

Roma 13 novembre 1993

# IPOTESI

Rivista di tecnica  
e cultura dei trasporti

Un interessante convegno a Roma

## 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 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 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 antinquamento, il nuovo sistema di targatura, il controllo periodico dei veicoli secondo scadenze comunitarie sono solo alcuni dei tanti

*Il 13 novembre 1993, nella sede romana del Consiglio di Stato a Palazzo Spada, si è svolto il convegno di studio sul tema, di grande attualità, "Il Codice della strada - Atto secondo".*

*Dopo quasi un anno dall'avvio del nuovo Codice ed a poco più di un mese dall'entrata in vigore delle oltre 100 modifiche apportate al testo originale, si è ritenuto utile fare il punto della situazione.*

*Al convegno realizzato con la collaborazione dell'EGAM informatica di Forlì ha presentato una relazione il dottor Giorgio Berruti, direttore generale della Motorizzazione Civile, il cui testo presentiamo in questo fascicolo.*

*Ha tratto le conclusioni il prof. Carlo Talice, presidente di sezione del Consiglio di Stato.*

M.D.

argomenti di competenza della MCTC.

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 offriva 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 perfeziona-

mento con il Ministero degli Interni per impedire il riciclaggio e quindi la reinmatricolazione 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 degli abilitati alla guida.

Ve ne sono purtroppo altre che sia pure studiate e pronte per essere realizzate non hanno potuto essere attuate per mancanza di fondi. Ne cito una per tutti: l'integrazione dei questionari d'esame con trasmissioni video riproducenti fasi della circolazione.

È il sistema usato in altri Paesi europei che ritengo sia oggi il più valido e che cercheremo con ogni mezzo di attivare al più presto.

Credo infatti che debba essere impegno comune e della Motorizzazione e di tutte le altre Amministrazioni dello Stato istituzionalmente coinvolte creare le condizioni per arrestare la strage che ogni giorno si registra sulle nostre strade.

7.500 morti e 400.000 feriti sono un tributo inaccettabile.

È motivo di particolare amarezza constatare che oltre il 90% degli incidenti e quindi delle vittime è dovuto al comportamento umano.

Da qui l'esigenza non solo di esami severi, completi, approfonditi volti a ga-



Giorgio Berruti, Direttore Generale della Motorizzazione Civile

rantire una conoscenza ragionata delle norme di circolazione ma anche di contribuire alla completa attuazione dell'art. 230 del Codice e cioè all'inserimento dell'educazione stradale nelle scuole di ogni ordine e grado.

Per quanto sia doloroso ammetterlo bisogna dire con chiarezza che quando si parla di incidenti dovuti al comportamento umano si nasconde dietro questo eufemismo una condotta superficiale e troppo spesso incosciente.

Da qui la necessità attraverso esami impostati sul ragionamento e la diffusione di una educazione civica applicata alla circolazione che porti a considerare che la strada è un bene pubblico e che va usata con rispetto per sé e per gli altri.

D'altra parte i risultati ottenuti in questo settore nel corso degli ultimi anni dimostrano che quella volta a migliorare il tasso di educazione stradale è l'unica via percorribile.

Se si pensa che nel 1972 con un parco circolante di 13 milioni di veicoli si registrarono nel nostro Paese oltre 11.000 morti ci si accorgerà che oggi a distanza di 20 anni e con un parco circolante più che raddoppiato (oltre 30 milioni di veicoli) 7.500 morti se costituiscono sempre una cifra impressionante rappresentano - come infatti sottolineano le statistiche chiamando chiaramente in causa il comportamento umano - il limite difficilmente valicabile a cui si è giunti migliorando la segnaletica, la rete stradale, la sicurezza del veicolo.

È dunque evidente che lo sforzo da compiere consiste nel responsabilizza-

re tutti i cittadini nel dotarli di una coscienza civica che per essere tale non può e non deve esistere solo per il timore dei controlli e delle relative sanzioni.

In tema di mancato snellimento il discorso se meno drammatico è però non meno complesso.

Occorre infatti osservare che già nell'impostazione della legge di delega si nota la contraddittoria volontà di semplificare e di snellire lasciando però inalterato l'assetto storico delle competenze.

I messaggi espressi dalle Commissioni Parlamentari in sede di emissione del parere sul testo del Codice trasmesso dal Governo e volti, almeno su alcuni specifici temi, a superare il concetto tradizionale e corporativo delle "competenze esistenti" è stato recepito solo in piccola parte nel testo definitivo.

Ne è così derivato, un assetto che non incidendo sulle competenze esistenti ha cercato lo snellimento, la semplificazione, la certezza operativa attraverso soluzioni che se garantiscono qualche parziale risultato sottolineano quanto si sarebbe potuto ottenere a vantaggio del buon funzionamento dell'apparato e a vantaggio dell'utenza con una ben diversa volontà riformatrice.

Non posso in proposito che augurarmi nell'interesse della collettività che il Nuovo Codice rappresenti in materia solo il primo passo e che nell'ambito dei progetti di riforma della Pubblica Amministrazione oggi percorsa da ipotesi di accorpamento si compiano al più presto più decisivi passi.

La recente iniziativa della Funzione Pubblica di aprire un tavolo per avviare a soluzione l'annoso problema della patente quale documento tecnico e quindi sottratta al vincolo di una duplicità di competenze Motorizzazione - Prefettura è un segnale positivo.

È però sconcertante che la volontà di incidere si sia determinata pochi giorni dopo l'entrata in vigore del Nuovo Codice.

D'altra parte la situazione complessiva che il Paese attraversa esige:

- un'attenta gestione delle risorse;
- una produzione di servizi tale da un lato da soddisfare l'esigenza di semplicità, efficienza e tempestività sentita dai cittadini e dall'altro da garantire la copertura dei costi;
- una oculata scelta da parte della Pubblica Amministrazione dei settori da gestire direttamente e di quelli sui quali collaborare con il privato o da affidare interamente al privato stesso.

Sul primo punto occorre ad esempio evitare lo sperpero connesso al proliferare di sistemi informatici alternativi a quelli già esistenti.

In proposito la Motorizzazione ha già rappresentato alla Funzione Pubblica e all'Alta Autorità Informatica la piena disponibilità e capacità del proprio sistema informatico a lavorare in servizio per tutte le altre Amministrazioni o Enti coinvolti nell'attuazione delle procedure del Codice senza che si proceda alla ben più costosa creazione di nuovi sistemi informatici che finirebbero poi per costituire un duplicato di quelli già esistenti.