

Giornate di Studio
Il codice della strada: atto secondo

Roma 13 novembre 1993

AVANZARE SENZA RINNEGARSI

Voce del Sud

Anno XXI - N. 1
8 gennaio 1994

Settimanale indipendente

Fondato da
ERNESTO ALVINO

Sped. in abb. post. - Gruppo II - 705 - (PUBBLICAZIONE) autorizz. del 1.10.68 per art. 1, L.308, pubblic. Stanzioni, incasso e bolli L. 2000 - Direzione e Amministrazione: ELITE - Via Garibaldi 17 - 00184 - 00184 - SERVIZIO POSTALE: 4000 - PUBBLICAZIONE: 4000 - TELEFONO: 4781111 - TELEFAX: 4781111 - FAX: 4781111

MOTORI IN CIRCOLAZIONE

a cura di GIULIO CARPINO

**A quasi un anno dall'entrata in vigore
le verifiche al Consiglio di Stato**

Il Codice della Strada

**Devono essere apportate ancora modifiche
ad alcune norme anche del regolamento**

Roma - Presso la sede del Consiglio di Stato al Palazzo Spada si è svolto un convegno di studio sul "Codice della Strada - Atto secondo", sicuramente molto importante per il futuro della circolazione nel nostro Paese, e che ha visto la partecipazione di eminenti responsabili del settore pubblico e della magistratura i quali hanno illustrato e presentato le tante difficoltà che sussistono, purtroppo, per una esatta applicazione delle norme contenute anche nel regolamento di applicazione.

Il Codice della Strada, come è noto, è entrato in vigore il primo gennaio 1993 ed in realtà è una legge in movimento. Da quel giorno però sono state apportate ben oltre 100 modifiche sostanziali e formali, entrate in vigore dal 1° ottobre scorso. Ma non è finita perché altre modifiche sono previste per il prossimo futuro.

Nel convegno, organizzato dall'Unione Consiglio di Stato in stretta collaborazione con la Egaf Informatica, è stato fatto il punto della situazione che ha messo a confronto opinioni, critiche e proposte dai responsabili dei ministeri e delle Forze dell'Ordine. Nella prolusione del presidente del convegno e presidente di sezione del Consiglio di Stato, prof. Carlo Talice, è stato evidenziato

strategica la formazione e l'informazione. Ma quella corretta e non come più volte si è assistito sui mass media ad avere una informazione che diceva il contrario del contrario, disorientando l'opinione pubblica. È necessario che si attui l'educazione stradale a partire dalla scuola materna fino alla scuola media superiore ed anche l'istituzione di tre archivi relativi a conducenti, veicoli e strade, che sono le basi insostituibili per una approfondita conoscenza del settore e per una corretta prevenzione.

Dopo il saluto del presidente del Consiglio di Stato, dott. Giorgio Crisci, sul Codice della Strada ha trattato l'argomento il prof. avv. Giuseppe Abbamonte, ordinario di Diritto Amministrativo della Università di Napoli, che ha sottolineato le sue perplessità sulla legge delega con cui il Parlamento dava al Governo l'incarico di redigere il nuovo Codice della Strada. Le osservazioni sono state sulla estensività di tale delega, che avrà validità per 3 anni e quindi comprende oltre alla stesura del nuovo Codice, tutte le successive modifiche che verranno apportate, e sulla restrittività dei contenuti in quanto il Parlamento è entrato troppo nel merito del nuovo corpo legislativo dettagliando e circoscrivendo l'ambito di operatività del Go-

Insomma una legge delega -ha detto Abbamonte- "ai limiti della costituzionalità". Ha poi parlato dei Piani di Traffico ai quali devono provvedere i Comuni ed in Italia ve ne sono ben 8 mila. Sono tutti in condizioni di poterli redigere? Ma se mancano ancora i piani regolatori generali? E poi alcuni Comuni più che parlare di regolare il traffico hanno parlato di divieti, quando invece occorre passare dai divieti alla regola di libera circolazione per tutti con studi di pianificazione del passato che si proiettino all'avvenire, creando le relative infrastrutture. Abbamonte ha detto: "Avete voluto la libera mobilità, avete favorito il crescere dei veicoli, ebbene ora date le relative infrastrutture e non i divieti".

È seguito l'intervento di Giorgio Berruti, direttore generale della Motorizzazione civile il quale ha posto l'accento sull'assurdità -tanto più in una situazione generale di crisi e recessione- della conferma della doppia competenza Pra - Motorizzazione, con archivi analoghi. Già nella legge delega, diceva Berruti, si specificava che qualsiasi modifica nel ruolo del Pra e Motorizzazione doveva essere fatta "nel rispetto delle specifiche competenze". Un eufemismo per sbarrare la strada a qualsiasi cambiamento, la rinuncia deliberata alla creazione di un archivio informativo unico.

Giorgio Berruti ha quindi preso in esame tutte le nuove competenze attribuite dal Codice della Strada alla Motorizzazione civile: dal rilascio dei contrassegni di identificazione per i ciclomotori, al rilascio delle carte di circolazione ad ogni variazione relativa al conducente ed al veicolo (con competenza esclusiva nella trascrizione per i trasferimenti di residenza e le modifiche al veicolo), fino alla gestione complessiva dell'archivio conducenti e veicoli.

In quanto alla revisione dei veicoli in circolazione, dopo 4 anni per il veicolo nuovo e successivamente ogni 2 anni, la Motorizzazione non è in condizione di poter soddisfare tale obbligo di legge, che come funzionario dello Stato deve però far rispettare. In questo caso occorre studiare l'opportunità di far svolgere le revisioni dei veicoli in circolazione da apposite officine attrezzate dalle stesse Case costruttrici. Del Codice della Strada Berruti ha detto anche che il legislatore si è preoccupato di accrescere il livello di sicurezza e questo è positivo. Ma c'è anche il lato negativo che riguarda l'amministrazione che non è in condizioni di poter assolvere completamente, come si dovrebbe, a tutte le incombenze volute dal codice anche perché lo Stato, del resto, non può offrire sempre servizi non remunerativi.

È seguito l'intervento di Valeria Olivieri, capo dell'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale

ha sottolineato la sua viva approvazione per le recenti modifiche apportate al nuovo Codice, in particolare per quanto riguarda l'adeguamento alle norme comunitarie in materia di cinture di sicurezza e di scritte ed insegne pubblicitarie sui veicoli, ed in relazione alle norme adottate da diverse città europee per regolamentare la circolazione nei centri abitati favorendo una migliore viabilità ed un minore inquinamento. Ma si è parlato anche delle strade e dei marciapiedi per i pedoni, perché anche questi riguardano la circolazione e spesso se ne incontrano di dissestati e mal ridotti.

Il dirigente del servizio della Polizia Stradale del ministero dell'Interno, Oreste Iovino, ha dimostrato che i dati del '93, relativi all'infortunistica stradale (con meno morti e meno feriti) ed al rilevamento delle violazioni alle norme di comportamento, evidenziano una flessione rispetto allo scorso anno di oltre il 6 per cento; Iovino ha esaminato inoltre le innovazioni introdotte in materia sanzionatoria, sulle quali l'Amministrazione dell'Interno ha formulato proposte emendative, accolte in sede di prima revisione del nuovo Codice della Strada, in particolare quelle concernenti i provvedimenti di sospensione cautelare ed il ritiro immediato della patente di guida, rispettivamente previsti in caso di sinistri con lesioni e nelle altre ipotesi di reato contemplate dal Codice.

Claudio Bandini concludeva gli interventi presentando l'Iter, la banca dati su motorizzazione e circolazione stradale, creata da Egaf Informatica. In pratica tutto ciò che può interessare gli operatori del settore, con una struttura informativa flessibile e con dati di tipo diverso (testi, immagini, grafici) integrati fra loro.

L'innovazione concettuale su cui si basa l'Iter, nasce proprio dalla necessità da parte degli operatori di informazioni sempre aggiornate e di facile ed immediata consultazione. La banca dati, infatti, è presso l'utente e contiene già tutti i documenti ed è aggiornata automaticamente ad ogni variazione della normativa, con sistema telematico durante le ore notturne. Una necessità, quella dell'aggiornamento tempestivo, che il nuovo Codice della Strada -legge in movimento- ha reso ancor più improrogabile. Gli utenti potenziali dell'Iter sono la Polizia Stradale, i Carabinieri, gli assessorati ai LL.PP., assessorati ai Trasporti, Motorizzazione civile, Pra, Aci, studi di consulenza automobilistica, autoscuole, autotrasportatori, Associazioni di categoria, allestitori - trasformatori di veicoli, avvocati amministrativi. È il futuro che diventa presente.