

Il Dipartimento dovrebbe essere cofinanziato con parte dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie per le infrazioni stradali, nonché con le eventuali sanzioni da applicare nei confronti degli enti proprietari delle strade, qualora gli stessi non provvedano ad ottemperare alle disposizioni del Dipartimento, emanate ai sensi dell'art. 45 del C.d.S.

Per quanto riguarda invece gli enti pubblici, una parte importante dei "trasferimenti" di fondi (dallo Stato alle Regioni e da queste agli enti territoriali) dovrebbe essere legata al conseguimento degli obiettivi di riduzione della incidentalità locale.

In questo modo gli enti locali, per non perdere sostanziosi finanziamenti e per non vedersi relegare tra i "cattivi gestori" pubblici, sarebbero indotti ad affrontare seriamente il problema della incidentalità; in primo luogo attuando completamente quanto già prevede il codice della strada e sfruttando appieno le disponibilità, spesso lasciate inoperose o malamente indirizzate su obiettivi solo di "cassetta", di cui dispongono (Uffici tecnici e Polizia provinciale e municipale) e successivamente con interventi integrati (Illuminazione pubblica, pulizia e manutenzione strade, scuole, autoscuole, segnaletica,) usufruendo anche del supporto che può venire loro dalla esperienza delle varie Associazioni. Queste ultime potrebbero svolgere un più appropriato ruolo di supporto coordinato centralmente da chi è e deve restare l'unico responsabile della attivazione di interventi mirati alla riduzione della incidentalità.

Inoltre, in tale sede si vuole chiarire come si a preferibile l'istituzione di un Dipartimento per la sicurezza della circolazione stradale invece di una struttura tipo Agenzia con le medesime competenze, proposta da alcuni colleghi parlamentari.

1) In primis, l'istituzione del Dipartimento sarebbe senza dubbio meno onerosa per le casse dello Stato per i seguenti motivi.

- La struttura organizzativa dell'attuale del Dipartimento Trasporti Terrestri del Ministero dei Trasporti già esercita parte delle competenze che dovrebbero essere attribuite alla nuova struttura.

- Nella medesima struttura sono già esistenti ed operativi gli uffici periferici su tutto il territorio nazionale, si pensi all'esorbitante costo ed organizzazione per lo Stato, se questo dovesse provvedere alla creazione di tanti uffici quante sono le province italiane, e con tale operazione alla fine avremmo dei uffici "cloni" rispetto a quelli già esistenti, con nuove ed ulteriori spese per uffici e personale.
- Con la struttura giuridica del Dipartimento, questo potrebbe essere cofinanziato con parte dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie per le infrazioni stradali, nonché con le eventuali sanzioni da applicare nei confronti degli enti proprietari delle strade, qualora gli stessi non provvedano ad ottemperare alle disposizioni del Dipartimento, emanate ai sensi dell'art. 45 del C.d.S; tale possibilità sarebbe da escutere in caso di Agenzia.

Oltre a quanto suesposto, vi sono anche motivi organizzativi finalizzati all'esercizio delle competenze avvalorati dalle disposizioni normative generali, che fanno sostenere la preferenza per il Dipartimento.

Come si può notare tutti i provvedimenti elencati presuppongono un controllo e una normazione nei confronti delle infrastrutture stradali, e poiché tali infrastrutture non possono che essere una prerogativa esclusiva dello Stato, si evince chiaramente come un eventuale Agenzia sarebbe menomata in modo determinante nello svolgimento delle funzioni di tutela nei confronti della sicurezza della circolazione stradale.

In conclusione si ritiene che tale organismo potrebbe essere creato con alcune delle competenze che attualmente fanno capo all'attuale Dipartimento Trasporti Terrestri del Ministero dei Trasporti.

L'Onorevole Giovanni Crema

