

24 novembre 2007

Cento (FE) via XXV Aprile, 11 - Centro Polifunzionale La *Pandurera*

ISTANZA AL MINISTRO DEI TRASPORTI

a conclusione del Convegno tra le Associazioni Italiane che aderiscono alla Carta Europea della Sicurezza Stradale.

L'OBIETTIVO DELL'EUROPA PER IL 2010: 25.000 VITE DA SALVARE

L'ITALIA DEVE FARCELA

Ricordando che nel nostro Paese le strade sono, da anni, teatro di guerra. Stiamo parlando, per ogni anno, di circa 9.000 morti, 25.000 disabili gravi, 300.000 feriti, sofferenze per centinaia di migliaia di famiglie, riteniamo nostro compito sottoporre un documento che potrebbe essere il *Minimo Comun Denominatore* di una nuova sinergia per contribuire a raggiungere l'obiettivo dell'Europa che è di salvare 25.000 vite per il 2010.

Visto che sono presenti per la prima volta insieme le associazioni italiane che vogliono farcela a ridurre i circa 9.000 morti anno caduti sulle strade italiane per incidenti stradali, riteniamo nostro compito sottoporre un documento che potrebbe essere un altro *Minimo Comun Denominatore* di una nuova sinergia per contribuire a raggiungere l'obiettivo dell'Europa che è di salvare 25.000 vite per il 2010.

Sotto riprodotto il documento per chiedere al Ministro dei Trasporti di provvedere a dare impulso ad un iter normativo che si concluda con l'emanazione di **un provvedimento di legge che preveda, nella forma e nella sostanza, il riconoscimento dei poteri e delle competenze alla "Divisione della sicurezza stradale" istituita presso il Dipartimento Trasporti Terrestri – Ministero dei Trasporti** al fine di superare le difficoltà tecnico-operative attualmente esistenti nell'espletamento dell'attività di controllo nei confronti degli Enti proprietari delle strade, **prevedendo sanzioni nei confronti di quest'ultimi in caso di inottemperanza alle direttive impartite dai competenti Uffici del Ministero dei Trasporti**. Tra l'altro tale procedura sanzionatoria non solo contribuirebbe a cofinanziare l'istituenda Divisione per l'espletamento delle sue funzioni, ma da un punto di vista strettamente politico tale situazione responsabilizzerebbe l'Organo Esecutivo, in quanto il Governo ha l'obbligo di dare un segnale forte della sua centralità nei confronti degli enti locali che in più di un'occasione, a seguito del fenomeno del decentramento, non riconoscono lo Stato come custode della normativa di settore – Codice della strada - emanando regolamenti e normative in aperto contrasto con i principi cardine della regolamentazione in materia di circolazione e sicurezza stradale.

Pier Luigi Ciolli

www.perlasicurezzastradale.org

www.incamper.org per consultare la rivista in **CAMPER**

Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti

indirizzo postale: 50125 Firenze - via San Niccolò, 21

e-mail: info@perlasicurezzastradale.org telefono 055 2340597 telefax 055 2346925

I STANZA AL MINISTRO DEI TRASPORTI

PER L'ATTIVAZIONE DELLA DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA STRADALE E ASSEGNAZIONE COMPITI/POTERI

Onorevole Ministro Arch. Alessandro Bianchi

MINISTERO DEI TRASPORTI

Piazza della Croce Rossa 1

00161 ROMA

È pervenuta notizia per il tramite delle Associazioni che perseguono l'obiettivo della sicurezza stradale, che il tanto auspicato Dipartimento per la sicurezza stradale, anche se ridimensionato a Direzione generale del Dipartimento Trasporti Terrestri all'interno del Ministero dei Trasporti, si trova in fase di elaborazione e in definizione nella sua struttura e competenze, in uno schema di D.P.R. di riorganizzazione del Ministero delle Infrastrutture e del Ministero dei Trasporti, a seguito della loro separazione avvenuta lo scorso anno.

Abbiamo sempre sostenuto che per risolvere ovvero migliorare il problema relativo alla sicurezza stradale, sarebbe stato necessario e fondamentale l'istituzione un organismo centrale che sia in possesso della competenza specifica in materia, al fine di seguire quotidianamente e in modo sistematico e diretto il problema relativo alla sicurezza stradale, un soggetto autorevole in grado di assicurare dati e informazioni, oltre ad avere una capacità di intervento sulla gestione della mobilità stradale sia in materia normativa e sia in contesti funzionali delle infrastrutture stradali a livello locale e generale, che organizzi un elenco delle priorità (eliminazione dei punti critici) per la sicurezza sulle strade nonché intervenga direttamente per il ripristino della sicurezza stradale ovvero si sostituisca agli enti proprietari delle strade, qualora quest'ultimi non provvedano celermente ad ottemperare alle disposizioni impartite dal medesimo Dipartimento.

La soppressione dell'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale a seguito della nuova organizzazione dell'allora nato Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, non ha fatto altro che ridurre il controllo sulla sicurezza stradale sul territorio nazionale. Difatti, come è noto l'Ispettorato in questione espletava quelle competenze ora attribuite al Ministro dei Trasporti, nella fattispecie impartire direttive per l'organizzazione della circolazione stradale e della relativa segnaletica, ma in particolare coordinava, con l'ausilio dei Provveditorati regionali alle opere pubbliche, l'attività degli Enti proprietari delle strade per una corretta applicazione delle norme del Codice della strada, applicando procedure coattive (ad esempio: diffide) in caso di inottemperanza da parte di quest'ultimi.

Il passo successivo è ora quello di rendere operativo questa nuova Direzione che abbia le medesime competenze dell'Ispettorato, che sia un supervisore che garantisca la sicurezza stradale, con cui raggiungere l'obiettivo della riduzione del 50% del numero di incidenti come la Comunità Europea ci chiede di fare entro questo decennio.

Anche le esperienze svolte nelle Commissioni Ministeriali, nelle attività di sensibilizzazione e in tutti i confronti con i soggetti interessati ed istituzioni, dimostrano che gli elementi conoscitivi e le azioni possibili da intraprendere per migliorare la sicurezza stradale vengono sistematicamente dispersi per essere poi recuperati alla successiva emergenza, senza garantire quella continuità e certezza che il settore necessita.

Affinché tale organismo sia operativo ed efficace nei modi auspicati è fondamentale che sia prevista, con apposito provvedimento normativo, sia in possesso degli strumenti necessari per assumere ed espletare quella posizione di "Garante della sicurezza stradale", nonché di intervenire sulla corretta gestione dell'infrastruttura stradale, in particolar modo, che abbia AUTORITÀ e CONTROLLO sulla segnaletica apposta sulle strade comunali, provinciali, regionali, autostrade e strade private aperte all'uso pubblico.

Il potere in questione, attualmente riconosciuto al Ministero dei Trasporti dall'art. 5 del D.Lgs. 285/92 (Nuovo Codice della Strada) - potere di emanare direttive in materia di circolazione stradale – e dall'art. 45 del medesimo Decreto Legislativo – potere sostitutivo – risulta attualmente inapplicabile per i motivi elencati dal Ministero con nota prot. n. 2580/05 del 28 settembre 2005 in risposta all'Interrogazione parlamentare n. 4- 09201, in particolare:

1. l'impossibilità da parte dello Ufficio scrivente di evadere l'elevato numero di segnalazioni di provvedimenti illegittimi emanati dagli enti pubblici in tutto il territorio;
2. l'impossibilità per carenza finanziaria di anticipare le spese per l'attuazione della procedura in esame – art. 45, comma 4;
3. la continua attività omissiva e i ritardi da parte dei comuni nel trasmettere la documentazione richiesta per l'espletamento della procedura istruttoria;
4. la persistente convinzione da parte degli enti locali di poter intervenire con proprie disposizioni – anche non conformi a quelle contemplate dal Codice della Strada – alla regolamentazione della circolazione stradale, a seguito degli effetti del decentramento amministrativo - Legge Costituzionale n. 3 del 2001;
5. la mancanza nella maggior parte dei casi della situazione " di grave pericolo per la sicurezza", come "condicio sine qua non" per l'espletamento della procedura in esame.

Pertanto, nonostante vi sia la volontà di procedere ai sensi dell'art. 45, non vi sono quasi mai le condizioni di fatto e di diritto tali da rendere fattibile quanto disposto dall'articolo in questione.

In merito a quanto sopra esposto, e al fine di evitare il rischio di modificare solamente il nome ovvero l'organizzazione di un Ufficio amministrativo – come già accaduto in passato - senza renderlo operativo e funzionale lasciandolo privo degli strumenti idonei per essere tale, si richiede al Sig. Ministro di provvedere a dare impulso ad un iter normativo che si concluda con l'emanazione di un provvedimento di legge che preveda, nella forma e nella sostanza, il riconoscimento dei poteri e delle competenze sopra elencate in capo alla "Divisione della sicurezza stradale" istituita presso il Dipartimento Trasporti Terrestri – Ministero dei Trasporti al fine di superare le difficoltà tecnico-operative attualmente esistenti nell'espletamento dell'attività di controllo nei confronti degli Enti proprietari

delle strade, prevedendo sanzioni nei confronti di quest'ultimi in caso di inottemperanza alle direttive impartite dai competenti Uffici del Ministero dei Trasporti.

Tra l'altro tale procedura sanzionatoria non solo contribuirebbe a cofinanziare l'istituenda Divisione per l'espletamento delle sue funzioni, ma da un punto di vista strettamente politico tale situazione responsabilizzerebbe l'Organo Esecutivo, in quanto il Governo ha l'obbligo di dare un segnale forte della sua centralità nei confronti degli enti locali che in più di un'occasione, a seguito del fenomeno del decentramento, non riconoscono lo Stato come custode della normativa di settore – Codice della strada - emanando regolamenti e normative in aperto contrasto con i principi cardine della regolamentazione in materia di circolazione e sicurezza stradale.

A presto leggerla,

Cento, 24 novembre 2007

.....