



NOTA STAMPA

Conferenza stampa
Roma, Via del Corso 117 - presso la sede del quotidiano "l'Opinione"

“A chi la ‘precedenza’ per l’uso dei proventi contravvenzionali?”

Roma, 9 febbraio 2010 - Il tema della destinazione dei proventi contravvenzionali per la violazione del Codice della Strada, al centro della conferenza stampa, promossa dalle associazioni delle dotazioni di sicurezza stradale aderenti a Confindustria - ACAI, AISES, ASSOSEGNALETICA e SITEB – che ha coinvolto anche le associazioni dei consumatori e delle vittime della strada.

Gli organizzatori hanno denunciato:

- 1) **i proventi contravvenzionali** (già destinati dal Codice della Strada alla messa a norma e manutenzione delle strade, con particolare attenzione alle dotazioni di sicurezza dall'art. 208 del Codice della strada, di recente perfezionato e dotato di sanzione dal Ddl Valducci già licenziato alla Camera in seconda lettura) con una serie di proposte emendative sostenute dal Relatore Sen. Cicolani, **potrebbero essere dirottati per 10 anni sul Tutor**, il rilevatore di velocità già in funzione principalmente nelle autostrade ASPI, che sarebbe esteso a tutta la viabilità, anche nel circuito stradale aperto, creando così non poche perplessità anche sul suo buon funzionamento;
- 2) **tale inversione di linea contrasta anche con quanto affermato nella relazione della Corte dei Conti sugli enti locali**, che, tra gli elementi di censura, inserisce le inadempienze degli enti medesimi all'obbligo di investire il 50% dei proventi contravvenzionali nella messa a norma e manutenzione delle strade, considerato obbligo primario la cui larga inottemperanza crea già da tempo problemi alla stessa credibilità dei bilanci presentati in attivo;
- 3) la Direttiva comunitaria 2008/96/CE che dovrebbe essere recepita entro dicembre di quest'anno prevede la messa a norma e la manutenzione programmata delle strade transnazionali, ma l'intento del legislatore italiano – e di quasi tutti i Paesi Membri - è quello di estendere, anche gradualmente, le norme europee a tutta la rete.

Questo implica un sistema di ispezione e di controlli molto frequenti e in profondità, con grossi investimenti di bonifica, per una rete quale quella italiana, che lascia molto a desiderare.

I proventi contravvenzionali dovrebbero servire ad ottemperare a questi obblighi comunitari: togliere tali risorse in vista di questi incombenti significa caricare lo Stato di ulteriori oneri a fronte di una supposta innovazione tecnologica, i cui vantaggi, tra l'altro, sono tutti da dimostrare nelle strade ad ingresso libero e che comunque costituirebbero benefici solo per i proprietari di brevetti ed installazioni del Tutor;

4) le strade, infine, continuerebbero ad essere maltenute ed insicure: ricordiamo che la cattiva manutenzione della strada costituisce oltre il 40% di causa diretta o concausa nel verificarsi di incidenti stradali (secondo un recente Studio dell'Università Federico II di Napoli).

Non è infine da trascurare che i piccoli lavori sul territorio, ai quali è legata la messa a norma e manutenzione programmata delle strade, con il loro indotto molto ampio, creano un volano di ripresa anticrisi, garantendo anche sicurezza: diversamente, i proventi investiti in attrezzature di controllo che favoriscono altre contravvenzioni esaltano la via persecutoria dello statalismo stradale.

Per tali ragioni, se il Senato approvasse questo cambiamento repentino di indirizzo dell'impiego delle risorse contravvenzionali in favore del tutor, **l'operazione avrebbe un effetto negativo su tutta la collettività, sulle imprese delle dotazioni e dei relativi dipendenti (circa 20.000 addetti), sull'indotto e non ultimo sullo Stato** che si vedrebbe privato delle prime risorse utili per cominciare a mettere in sicurezza la rete stradale che di qui a breve, per motivi europei, sarà costretto a revisionare.

Sottrarre questa risorsa significa fare un danno ai cittadini, alle imprese della sicurezza, allo Stato che sarà costretto a reperire altrove le risorse sottratte alle dotazioni di sicurezza a vantaggio dei Tutor. Tra l'altro, l'installazione dello stesso, anche se è un valido elemento di controllo in ambito autostradale, non ha caratteristiche d'obbligatorietà, contrariamente alla manutenzione delle strade disciplinata dall'art. 14 del Codice della strada.

Acai è l'Associazione, aderente a Finco/Confindustria, che riunisce le aziende produttrici di manufatti metallici in acciaio per barriere e reti stradali, carpenteria leggera e pesante, ponteggi e giunti per edilizia. www.acai.it

Aises è un'associazione senza scopo di lucro, aderente a Finco/Confindustria, che riunisce le imprese che operano nel settore delle dotazioni tecniche e logistiche della sicurezza stradale (segnaletica e barriere ad esempio). www.ases.it

Assosegnaletica è l'Associazione di categoria che riunisce i produttori di segnaletica stradale aderente ad ANIMA/Confindustria, che promuove e tutela gli interessi di un settore che, in Italia, comprende oltre 600 aziende, gran parte delle quali coinvolte solo nella fase di realizzazione dei lavori e non nella produzione di segnaletica. www.assosegnaletica.it

Siteb è l'Associazione Italiana Bitume Asfalto Strade, aderente a Finco/Confindustria, che raggruppa i principali operatori del settore stradale. Gli obiettivi che si propone sono la ricerca, lo sviluppo e la promozione delle tecniche di produzione e impiego dei leganti e conglomerati bituminosi e di tutti i prodotti ad essi collegati, con particolare attenzione alla qualità e nel rispetto dell'ambiente e della sicurezza. www.siteb.it

Per informazioni:

Acai - Delegato Rapporti Confindustriali, Lino Setola, 335.252205; l.setola@tubosider.it

Aises - Presidenza, Gabriella Gherardi, 06.45476588-335.5305239; presidenza@aises.it

Assosegnaletica - Ufficio Stampa, Antonella Tozzi, 346.5035375; ufficiostampa@assosegnaletica.it

Siteb - Segreteria, Corinne Cruciani, 06.44233257; siteb@ance.it; crucianic@ance.it