo! Diverso è il caso dei "trasporti eccezionali" che devono, giustamente, essere valutati di volta in volta e, se vi è la possibilità di trasportare meno peso, ben vengano le limitazioni per "risparmiare" le nostre infrastrutture. Occorre una efficace semplificazione e razionalizzazione in materia di rilascio dei titoli autorizzativi per l'esposizione di pubblicità, ai sensi dell'art. 23 del Codice della Strada di cui al DM 30 Aprile 1994, n° 285, che si può realizzare attraverso una concreta distinzione tra nulla osta tecnico di cui al comma 4 e nulla osta di cui al comma 5 del citato art. 23; sarebbe altresì opportuno che le Amministrazioni coinvolte si pronuncino esclusivamente con riferimento alle proprie competenze con l'applicabilità del silenzio assenso per gli atti endoprocedimentali. Dovrebbe, inoltre, essere eliminata la procedura di cambio pubblicitario con unificazione dei tempi di esposizione all'interno ed all'esterno dei centri abitati, mediante l'adesione al codice etico promulgato da istituti terzi a ciò preposti. ■

[1] *Direttore Generale di Finco*