

Unione Province d'Italia



UPI

Camera dei Deputati

IX Commissione (Trasporti, poste e  
telecomunicazioni)

Audizione esame delle proposte di legge recanti

*"Modifiche al codice della strada"*

Roma, 21 febbraio 2019

### Premessa. Le competenze delle Province sulla viabilità

Alle Province e alle Città metropolitane è assegnata la gestione, manutenzione e messa in sicurezza di **132 mila chilometri di strade**, ovvero l'**80%** della rete viaria nazionale, di cui **38 mila** sono strade montane (il 30%), su cui insistono **almeno 30.000 ponti, viadotti e gallerie**

**Quando si parla di servizi di viabilità garantiti dalle Province si intende**

- ✓ Ripristino della pavimentazione stradale
- ✓ Servizio **sgombraneve e antigelo**
- ✓ Manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere d'arte
- ✓ Tutela idraulica del corpo stradale
- ✓ Realizzazione e manutenzione **barriere** fono-assorbenti e **guard-rails**
- ✓ Apposizione e manutenzione **segnaletica** orizzontale e verticale
- ✓ **Manutenzione** delle aree a verde: sfalcio erba
- ✓ Raccolta e smaltimento **rifiuti**
- ✓ Servizi di **vigilanza** e **presidio** delle strade provinciali e dei ponti
- ✓ Realizzazione di **piazzole** fermata **bus**
- ✓ **Manutenzione** ordinaria e straordinaria dei Centri Operativi e delle Case Cantoniere
- ✓ Servizio **emergenza/reperibilità**

In occasione della 73° Conferenza del Traffico, promossa da ACI nello scorso mese di novembre, è stato presentato uno studio dell'Università di Tor Vergata, che individua, quale media di **fabbisogno standard per la manutenzione ordinaria delle strade provinciali**, la cifra di **13.000 euro a km** per un totale annuo di 1,7 miliardi. Attualmente per questa voce di spesa la disponibilità reale, per le sole Province delle Regioni a Statuto ordinario, è di circa **455 milioni**, cui va aggiunta una quota parte dei 250 milioni assegnati dalla Legge di Bilancio 2019 fino al 2033, per la manutenzione sia di strade che di scuole.

Per la manutenzione straordinaria (investimenti) delle strade provinciali il **fabbisogno standard è invece individuato** in 33.000 euro a km **per un totale di 4,4 miliardi l'anno**. **Attualmente la disponibilità reale è pari a 1,6 miliardi per 6 anni**.

A fronte dei dati rappresentati dallo Studio appena citato, occorre sottolineare come invece ANAS per i suoi 20 mila chilometri di strada (contratto di gestione 2016/20) disponga di 29,5 miliardi: 5,9 miliardi l'anno pari a 295 mila euro a chilometro.

È evidente che la distanza tra le due cifre a disposizione non è giustificabile.

**Non solo:** Nonostante i risultati del monitoraggio effettuato da tutte le Province su richiesta del Ministero delle Infrastrutture, subito dopo la tragedia del Ponte Morandi, abbia evidenziato che in tutta Italia ci siano **1.918 ponti, viadotti o gallerie in gestione alle Province**, che necessitano di interventi urgenti in quanto già soggetti a limitazione del transito o della portata - quando non chiusi -, la legge di Bilancio 2019 ha stanziato 50 milioni per 5 anni per i soli ponti che insistono sul Bacino del Po, assegnandone perfino una quota parte all'ANAS. E questo, nonostante proprio per questi ponti le Province abbiamo già progetti pronti, molti dei quali in fase avanzata di progettazione.

## 1. Le proposte di modifica al Codice della strada

I disegni di legge posti all'esame della Commissione Trasporti della Camera dei Deputati si focalizzano su diversi e molteplici aspetti del Codice della Strada, che vanno dalla disciplina dei veicoli a due ruote, alla regolazione degli impianti semaforici, come pure alla disciplina dei veicoli di particolare interesse storico, documentazione di circolazione, alla tutela delle fasce deboli, ecc....

A fronte della eterogeneità dei contenuti dei diversi progetti di legge, l'Unione delle Province d'Italia intende brevemente rappresentare alcune specifiche osservazioni che attengono a materie di maggiore e diretto impatto sulle attività amministrative delle Province, con particolare riferimento agli articoli inerenti all'utilizzo dei proventi derivanti dalle sanzioni per eccesso di velocità.

Ci si riferisce in particolare alle proposte di legge n. C219 (Schullian), n. C681 (Baldelli), n. C1366 (Maccanti), C1368 (Scagliusi), le quali intervengono a modificare l'articolo 142 del CdS, inerente i limiti di velocità.

Questi progetti di legge correggono la disciplina contenuta nell'articolo 142 CdS in particolare sui commi 12 bis, ter e quater, al fine di dare maggiore visibilità, trasparenza e pubblicità, attraverso i siti internet dei singoli enti locali, nonché del Ministero delle Infrastrutture, ai dati riferiti ai proventi delle sanzioni e al loro utilizzo in termini di potenziamento della sicurezza stradale.

Nulla però viene detto circa le modalità con cui queste informazioni vengono rese: a tal proposito giova ricordare che tale norma la quale impone, da un lato, il trasferimento del 50% delle sanzioni da eccesso di velocità all'ente proprietario della strada e, dall'altro l'utilizzo dei relativi proventi in interventi di sicurezza, pur essendo formalmente e sostanzialmente in vigore (vedi a tal proposito art. 4 ter, co.16 del dl 16/2012, il parere Ministero Infrastrutture e trasporti n. 5538 del 23 settembre 2016, nonché la circolare Ministero dell'Interno, prot 17909 del 24 dicembre 2012), non ha mai potuto esplicitare i suoi effetti, in carenza di una uniforme e corretta applicazione da parte degli enti locali, come pure da parte dello Stato, che è tenuto, proprio in virtù di quanto previsto al comma 12 bis, al versamento del 50% delle sanzioni agli enti locali proprietari della strada, in caso di sanzioni elevate da organi accertatori statali (fattispecie che rappresenta oltre il 30% dei casi per la sola violazione dei limiti di velocità).

Ecco perché, fin dal 2014 circa, in sede di Conferenza Stato Città Autonomie Locali, si è tentato di lavorare ad un decreto che consenta di dare corpo alla relazione da trasmettere al Ministero delle Infrastrutture con tutte le informazioni indicate nel comma 12 quater e successivi, senza purtroppo alcun esito positivo. Proprio in queste settimane è stato nuovamente presentato uno schema di decreto attuativo su cui si sta lavorando.

Occorre però far presente che la necessità di trasparenza e di aderenza agli obblighi di investimento in sicurezza posti in capo agli enti locali devono poter essere accompagnati da un corpo normativo che non sia solo meramente punitivo (in caso di mancato invio vengono tagliati i trasferimenti erariali) ma principalmente e soprattutto coerente e aderente alla realtà in termini di regole contabili e rendicontazione.

In sostanza, seppur è possibile, se non opportuno, evidenziare, in sede di rendiconto, gli incassi derivanti da specifiche sanzioni del CdS (in questo caso da eccesso di velocità), appare assai più complicato indicare una somma adeguata di investimenti realizzati nell'anno di riferimento, stante il fatto che le entrate extragettili, che si rendicontano a fine anno, e derivano anche da versamenti operati da altri enti locali, ovvero da organi accertatori statali secondo stime e tempistiche certamente non prevedibili, non possono essere utilizzate, in sede previsionale ad inizio anno, per programmare gli interventi di investimenti con relativo cronoprogramma. Non può dunque esserci coincidenza di risorse tra incassi e investimenti realizzati nell'anno, fermo restando che un programma di interventi infrastrutturali di messa in sicurezza della rete viaria può impiegare diversi mesi per essere portato a compimento. Ecco perché è necessario rendere coerente la norma primaria con l'obiettivo del legislatore.

In questo modo viene salvaguardata l'esigenza di trasparenza circa l'ammontare delle risorse derivanti da sanzioni da eccesso di velocità, ma anche quella di verifica degli interventi di messa in sicurezza programmati dall'ente locale.

Fuori contesto, infine appare l'automatismo della riduzione delle risorse per gli enti locali per un importo pari al 90%, essendo tale meccanismo, per i motivi sopra riportati, non percorribile nei fatti; si condivide comunque la correlazione tra l'inadempienza del mancato invio della relazione alla responsabilità disciplinare.

Si propone dunque una modifica all'articolo 142 come sotto riportata:

12-bis. I proventi delle sanzioni derivanti dall'accertamento delle violazioni dei limiti massimi di velocità stabiliti dal presente articolo, attraverso l'impiego di apparecchi o di sistemi di rilevamento della velocità ovvero attraverso l'utilizzazione di dispositivi o di mezzi tecnici di controllo a distanza delle violazioni ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge 20 giugno 2002, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° agosto 2002, n. 168, e successive modificazioni, sono attribuiti, in misura pari al 50 per cento ciascuno, all'ente proprietario della strada su cui è stato effettuato l'accertamento o agli enti che esercitano le relative funzioni ai sensi dell'articolo 39 del decreto del Presidente della Repubblica 22 marzo 1974, n. 381, e all'ente da cui dipende l'organo accertatore, alle condizioni e nei limiti di cui ai commi 12-ter e 12-quater. Le disposizioni di cui al periodo precedente non si applicano alle strade in concessione. Gli enti di cui al presente comma diversi dallo Stato utilizzano la quota dei proventi ad essi destinati nella regione nella quale sono stati effettuati gli accertamenti.

12-ter. Gli enti di cui al comma 12-bis destinano le somme derivanti dall'attribuzione delle quote dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie di cui al medesimo comma alla realizzazione di interventi di manutenzione e messa in sicurezza delle infrastrutture

stradali, ivi comprese la segnaletica e le barriere, e dei relativi impianti, nonché al potenziamento delle attività di controllo e di accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale, ivi comprese le spese relative al personale, nel rispetto della normativa vigente relativa al contenimento delle spese in materia di pubblico impiego e al patto di stabilità interno.

12-quater. Ciascun ente locale trasmette in via informatica al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed al Ministero dell'interno, entro il 31 maggio di ogni anno, una relazione in cui sono indicati, con riferimento all'anno precedente, l'ammontare complessivo dei proventi di propria spettanza di cui al comma 1 dell'articolo 208 e al comma 12-bis del presente articolo, come risultante da rendiconto approvato nel medesimo anno, e ~~gli interventi realizzati a valere su tali risorse, con la specificazione degli oneri sostenuti per ciascun intervento~~ **nonché gli interventi di messa in sicurezza programmati**. ~~La percentuale dei proventi spettanti ai sensi del comma 12-bis è ridotta del 90 per cento annuo nei confronti dell'ente che non trasmetta la relazione di cui al periodo precedente, ovvero che utilizzi i proventi di cui al primo periodo in modo difforme da quanto previsto dal comma 4 dell'articolo 208 e dal comma 12-ter del presente articolo, per ciascun anno per il quale sia riscontrata una delle predette inadempienze. Le inadempienze di cui al periodo precedente rilevano ai fini della responsabilità disciplinare e per danno erariale e devono essere segnalate tempestivamente al procuratore regionale della Corte dei conti.~~

Da ultimo si ritiene opportuno segnalare una proposta di modifica alla disegno di legge C193, relativo alla adozione di criteri e limiti per la determinazione delle spese di accertamento e di notificazione delle violazioni in materia di circolazione stradale: la proposta di modifica interviene per inserire una norma a disciplina della determinazione dei costi di cui al comma 4, sostanzialmente prevedendo un limite alle spese che gli enti da cui dipendono gli organi accertatori possono porre a carico degli utenti della strada in relazione alle sanzioni che vengono irrogate; occorre però prevedere che il relativo decreto venga definito **“d’intesa con la Conferenza Stato Città autonomie Locali”**, laddove siedono gli enti proprietari dello Stato.