

# IL NOTIZIARIO ASSOSEGNALETICA

www.assosegnaletica.it - www.segnaleticatemporanea.it

**ASSOSEGNALETICA - ASSOCIAZIONE ITALIANA SEGNALETICA STRADALE, FEDERATA ANIMA/CONFINDUSTRIA - HA SEMPRE MOLTE 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 TALE OPERATO PER IL MERCATO E GLI UTENTI DELLA STRADA**

## IL PROBLEMA DELLE RISORSE FINANZIARIE PER LA MANUTENZIONE DELLE STRADE. LA RILEVANZA DEGLI ARTICOLI 208 E 142 CODICE DELLA STRADA E UN AUSPICIO DI RIFORMA

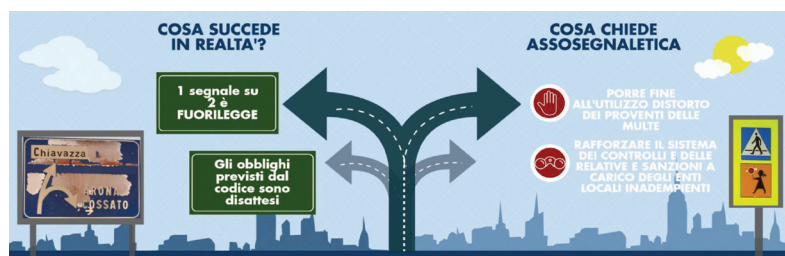
Nel 2017 i Comuni hanno incassato la cifra record di 1,67 miliardi per "sanzioni e ammende".

Rispetto al 2016, l'aumento è del 18% eppure si è registrato un calo del 12% per le spese di manutenzione delle strade (Fonte: Il Sole 24 Ore, 8 Aprile 2018). Ci preme pertanto richiamare la rilevanza degli artt. 208 e 142 del Codice della Strada, come riportato nell'indagine commissionata da Assosegnaletica al Dipartimento di Scienze Giuridiche dell'Università di Salerno.

La seconda parte dell'indagine "I costi degli incidenti. La segnaletica stradale fra sicurezza, obblighi di custodia e diritto all'informazione", dedicata al fondamento della responsabilità, si conclude infatti con un capitolo dedicato al problema delle risorse finanziarie e alla Legge disattesa. Di seguito riportiamo il testo integrale. "Il richiamo a quel "grado di civiltà della Nazione", con cui il

Ministro Nesi accompagnava il recepimento della Direttiva del 24 Ottobre 2000 n° 301, apre all'annoso capitolo della sufficienza delle risorse finanziarie. Ancor oggi numerosi sono i casi al vaglio dell'Autorità Giudiziaria che denunciano il distorto utilizzo che gli Enti Locali facciano dei proventi i quali, per Legge, devono essere viceversa destinati alla manutenzione della rete viaria. Il Legislatore, a norma dell'art. 208 C.d.S., ha istituito 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. Per quanto la Giurisprudenza abbia precisato che l'espressione "miglioramento della circolazione stradale" denota portata ampia e generica, legittimando finanche la distrazione delle somme al pagamento del lavoro straordinario dei vigili urbani, la discrezionalità dell'Ente territoriale è circoscritta ai meri obiettivi di cui al comma 4 della richiamata disposizione 139.

Sicché regioni, province e comuni, allorché le violazioni siano accertate da Funzionari, Ufficiali ed Agenti ad essi legati da rapporti di dipendenza o di cui si siano avvalsi nell'assolvimento dei loro obblighi, sono tenuti a destinare una misura pari ad almeno un quarto del 50% dei proventi, ad opere di intervento sulla segnaletica stradale, soggetta, per natura, ad usura e invecchiamento, per Legge, a prescrizione. Una misura pari ad almeno un quarto dell'indicata quota è destinata al potenziamento delle attività di controllo e di accertamento delle violazioni delle disposizioni del Codice, laddove la restante parte della quota è riservata ad una generica opera di manutenzione, funzionale al promovimento della sicurezza, anche e soprattutto a tutela degli utenti deboli. Tra questi, bambini, anziani, disabili, pedoni e ciclisti nonché, precisa un attento Legislatore alla promozione dell'educazione stradale, all'implementazione di questa nelle scuole di ogni ordine e grado ed alla tutela, sotto il profilo della sicurezza e della salute, dei soggetti preposti al controllo del rispetto delle regole della circolazione stradale medesima. Infine, la porzione residua della quota soggetta a vincolo potrebbe essere destinata anche alle finalità di cui all'art. 5bis, ossia per assunzioni stagionali, per il



1A e 1B. Infografica a cura di FB & Associati

potenziamento di servizi notturni e di prevenzione, per l'acquisto di automezzi, mezzi e attrezzature in favore dei Corpi e dei servizi di Polizia Provinciale e Municipale. Il Legislatore sembra, insomma, racchiudere in una visione di insieme armonica e coerente, le linee strategiche per rendere effettiva quella sicurezza tanto auspicata. Si tratta di un vincolo di destinazione, quello di cui all'art. 208 C.d.S. che insiste sulla summa di tutti i proventi sanzionatori stradali e si discosta dal vincolo di destinazione emergente dall'art. 142, comma 12ter, C.d.S., il quale attiene, invece, ai proventi sanzionatori derivanti dall'accertamento delle violazioni dei limiti massimi di velocità indicati dalla medesima Norma, ed effettuati attraverso l'impiego di apparecchi o di sistemi di rilevamento, come meglio precisato al comma 12bis della medesima Norma. Rispetto alla prima, tale ultima disposizione pare potersi definire "speciale" in quanto, benché statuisca parimenti un vincolo di destinazione sui proventi derivanti dall'accertamento di violazioni, si ha riguardo esclusivamente alle condotte poste in violazione dei limiti di velocità. Ma, ciò posto, non tutto è così lineare come sembrerebbe. L'art. 142 introduce, infatti, un differente e discutibile piano di riparto delle somme, omettendo altresì ogni richiamo a vincoli o limiti di ripartizione interna. Per meglio dire, il Legislatore si limita a precisare che detti proventi "sono attribuiti, in misura pari al 50% ciascuno, all'Ente proprietario della strada su cui è stato effettuato l'accertamento o agli Enti che esercitano le relative funzioni (...) e all'Ente da cui dipende l'organo accertatore", nonché ha evidenziato che gli Enti "diversi dallo Stato utilizzano la quota dei proventi ad essi destinati nella regione nella quale sono stati effettuati gli accertamenti" 140.

L'evidente carenza di linearità del dettato normativo ha, verosimilmente, indotto lo stesso Legislatore (cfr., Legge 29 Luglio 2010, n° 120, che ha novellato il richiamato art. 142 e introdotto i relativi commi 12bis, 12ter e 12quater) l'emanazione di un decreto attuativo del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Interno, sentita la Conferenza Stato-città ed Autonomie Locali, affinché:

- a. venga approvato il modello di relazione previsto dal comma 12quater 41;
- b. vengano definite le modalità di trasmissione in via informatica della relazione;
- c. vengano definite le modalità di versamento dei proventi agli Enti titolari, di cui al comma 12bis;
- d. infine, vengano definite le modalità di collocazione ed uso dei dispositivi o mezzi tecnici di controllo, finalizzati al rilevamento a distanza delle violazioni delle Norme di comportamento di cui al medesimo art. 142.

Detto Decreto Attuativo, ad oggi, ovvero a distanza di circa otto anni dalla novella al Codice, ancora non è stato emanato. L'inerzia, variamente giustificata, e sovente strumentalizzata dagli Enti territoriali inadempienti, si fa così, evidentemente, motivo di analisi o di (ri)analisi di un testo che necessita di una revisione. La scarsità delle risorse a disposizione dell'Ente territoriale - di

fronte ad una limitata o pressoché inesistente manutenzione delle strade e della segnaletica ivi presente - non può assurgere ad esimente, al solo fine di consentire all'Ente di beneficiare di una pronuncia di esonero di responsabilità.

Ne consegue che, di fronte al frequente inadempimento del custode pubblico, l'alternativa è la seguente: o si rendono concretamente operanti le sanzioni di cui al comma 12quater del richiamato art. 142, oppure si riconosce l'inadeguatezza del testo normativo vigente e si interviene nuovamente al fine di rendere concretamente possibili gli obiettivi voluti dal Legislatore.

Si auspica, dunque, un imminente intervento legislativo che incida 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, ed un'efficace sistema di controllo delle violazioni commesse.

Non è questa la sede per affrontare il tema del rilievo della condotta omissiva della P.A.. Latitanze dell'Ente pubblico, ritardi ingiustificati, sprechi potrebbero offrire più di un appiglio ai giudici, specie in presenza di obblighi specifici che mirano alla tutela della sicurezza e specie in considerazione della piena operatività nei confronti del soggetto pubblico del principio generale del *neminem laedere*. Certo, la ricerca di un punto di incontro fra opposte esigenze (costi reali della segnaletica e scarsità dei finanziamenti) può presentarsi complessa. Ma è dubbio che aspetti economici possano prevalere a fronte della tutela di beni di rango costituzionale.

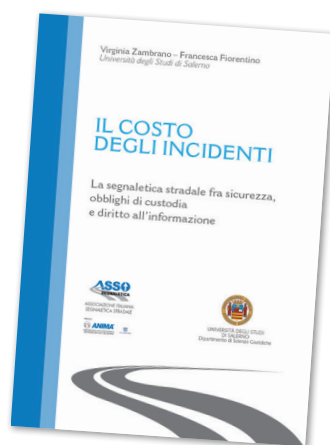
Scelte di politica finanziaria, dunque, devono indurre tutti gli Enti territoriali ad operare nel settore del mantenimento e del potenziamento della strada nel suo complesso, giacché l'autonomia finanziaria, propria di ciascun Ente, si arresta di fronte a siffatto primario obiettivo. Lo stesso Legislatore, d'altro canto, ha ritenuto tutt'altro che remota la possibile eventualità che i fondi siano insufficienti per l'assolvimento degli obblighi manutentivi, onerando a tal fine gli Enti proprietari alla copertura di tali spese mediante le previsioni ordinarie di bilancio.

L'art. 393 del regolamento di attuazione ed esecuzione dispone infatti che "gli Enti Locali sono tenuti ad iscrivere nel proprio bilancio annuale apposito capitolo di entrata e di uscita dei proventi ad essi spettanti a norma dell'art. 208 del Codice", e per le somme incamerate e per le spese effettuate, ai sensi rispettivamente dell'art. 208, commi 1 e 4, ogni anno deve essere fornito un rendiconto

finale al Ministero dei lavori pubblici. Non che l'indicazione sia risolutiva, specie attese le endemiche difficoltà economiche in cui versano gli Enti. Il solco però è tracciato, quanto meno nella direzione della individuazione di una serie di soggetti pubblici corresponsabili - ciascuno per la sua fascia di competenza - della situazione di inadempimento".

Ricordiamo che l'indagine "Costi degli incidenti. La segnaletica stradale fra sicurezza, obblighi di custodia e diritto all'informazione", curata da Virginia Zambrano e Francesca Fiorentino dell'Università di Salerno-Dipartimento Scienze Giuridiche da cui è tratto il testo di cui sopra, può essere richiesta in formato elettronico a [asso-segnaletica@anima.it](mailto:asso-segnaletica@anima.it).

<sup>(1)</sup> Association Manager di Assosegnaletica



2. La copertina del volume "Il costo degli incidenti"