

Roma 13 novembre 1993

crocevia

mensile di polizia municipale, stradale, amministrativa e sanitaria
per i Vigili Urbani d'Italia

SOMMARIO 3/94

STUDI E PROPOSTE

LA MOTORIZZAZIONE CIVILE E IL NUOVO CODICE DELLA STRADA

GIORGIO BERRUTI (*)

I compiti che a seguito dell'entrata in vigore del nuovo codice della strada il Ministero dei trasporti e quindi la motorizzazione civile deve affrontare sono indubbiamente di grande rilievo. Non è tanto la constatazione, registrata a partire dal 1° ottobre presso gli uffici dell'amministrazione, di un incremento di circa il 40% dell'attività operativa che mi spinge a dire questo. Il rilievo infatti non è solo di natura quantitativa ma anche e soprattutto di natura qualitativa.

Il nuovo codice ha suscitato molte discussioni e molte polemiche.

Le osservazioni si sono concentrate in genere su temi specifici e l'asprezza delle polemiche ha finito con il trascurare da un lato quello che ritengo sia il merito più autentico del nuovo codice e cioè l'attenzione che in ogni sua norma il legislatore ha posto per accrescere il livello della sicurezza e dall'altro la sua lacuna più vistosa e più ricorrente cioè quella di non aver inciso con decisione sul nodo antico e gordiano dell'intreccio di competenze e di procedure.

Penso di poter affermare che proprio queste due fondamentali caratteristiche sono all'origine dell'attività qualitativamente più rilevante della motorizzazione.

Sul fronte della sicurezza è infatti evidente che l'impegno posto dal legislatore per assicurare un più accentuato livello di sicurezza - impegno che trova le sue basi nella garanzia di un pieno adeguamento alla normativa comunitaria - deve poi concretamente essere realizzato dall'amministrazione nel suo quotidiano operare.

Sia per quanto attiene ai veicoli che

per quanto attiene ai conducenti la motorizzazione è infatti impegnata in una stressante serie di attività e di controlli.

L'inseverimento degli esami di guida, la targatura dei ciclomotori, i limiti di guida per i neopatentati, le procedure omologative dei veicoli, i controlli di conformità sul prodotto, l'approvazione dei dispositivi antinquinamento, il nuovo sistema di targatura, il controllo periodico dei veicoli secondo scadenze comunitarie sono solo alcuni dei tanti argomenti di competenza della M.C.T.C.

Questo impegno che comporta l'espletamento di circa 10 milioni di operazioni per anno cade in un momento non facile del paese e quindi dell'amministrazione: non è agevole garantire efficienza e tempestività con una carenza di organico di circa 2.000 unità, dovendo tenere aperti all'utenza 130 uffici periferici e disponendo di risorse finanziarie che negli ultimi anni hanno subito tagli assai pesanti.

La motorizzazione dispone come è noto di un sistema informatico che è all'avanguardia tra quelli della pubblica amministrazione, un sistema che per la trasmissione dei dati si avvale dell'uso del satellite e che ha una potenzialità ben superiore a quella che le risorse disponibili consentono di attivare.

Nonostante le accentuate ristrettezze si è riusciti negli ultimi tempi ad attivare alcune iniziative che si imponevano per il loro carattere prioritario:

- così la distribuzione e il controllo informatico sulle autorizzazioni (oggi eco punti) per il transito merci su strada con l'Austria normalizzando una situazione che soffriva di ricorrenti crisi;

- così l'invio per posta agli utenti dei contrassegni ecologici;

- così la gestione informatizzata dei questionari per gli esami di patente;

- così la procedura antifalsificazione delle carte di circolazione e dei certificati di conformità;

- così quella in corso di perfezionamento con il Ministero degli interni per impedire il riciclaggio e quindi la reimmatricolazione dei veicoli rubati. Nell'imminenza dell'entrata in vigore del nuovo codice si è poi proceduto a mettere a punto:

- la gestione automatizzata del nuovo sistema di targatura dei veicoli e dei contrassegni dei ciclomotori;

- l'impianto e la gestione dell'archivio nazionale dei veicoli e dell'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida.



Il dott. Giorgio Berruti mentre interviene al Convegno con a fianco ITER, la banca dati realizzata da EGAF Informatica di Forlì, ideata dal dott. Claudio Bandini.

(*) Direttore generale della Direzione generale motorizzazione civile del Ministero dei trasporti. Intervento al Convegno di studio su "Il codice della strada - Atto secondo" organizzato dall'Unione Consiglio di Stato in collaborazione con EGAF Informatica di Forlì, Roma, 13 novembre 1993.