Le nostre strade sono già quello che ognuno può vedere e in questo quadro - sembra incredibile ma è vero - un gruppo di Parlamentari (Misiani e altri, Castelli, Cirielli, Caso, Cariello, Sorial, Brugnerotto D'Incà e altri ancora) si è dato da fare per cercare di sottrarre i proventi delle contravvenzioni dall'impiego in manutenzione stradale. Ma andiamo in ordine. Le sanzioni amministrative pecuniarie (cosiddette "multe") assolvono diverse funzioni, prima tra tutte quella di deterrenza e servono (o dovrebbero servire, cosa che certo non avviene se si mette il limite di 30 all'ora sulla Cristoforo Colombo o di 10 all'ora in via Nizza, a Roma) a dissuadere dal porre in essere comportamenti illeciti o scorretti sotto il profilo della sicurezza stradale.
Va da sé che un uso corretto, virtuoso e direi conseguente dei proventi così raccolti è quindi il loro investimento per migliorare lo specifico contesto ambientale nel quale è maturato il comportamento illecito stesso. E in effetti, in quota parte, il Codice della Strada (riforma del Codice della Strada sfociata nella Legge 120/2010) ripartisce e destina tra l'Ente proprietario della strada oggetto del rilevamento tramite apparecchiatura e l'Ente da cui dipende l'organo accertatore 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*". In modo similare l'art. 208, comma 4 disciplina la ripartizione del 50% (almeno un un quarto a interventi di sostituzione, ammodernamento, potenziamento, messa a norma e manutenzione della segnaletica delle strade di proprietà dell'ente; almeno un quarto potenziamento delle attività di controllo e accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale e il rimanente ad altre finalità connesse al miglioramento della sicurezza stradale). Senonché questo non succede, per la caparbia ed inammissibile inazione (avversione) di alcuni soggetti, che adesso potrebbero vedere giuridicamente "sanato" questo loro comportamento.

Manutenzione, la "distrazione" dei proventi contravvenzionali

Infatti, benchè il tema della destinazione dei proventi contravvenzionali sia oggetto di discussione da almeno dieci anni, andiamo peggiorando: sono stati infatti recentemente presentati, dal suddetto Gruppo di Parlamentari, alcuni emendamenti che riguardano, tra l'altro, la destinazione dei proventi contravvenzionali, in base ai quali essi non sarebbero più indirizzati alla manutenzione delle strade, ma dirottati, tra l'altro, verso stipendi e spese di gestione di organi della polizia stradale! A creare ulteriore confusione istituzionale vi è la circostanza che le proposte di modifica di cui all'art. 142, comma 12-ter vengono sostenute solo per le province e le aree metropolitane, cioè quelle aree che più di tutte hanno bisogno di manutenzione rispetto alla restante rete; peraltro tale discriminazione tra strade risulterebbe, probabilmente, incostituzionale e, di conseguenza, potrebbe dare luogo a ricorsi e vertenze per uniformare i trattamenti.
Gli emendamenti proposti, oltre a essere gravi in termini di principio, esuberano i contenuti della delega, considerando che il provvedimento su cui si opera è uno schema di Decreto Legislativo di delega al Governo da parte del Legislatore che non si è espresso, a suo tempo, su eventuali modifiche del destino dei proventi contravvenzionali. Allo stesso modo non si potrebbe pensare di proporre detto cambiamento ricomprendendolo in altro punto della delega, poiché modificare la destinazione di ingenti risorse economiche necessita di una precisa volontà politica. La mancanza della relazione sui proventi così ottenuti da parte dei Comuni nonché la stessa risposa del Ministro delle infrastrutture e dei Trasporti all'interrogazione promossa dall'On. Baldelli, sembrano indicare come non si riesca a far rendicontare ai Comuni la destinazione dei proventi in oggetto. Sottrarre risorse alla sicurezza e alla manutenzione infrastrutturali - gravemente trascurate nel tempo - per destinarle a quello della repressione del comportamento umano ampliamente normato, sarebbe una scelta anche tecnicamente gravissima, come argomentato da Finco in una lettera indirizzata al Presidente del Consiglio dei Ministri il 30 maggio scorso e, per conoscenza, ai Presidenti delle Commissioni Ambiente e Lavori Pubblici del Senato e della Camera, ai Relatori della bozza di D.lgs. Nuovo Codice della Strada, nonché al Ministro e al Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Angelo Artale
Direttore Generale FINCO
Federazione Industrie Prodotti Impianti Servizi ed Opere Specialistiche per le Costruzioni