

IL NOTIZIARIO ASSOSEGNALETICA

www.assosegnaletica.it - www.segnaleticatemporanea.it

PER IL 2016 ASSOSEGNALETICA - ASSOCIAZIONE ITALIANA SEGNALETICA STRADALE, FEDERATA ANIMA/CONFINDUSTRIA - HA MOLTE ALTRE IDEE DA SVILUPPARE PER VIVERE DA PROTAGONISTA L'EVOLUZIONE DEL SETTORE E SOSTENERE LE ESIGENZE DEL COMPARTO NEI TAVOLI DECISIONALI. SEGUENDO GLI AGGIORNAMENTI SULL'ATTIVITÀ ASSOCIATIVA ATTRAVERSO QUESTE PAGINE E IL SITO ISTITUZIONALE, SCOPRIRETE QUANTO È IMPORTANTE E UTILE IL NOSTRO OPERATO PER IL MERCATO E GLI UTENTI DELLA STRADA

LA RESPONSABILITÀ DEGLI ENTI NELLA MANUTENZIONE DELLE STRADE: IL PROBLEMA DELLA DISCREZIONALITÀ AMMINISTRATIVA E DELL'ASSENZA DI ADEGUATE RISORSE PUBBLICHE

Nel mese di Luglio la Legge sull'omicidio stradale varata in Marzo, della quale è stato Primo relatore alla Camera il Deputato reggiano del PD Paolo Gandolfi, è stata contestata - come riferisce la Gazzetta di Reggio - proprio dai Sindaci del suo Partito, che ne hanno chiesto la modifica temendo di finire in galera in caso di incidente mortale causato dalla cattiva manutenzione delle strade comunali.

Le preoccupazioni sono nate probabilmente dalla prima sentenza di condanna per omicidio colposo emessa dal Tribunale di Crotona il 28 Giugno scorso, a carico anche dell'ex Presidente di quella Provincia.

Le motivazioni le spiega in parte il Presidente della Provincia di Verona Antonio Pastorello, Sindaco di Roveredo di Guà (Bassa), in una lettera indirizzata al Presidente del Consiglio, al Ministro dell'Interno, al Prefetto, alla Procura di Verona, al Comando Provinciale dei Carabinieri e alla Polizia Stradale.

In sintesi chiede che - in assenza di risorse adeguate da investire nella sicurezza stradale in termini di manutenzione e costruzione delle strade - il reato di omicidio stradale non venga esteso ai Gestori delle reti.

ANCI-Associazione Nazionale dei Comuni Italiani, dal canto suo, si è affrettata a chiedere precisazioni proprio sugli ambiti e le fattispecie di applicazione del nuovo reato, auspicando peraltro - come è riportato in un comunicato pubblicato sul loro sito negli stessi giorni - un Piano urbano della sicurezza stradale sostenuto anche con le risorse del Piano Nazionale sulla sicurezza stradale (che spera che il Governo rifinanzi per i prossimi anni), nonché con le risorse derivanti dall'obbligo di destinazione del 50% delle multe, che i Comuni riscuotono e che devono investire sulla sicurezza stradale e urbana.

A tal proposito, Assosegnaletica segnala che è stato presentato un emendamento al Codice della Strada in sede di Commissione Bilancio della Camera dei Deputati che all'esame aveva il Decreto Legge n° 113/2016 recante misure finanziarie urgenti per gli Enti territoriali e il territorio. L'emendamento - finalizzato a rendere disponibile agli enti locali un consistente complesso di risorse da utilizzare quale volano per assicurare la realizzazione di quegli interventi di manutenzione e messa in sicurezza delle infrastrutture stradali, ivi compresa la segnaletica, nonché potenziare attività di controllo delle violazioni permettendo, fra l'altro, di riattivare gli investimenti in sicurezza stradale anche con beneficio dell'occupazione nelle aziende operanti nel settore - purtroppo non è stato approvato, ancorché ritenuto inammissibile.

Eppure per Assosegnaletica è quella la strada da percorrere, come peraltro emerge dal progetto di ricerca sui costi degli incidenti stradali commissionato all'Università di Salerno. Un'analisi del quadro normativo di riferimento, fonte degli obblighi



1. Un esempio di segnaletica su una struttura a portale

degli Enti proprietari e dei connessi profili di responsabilità che emergono da una giurisprudenza finalmente attenta alla tutela dell'utente (della strada)-consumatore (di servizi).

Uno studio che dimostra quanto sia importante e urgente intervenire sulla riforma del Codice della Strada per risolvere il problema della discrezionalità amministrativa e dell'assenza di adeguate risorse pubbliche, con particolare riferimento all'impatto - in termini di sicurezza, obblighi e diritto all'informazione - di una malasegnaletica sugli incidenti stradali.

L'INDAGINE DELL'UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI SALERNO

"Il costo degli incidenti. La segnaletica stradale fra sicurezza, obblighi di custodia e diritto all'informazione".

È questo il titolo dell'indagine curata dal Dipartimento di Scienze Giuridiche dell'Università degli Studi di Salerno per conto di Assosegnaletica. Nelle parole della Prof.ssa Virginia Zambrano e dell'Avv. Francesca Fiorentino - rispettivamente Coordinatrice del progetto e Ricercatrice - gli obiettivi dello studio, che sarà presentato in autunno.

La sicurezza delle strade e la loro manutenzione costituiscono alcuni degli obiettivi che il Legislatore ha inteso perseguire mediante l'introduzione di obblighi normativi che determinano l'arresto del potere discrezionale della Pubblica Amministrazione. Anche negli ambiti caratterizzati dalla discrezionalità c.d. pura, il soggetto pubblico è tenuto ad osservare le disposizioni di legge e di regolamento nonché le Norme tecniche che di volta in volta si impongono, poste a tutela dell'integrità personale e patrimoniale dei terzi.

Sovente però il lodevole fine perseguito dal Legislatore non è supportato da un altrettanto lodevole mezzo, tant'è che tutt'oggi, dopo 23 anni dall'entrata in vigore del nuovo Codice della Strada, il sistema segnaletico sulle strade italiane continua ad essere carente dei criteri di efficienza ed uniformità ivi richiesti, indirizzati, esplicitamente, alla tutela della sicurezza della circolazione stradale, e implicitamente, alla protezione del bene vita.

Sicché di palmare importanza appare un'analisi del quadro normativo di riferimento, fonte degli obblighi degli Enti proprietari e dei connessi profili di responsabilità, emergenti da un formante giurisprudenziale (solo oggi) incline alla tutela del soggetto utente-consumatore.

Indagini statistiche svelano che una quota parte non trascurabile di sinistri stradali derivi da carenze più o meno gravi nel campo della segnaletica, il cui stato deve conformarsi al criterio di efficienza perfetta di cui si è avvalso il Legislatore all'art. 38, comma 7, C.d.S.

L'adempimento di tale obbligo presuppone un continuo ed efficace controllo ed una costante vigilanza ad opera dell'Ente competente, il quale non può elevare la scarsità di risorse a disposizione ad esimente, al solo fine di beneficiare di una pronuncia di esonero di responsabilità.

Il Legislatore, a norma dell'art. 208 C.d.S., ha inteso istituire un fondo speciale, incrementato dai proventi delle sanzioni amministrative derivanti dalle violazioni del Codice della Strada, in favore degli Enti locali per finalità connesse al miglioramento della sicurezza stradale. Benché l'espressione miglioramento della circolazione stradale abbia portata ampia e generica, la discrezionalità dell'Ente territoriale è circoscritta alle finalità di cui al comma 4 della richiamata disposizione e al successivo comma 5bis.

Il vincolo di destinazione di cui al citato art. 208 insiste sulla summa di tutti i proventi sanzionatori stradali e si discosta dal vincolo di destinazione emergente dall'art. 142, comma 12ter,

del Codice, afferente invece i proventi sanzionatori derivanti dall'accertamento delle violazioni dei limiti massimi di velocità indicati dalla medesima Norma, da destinare alla sicurezza delle infrastrutture stradali, ivi compresa la segnaletica ed i relativi impianti. Tale ultima disposizione pare potersi definire speciale rispetto alla prima, in quanto benché statuisca parimenti un vincolo sui proventi derivanti dall'accertamento di violazioni, in essa si ha riguardo solo alle condotte poste in violazione dei limiti di velocità.

L'art. 142 inoltre introduce un differente e discutibile piano di riparto delle somme ed omette ogni richiamo a vincoli o limiti di ripartizione interna. Invero, al fine di rendere operativa la richiamata disposizione, anche nella definizione delle modalità di versamento dei proventi agli Enti titolari, era stata prevista l'emanazione di un decreto attuativo, di cui ad oggi, ovvero a distanza di sei anni dalla novella al Codice, ancora non vi è traccia.

Detta inerzia, variamente giustificata e sovente strumentalizzata dagli Enti territoriali inadempienti, è evidentemente motivo di analisi o di rianalisi di un testo che necessita di una revisione.

Al fine di rendere concretamente possibili gli obiettivi voluti dal Legislatore, è opportuno intervenire - senza ulteriori esitazioni - sia sul piano rigoroso delle sanzioni applicabili all'Ente inadempiente sia sul parimenti fertile terreno della semplificazione delle procedure, mediante una differente ripartizione dei proventi vincolati, magari ispirata alla previsione di cui all'art. 208, e un efficace sistema di controllo delle violazioni commesse. ■



2. Rilievo e validazione georeferenziati della segnaletica stradale, propedeutici alla redazione del piano del segnalamento

(1) Association Manager