

Articolo 20

(Riprogrammazione interventi del Piano nazionale della sicurezza stradale)

L'articolo 20, comma 1, interviene in materia di **sicurezza stradale** disponendo la **ricognizione dello stato di attuazione degli interventi del primo e del secondo Programma annuale di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale** cofinanziati con legge 23 dicembre 1999, n. 488. La ricognizione è finalizzata alla **eventuale revoca delle risorse** destinate a finanziare gli **interventi** (relativi rispettivamente agli anni 2002 e 2003) che risultino **non ancora avviati**. In questo caso è infatti previsto che i relativi impegni di spesa siano revocati con uno o più decreti, di natura non regolamentare, del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.

Si ricorda che il **Piano nazionale della sicurezza stradale** di cui all'art. 32, comma 5, della legge 144/1999, viene **approvato dal CIPE** (Comitato interministeriale per la programmazione economica) e viene **attuato attraverso Programmi annuali**. Esso consiste in un sistema articolato di indirizzi, di misure per la promozione e l'incentivazione di piani e strumenti per migliorare i livelli di sicurezza da parte degli enti proprietari e gestori di interventi infrastrutturali, di misure di prevenzione e controllo, di dispositivi normativi e organizzativi, finalizzati al miglioramento della sicurezza secondo gli obiettivi comunitari.

Con delibera CIPE 29 novembre 2002, n. 100/2002[67], sono stati approvati il Piano nazionale della sicurezza stradale per il biennio 2002-2003 ed il **primo programma annuale** di attuazione del Piano nazionale per il 2002. Con Del. CIPE 13 novembre 2003, n. 81/2003[68] è stato approvato il **secondo programma annuale** di attuazione per il 2003. Il primo ed il secondo programma di attuazione sono stati finanziati con la legge 23 dicembre 1999 n. 488 (legge finanziaria 2000) per circa 342 mln di euro di investimento.

In proposito, la **Relazione tecnica** al provvedimento sostiene che "Nel decennio 2001 – 2010 sono stati finanziati complessivamente cinque programmi di attuazione rispetto ai dieci inizialmente previsti con l'impiego di una quota statale complessiva di 480 mln di euro che ha permesso il cofinanziamento di circa 1600 interventi per un volume complessivo di investimenti attivabili di 1000 mln di euro. La situazione del primo e del secondo Programma è differenziata a seguito di intervenute modifiche normative. I fondi attribuiti dalla L. n. 488/99 nella forma di limiti di impegno a seguito degli interventi di natura finanziaria operati con la Legge finanziaria del 2007, che ha limitato la possibilità di contrarre mutui garantiti dallo stato, sono stati convertiti a seguito dell'intervento del MEF in fondi da destinare alla contribuzione diretta. L'effetto ... è che gli interventi che sono riusciti a partire prima della Finanziaria del 2007 sono finanziati attraverso mutui, i rimanenti sono invece finanziati attraverso la contribuzione diretta secondo quanto previsto da appositi decreti interministeriali MIT/MEF".

Si ricorda che successivamente, con Del. 21 dicembre 2007, n. 143/2007[69], è stato approvato il terzo programma annuale di attuazione del Piano nazionale; con Del. CIPE 18 dicembre 2008, n. 108/2008[70] sono stati approvati il quarto e il quinto, ed ultimo, programma di attuazione del Piano nazionale. Infine, l'art. 4, comma 60 della legge n. 183 del 2011 (legge di stabilità 2012) ha ridotto di euro 135.000, a decorrere dall'anno 2012, gli oneri per il finanziamento del Piano nazionale della sicurezza stradale.

La ricognizione dello stato di attuazione degli interventi sarà svolta dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti insieme ai soggetti beneficiari e dovrà essere completata **entro sessanta giorni** dalla data del presente decreto legge (probabilmente il riferimento è da intendersi dalla data di entrata in vigore del presente decreto legge).

In base al **comma 2**, le **risorse revocate** saranno iscritte nel bilancio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e **destinate a tre finalità**:

1) realizzazione in **cofinanziamento** (deve intendersi in concorso con le regioni) di un **programma di interventi per la sicurezza stradale**, sulla base delle **proposte formulate dalle regioni**, come previsto dal successivo **comma 4**, in base al quale il programma da cofinanziare sarà definito sulla base delle proposte formulate dalle Regioni a seguito di specifica procedura fondata su **criteri di**

selezione che dovranno tenere prioritariamente conto dell'**importanza degli interventi** in termini di effetti sul miglioramento della sicurezza stradale e della loro **immediata cantierabilità**;

2) **prosecuzione del monitoraggio** dei programmi di attuazione del **Piano nazionale della sicurezza stradale**;

3) **implementazione e miglioramento del sistema di raccolta dati di incidentalità stradale** in coerenza con quanto previsto dall'articolo 56 della legge 29 luglio 2010, n. 120.

Si ricorda che l'**art. 56 della legge n. 120 del 2010**, ha previsto la **raccolta e l'invio dei dati relativi all'incidentalità stradale** da parte delle Forze dell'ordine e degli enti locali al Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai fini dell'aggiornamento degli archivi previsti dal Codice della Strada che sono i seguenti:

- a) presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un **archivio nazionale delle strade**;
- b) presso il Dipartimento per i trasporti terrestri un **archivio nazionale dei veicoli**;
- c) presso il Dipartimento per i trasporti terrestri un **anagrafe nazionale degli abilitati alla guida, che include anche incidenti e violazioni**.

Il **decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti**, da emanarsi di concerto con il Ministro dell'interno, sentita la Conferenza Stato-città ed autonomie locali, che fissa i termini e le modalità per la **trasmissione**, in via telematica, dei **dati relativi all'incidentalità stradale** da parte delle Forze dell'ordine e degli enti locali, previsto dall'art. 56, comma 1 della legge n. 120 del 2010, non risulta ancora emanato.

Il **comma 3**, dispone che le somme relative ai finanziamenti revocati iscritte in conto residui siano versate all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate, nel rispetto degli equilibri di finanza pubblica nel triennio 2013-2015, per le finalità del comma 2.

Il **comma 5** autorizza il Ministero dell'economia e delle finanze ad apportare le variazioni di bilancio conseguenti all'attuazione dell'articolo.

Profili finanziari

Il prospetto riepilogativo non considera la norma.

La relazione tecnica afferma che il primo ed il secondo programma di attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale sono stati finanziati con la legge 23 dicembre 1999 n. 488 (legge finanziaria 2000) per circa 342 milioni di euro di investimento.

A seguito degli interventi di natura finanziaria operati con la legge finanziaria 2007, che ha limitato la possibilità di contrarre mutui garantiti dallo Stato, i fondi attribuiti dalla legge 488/99 nella forma di limiti di impegno, sono stati convertiti a seguito dell'intervento del MEF in fondi da destinare alla contribuzione diretta. Per effetto di quanto sopra richiamato, gli interventi previsti nell'ambito del primo e del secondo programma di attuazione avviati prima della Finanziaria 2007 sono finanziati attraverso mutui, mentre i rimanenti sono finanziati attraverso la contribuzione diretta, secondo quanto previsto da appositi decreti interministeriali MIT/MEF.

La RT conclude che le disposizioni di cui al presente articolo non comportano oneri a carico della finanza pubblica, in quanto si tratta di risorse, già previste a legislazione vigente, ancora non utilizzate che vengono destinate ad altre finalità, nel rispetto degli equilibri di finanza pubblica.

In merito ai profili di quantificazione, appare necessario che siano chiariti i riflessi della norma sui saldi di cassa e competenza economica. Si rileva infatti che la norma autorizza il riversamento all'entrata del bilancio dello Stato di somme iscritte in conto residui, al fine del relativo utilizzo per le finalità di spesa previste dal testo. Andrebbe pertanto assicurato che il rispetto degli equilibri di finanza pubblica nel triennio 2013-2015, previsto dalla norma, si interpreti nel senso di una necessaria verifica ex ante della conformità del profilo di erogazione per cassa sia delle spese autorizzate sia di quelle utilizzate a copertura.