CORTE DEI CONTI

SEZIONE CENTRALE DI CONTROLLO
SULLA GESTIONE DELLE AMMINISTRAZIONI DELLO STATO

L'AZIONE DEL MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE NELL'AMBITO DEL SISTEMA DI RIPARTIZIONE E UTILIZZO DEI PROVENTI DERIVANTI DALL'ACCERTAMENTO E RISCOSSIONE DELLE SANZIONI COMMINATE A SEGUITO DELLE VIOLAZIONI AL CODICE DELLA STRADA, APPROVATO CON DECRETO LEGISLATIVO 30 APRILE 1992, N. 285

Deliberazione 16 dicembre 2025, n. 70/2025/G



CORTE DEI CONTI

SEZIONE CENTRALE DI CONTROLLO
SULLA GESTIONE DELLE AMMINISTRAZIONI DELLO STATO

L'AZIONE DEL MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE NELL'AMBITO DEL SISTEMA DI RIPARTIZIONE E UTILIZZO DEI PROVENTI DERIVANTI DALL'ACCERTAMENTO E RISCOSSIONE DELLE SANZIONI COMMINATE A SEGUITO DELLE VIOLAZIONI AL CODICE DELLA STRADA, APPROVATO CON DECRETO LEGISLATIVO 30 APRILE 1992, N. 285

Relatore
Cons. Fabia D'ANDREA

Ha collaborato per l'istruttoria, la stesura del testo e l'elaborazione dei dati: dott.ssa Daniela Cerimoniale

SOMMARIO

Sintesi…… 15

1. LA NORMATIVA IN MATERIA E GLI OBIETTIVI GENERALI DELLA LEGISLAZIONE VIGENTE 19
1.1 – Il quadro normativo di riferimento 19
1.2 - Le modalità di destinazione e la gestione dei proventi derivanti dalle sanzioni al Codice della strada 21
2. L'IMPIANTO PUBBLICO GESTORIO. I RUOLI, LE FUNZIONI E LE RESPONSABILITÀ DEI DIVERSI ATTORI. I PROVENTI DELLE SANZIONI DEVOLUTI ALLO STATO 23
2.1. La specificità della misura. I proventi delle sanzioni devoluti allo Stato 23
2.2. I proventi destinati all'attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale 24
2.3. Le entrate sanzionatorie non tributarie nel bilancio dello Stato derivanti da controllo e repressione delle irregolarità e degli illeciti. Multe, ammende, sanzioni. L'attività del Ministero dell'economia e delle finanze 26
3. L'UTILIZZO DEI PROVENTI RISERVATI AI MINISTERI 33
3.1 Premesse 33
3.2 La gestione dei proventi destinati al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale 33
3.3 I proventi destinati al Ministero dell'istruzione e del merito 43
3.4 Le procedure seguite dal Ministero dell'istruzione per l'utilizzo delle risorse derivanti dall'accertamento delle violazioni e dalla riscossione delle sanzioni erogate per violazioni al Codice della strada 51
3.5 I proventi destinati al Ministero dell'interno. L'attività gestoria svolta 56
4. L'IMPIANTO PUBBLICO GESTORIO LOCALE E STATO ATTUATIVO DEGLI INTERVENTI 61
4.1 Il sistema di garanzia per la trasparenza e la tracciabilità nell'uso dei fondi 61
4.2 L'attività di rendicontazione degli enti locali 63
4.3 L'attività di verifica delle relazioni inviate dagli enti locali. Il controllo intestato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 65
5. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE DELL'ISTRUTTORIA, ESITI DEL CONTRADDITTORIO E RACCOMANDAZIONI 71
5.1 Considerazioni conclusive dell'istruttoria 71
5.2 Esiti del contraddittorio 73
5.3 Raccomandazioni 74

****

INDICE DELLE TABELLE

Tab. 1 - Risorse programmate per il Pnss 26
Tab. 2 - Cap. di bilancio 2301 28
Tab. 3 - Cap. di bilancio 2302 29
Tab. 4 - Cap. di bilancio 2567 30
Tab. 5 - Cap. di bilancio 2113 31
Tab. 6 - Riassegnazioni effettuate sul Cap. di bilancio n. 2113 31
Tab. 7 - Cap. di bilancio 1233 35
Tab. 8 - Principali attività effettuate Mit - Risorse cap. 7333 37
Tab. 9 - Indicatori di prestazione di sicurezza stradale (KPI) previsti nel PNSS 2030 38
Tab. 10 - Programma interventi sicurezza Grandi Comuni Istat 40
Tab. 11 - Programma interventi sicurezza dei pedoni. Situazione al 31/12/2023 41
Tab. 12 - Le classi e gli studenti partecipanti 47
Tab. 13 – Partecipazione ai progetti di formazione 50
Tab. 14 - Completamento dei progetti formativi 50
Tab. 15 - Cap. di bilancio Mim 1450 54
Tab. 16 - Variazione compensativa 55
Tab. 17 - Importi devoluti allo Stato (2015-2025) 57
Tab. 18 - Fondo contro l'Incidentalità notturna - Cap. 3694/18 della Pcm 58
Tab. 19 - Fondo di assistenza e previdenza del personale della Polizia di Stato, dell'Arma dei Carabinieri, della Guardia di Finanza e della Polizia Penitenziaria - Cap. 1370 60
Tab. 20 - Proventi rendicontati dagli enti 64

DELIBERAZIONE

CORTE DEI CONTI

SEZIONE CENTRALE DI CONTROLLO SULLA GESTIONE DELLE AMMINISTRAZIONI DELLO STATO

II Collegio
Adunanza pubblica del 16 ottobre 2025
Camere di consiglio del 16 ottobre 2025 e del 27 novembre 2025
Presieduta dal Presidente Lucilla VALENTE

Composta dai magistrati:
Presidente della Sezione: Lucilla VALENTE;
Consiglieri: Paola COSA, Carlo PICUNO, Gerardo de MARCO, Massimo BALESTIERI, Fabia D'ANDREA, Giampiero PIZZICONI, Maria Rita MICCI, Francesco VITIELLO, Giuseppina VECCIA, Roberto D'ALESSANDRO, Alberto STANCANELLI (art. 9, l. n. 161/1953);
Primi Referendari: Paola LO GIUDICE, Salvatore GRASSO, Andrea GIORDANO (art. 9, l. n. 161/1953);
Referendari: David DI MEO, Stefania GAMBARDELLA.

* * *

Visto l'art. 100, comma 2, Cost.;

vista la l. 14 gennaio 1994, n. 20 e, in particolare, l'art. 3, c. 4, ai sensi del quale la Corte dei conti svolge il controllo sulla gestione delle amministrazioni pubbliche, verificando la corrispondenza dei risultati dell'attività amministrativa agli obiettivi stabiliti dalla legge e valutando comparativamente costi, modi e tempi dello svolgimento dell'azione amministrativa;

vista la deliberazione della Sezione in data 7 marzo 2024, n. 60/2024/G, con la quale è stato approvato il programma di controllo sulla gestione per l'anno 2024 e nel contesto triennale 2024-2026;

vista la relazione, presentata dal Consigliere Fabia D'ANDREA, che illustra gli esiti dell'indagine condotta in merito a *"L'azione del Ministero dell'economia e delle finanze nell'ambito del sistema di ripartizione e utilizzo dei proventi derivanti dall'accertamento e riscossione delle sanzioni comminate a seguito delle violazioni al codice della strada, approvato con d.lgs. 30 aprile 1992, n. 285";*

visto il decreto n. 2/2020 e successive integrazioni e modificazioni del Presidente della Sezione, con cui i Magistrati assegnati alla Sezione medesima sono stati ripartiti tra i diversi collegi;

visto il decreto n. 1/2025, con cui i Magistrati sono assegnati a tutti i collegi;

vista l'ordinanza n. 12/2025 prot. n. 3178 in data 30 settembre 2025, con la quale il Presidente della Sezione ha convocato in adunanza pubblica il II Collegio per il giorno 16 ottobre 2025, al fine della pronuncia sulla gestione in argomento;

vista la nota prot. n. 3183 del 1° ottobre 2025, con la quale il Servizio di segreteria per le adunanze ha trasmesso la relazione ai seguenti uffici:

- Ministero dell'economia e delle finanze:

Ufficio di Gabinetto del Ministro - Capo di Gabinetto;
Ragioneria Generale dello Stato - Ragioniere Generale;
Ispettorato Generale del Bilancio – I.G.B. - Ispettore Generale Capo;

- Ministero dell'istruzione e del merito:

Ufficio di Gabinetto del Ministro - Capo di Gabinetto;
Dipartimento per le risorse, l'organizzazione e l'innovazione digitale - Capo Dipartimento;

- Ministero delle infrastrutture e dei trasporti:

Ufficio di Gabinetto del Ministro - Capo di Gabinetto;
Dipartimento per gli affari generali e la digitalizzazione - Capo Dipartimento;
Dipartimento per i trasporti e la navigazione;
Direzione generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto;
Direttore della divisione 1 - Direttore della divisione 2;

- Ministero dell'interno:

Ufficio di Gabinetto del Ministro - Capo di Gabinetto;
Dipartimento per l'amministrazione generale, per le politiche del personale dell'amministrazione civile e per le risorse strumentali e finanziarie - Capo Dipartimento;
Dipartimento della Pubblica sicurezza - Capo della Polizia - Direttore generale;
Direzione centrale per le risorse strumentali e finanziarie - Direttore Centrale;

vista la nota n. 3186 del 1° ottobre 2025, con la quale si è dato avviso dell'adunanza pubblica alla Presidenza del Consiglio dei ministri;

viste le memorie:
nota prot. n. 6314 del 6 ottobre 2025, del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Dipartimento per gli affari generali e la digitalizzazione, acquista al prot. n. 3228 in pari data;
nota prot. n. 21605 del 9 ottobre 2025, del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Dipartimento per i trasporti e la navigazione Direzione generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto, acquisita al prot. n. 3268 in pari data;

udito il relatore, Consigliere Fabia D'ANDREA;

uditi, in rappresentanza delle Amministrazioni:

- per il Ministero dell'istruzione e del merito:

Direzione generale per lo studente, l'inclusione, l'orientamento e il contrasto alla dispersione scolastica Segreteria del Direttore Generale, Dott.ssa Francesca CARBONE, Direttore Generale, Dott. Giacomo MOLITIERNO, Dirigente Ufficio I, Dott. Alessandro ZAGARELLA, Dirigente Ufficio III;

- per il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti:

Dipartimento per gli Affari generali e la digitalizzazione, Dott. Stefano BISOGNO, Dirigente della Divisione III "Trattamento economico e pensionistico" Direzione generale del personale, degli affari generali e del bilancio;

Dipartimento per i trasporti e la navigazione, Ing. Valentino IURATO, Direzione generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto, Dott.ssa Maria Flavia MASSA, Dirigente Direzione generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto;

- per il Ministero dell'interno:

Dipartimento per gli Affari interni e territoriali, Dott. Marco SERRA, Dirigente Direzione centrale per la finanza locale;
Dipartimento della pubblica sicurezza, Dott.ssa Annalisa GENTILINI, Dirigente, Dott.ssa Tiziana CERAOLO, Funzionario, Dott. Roberto PALMIERI, Funzionario;

viste le memorie postume:

nota prot. n. 23173 del 29 ottobre 2025, del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Dipartimento per i trasporti e la navigazione Direzione generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto, acquisita al prot. n. 3418 in pari data;
nota prot. n. 94228 del 4 novembre 2025, del Ministero dell'Interno – Dipartimento della pubblica sicurezza Direzione centrale per i servizi di ragioneria, acquisita al prot. n. 3526 in pari data;
nota prot. n. 3523 del 5 novembre 2025, del Ministero dell'Istruzione e del merito – Dipartimento per il sistema educativo di istruzione e formazione Direzione generale per lo studente, l'inclusione, l'orientamento e il contrasto alla dispersione scolastica, acquisita al prot. n. 3533 in pari data;

DELIBERA

di approvare, con le modifiche apportate dal Collegio in Camera di consiglio, la relazione concernente *"L'azione del Ministero dell'economia e delle finanze nell'ambito del sistema di ripartizione e utilizzo dei proventi derivanti dall'accertamento e riscossione delle sanzioni comminate a seguito delle violazioni al codice della strada, approvato con d.lgs. 30 aprile 1992, n. 285"*.

La presente deliberazione e l'unita relazione saranno inviate, a cura della Segreteria della Sezione, alla Presidenza del Senato della Repubblica e alla Presidenza della Camera dei deputati, alla Presidenza della Commissione bilancio del Senato della Repubblica, alla Presidenza della Commissione bilancio della Camera dei deputati, alla Presidenza del Consiglio dei ministri, al Ministro dell'economia e delle finanze, al Ministro dell'istruzione e del merito, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'interno, nonché alle seguenti amministrazioni:

- Ministero dell'economia e delle finanze:

Ufficio di Gabinetto del Ministro - Capo di Gabinetto;
Ragioneria Generale dello Stato - Ragioniere Generale;
Ispettorato Generale del Bilancio – I.G.B. - Ispettore Generale Capo;

- Ministero dell'istruzione e del merito:

Ufficio di Gabinetto del Ministro - Capo di Gabinetto;
Dipartimento per le risorse, l'organizzazione e l'innovazione digitale - Capo Dipartimento;

- Ministero delle infrastrutture e dei trasporti:

Ufficio di Gabinetto del Ministro - Capo di Gabinetto;
Dipartimento per gli affari generali e la digitalizzazione - Capo Dipartimento;
Dipartimento per i trasporti e la navigazione;

Direzione generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto;
Direttore della divisione 1 - Direttore della divisione 2;

- Ministero dell'interno:

Ufficio di Gabinetto del Ministro - Capo di Gabinetto;
Dipartimento per l'amministrazione generale, per le Politiche del personale dell'amministrazione civile e per le risorse strumentali e finanziarie - Capo Dipartimento;
Dipartimento della Pubblica sicurezza - Capo della Polizia - Direttore generale;
Direzione centrale per le risorse strumentali e finanziarie - Direttore Centrale.

Le amministrazioni interessate comunicheranno alla Corte e al Parlamento, entro sei mesi dalla data di ricevimento della presente relazione, le misure consequenziali adottate ai sensi dell'art. 3, c. 6, l. 14 gennaio 1994, n. 20, come modificato dall'art. 1, c. 172, l. 23 dicembre 2005, n. 266 (legge finanziaria 2006).

Le medesime, ove ritengano di non ottemperare ai rilievi formulati, adotteranno, entro trenta giorni dalla ricezione della presente relazione, l'eventuale provvedimento motivato previsto dall'art. 3, c. 64, l. 24 dicembre 2007, n. 244.

La presente deliberazione è soggetta a obbligo di pubblicazione, ai sensi dell'art. 31 d.lgs. 14 marzo 2013, n. 33 (concernente il "Riordino della disciplina riguardante gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni").
La presente relazione è inviata, altresì, alle Sezioni riunite in sede di controllo.

Il relatore
Fabia D'Andrea
f.to digitalmente

Il Presidente
Lucilla Valente
f.to digitalmente

Depositata in segreteria il 16 dicembre 2025

Il Dirigente
Dott.ssa Anna Maria Guidi
f.to digitalmente

RELAZIONE

Sintesi

L'articolo 208 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Codice della strada - Cds) - come successivamente integrato e modificato - disciplina la destinazione dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie derivanti dalle violazioni del codice stesso (ad eccezione di quelle per violazioni di norme sulla sosta).

L'obiettivo principale della norma è garantire che tali risorse siano reinvestite per il miglioramento delle condizioni di sicurezza sulle strade, evitando che vengano impiegate per finalità diverse.

A. Se le violazioni sono state accertate da organi statali (es. Polizia stradale), i proventi confluiscono nel bilancio dello Stato, su specifici capitoli di entrata.

Le somme così raccolte vengono poi redistribuite tra diversi ministeri, sulla base di criteri stabiliti da decreti interministeriali.

A1. La quota destinata al Ministero dell'interno è necessaria: per il potenziamento delle attività di controllo e accertamento delle violazioni; per l'acquisto di strumenti e attrezzature per la Polizia stradale (es. autovelox, telecamere di sorveglianza, dispositivi per il controllo della velocità); per la formazione e l'aggiornamento del personale impegnato nei controlli su strada; per il finanziamento di programmi nazionali di prevenzione e contrasto alla guida pericolosa; per il supporto agli enti locali, al fine di ottimizzare e potenziare la sicurezza stradale.

I fondi vengono gestiti dal Dipartimento della Pubblica Sicurezza.

A2. Le risorse assegnate al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti vengono impiegate: per la manutenzione e il miglioramento delle infrastrutture stradali (messa in sicurezza, illuminazione, segnaletica); per la realizzazione di progetti per la mobilità sostenibile (piste ciclabili, zone 30, trasporto pubblico ecologico); per iniziative a garanzia di una maggiore vigilanza e controllo su autostrade e strade statali.

A3. L'importo stabilito per il Ministero dell'istruzione è fondamentale: per il finanziamento di programmi di educazione stradale nelle scuole (articolo 230 CdS); per la formazione di docenti e operatori scolastici su tematiche di sicurezza stradale; per la realizzazione di materiali didattici e campagne di sensibilizzazione per studenti.

I fondi sono gestiti dal Dipartimento per il sistema educativo di istruzione e formazione, che li distribuisce agli Uffici scolastici regionali o direttamente agli istituti scolastici.

B. I proventi derivanti da violazioni al Cds accertate dalla Polizia locale sono incamerati dagli stessi enti locali.

Almeno il 50% di questi introiti deve essere obbligatoriamente destinato a interventi che possono essere raggruppati in tre macroaree per il miglioramento della sicurezza stradale:

- interventi per migliorare la sicurezza stradale: manutenzione delle strade, segnaletica e illuminazione; realizzazione di attraversamenti pedonali protetti, barriere di sicurezza e rotatorie; adeguamento di strade urbane per ridurre il rischio di incidenti;
- potenziamento dei controlli e delle attrezzature: acquisto di autovelox, telecamere per la ZTL, etilometri e altri dispositivi per il controllo della circolazione; potenziamento dei sistemi di videosorveglianza e monitoraggio del traffico; formazione e aggiornamento del personale di polizia locale;
- mobilità sostenibile e tutela degli utenti vulnerabili: realizzazione di piste ciclabili e corsie riservate ai mezzi pubblici; creazione di aree pedonali e ZTL, per migliorare la qualità della vita nei centri urbani; iniziative per la sicurezza di pedoni, ciclisti e persone con disabilità.

Gli enti hanno l'obbligo di rendicontare annualmente le modalità di utilizzo dei proventi, secondo modalità definite dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministero dell'interno.

Le conseguenze del non rispetto dei vincoli di destinazione delle sanzioni al Cds sono importanti e possono includere irregolarità contabili, responsabilità disciplinari, danno erariale, obblighi di variazione di bilancio e impatti negativi sugli equilibri finanziari dell'ente locale.

La Sezione, nel relazionare sugli esiti dell'istruttoria condotta per il periodo 2020-2024, ha ricostruito il quadro istituzionale, funzionale e finanziario dell'apparato pubblico deputato alla gestione dei proventi derivanti dalle sanzioni per violazioni al Cds, verificandone anche gli impieghi e la rigidità dei vincoli normativi. Ha, altresì,

raccomandato alle amministrazioni competenti di garantire un monitoraggio continuo e puntuale delle sanzioni e degli avvisi di accertamento, al fine di evitare dispersioni informative e ritardi nelle attività di recupero.

1. LA NORMATIVA IN MATERIA E GLI OBIETTIVI GENERALI DELLA LEGISLAZIONE VIGENTE

Sommario: 1.1 – Il quadro normativo di riferimento. 1.2 - Le modalità di destinazione e la gestione dei proventi derivanti dalle sanzioni al Codice della strada.

1.1 Il quadro normativo di riferimento

Il quadro normativo che regolamenta le modalità di destinazione e gestione dei proventi derivanti dalle sanzioni al Codice della strada (Cds) è rappresentato dal combinato disposto del c. l, dell'art. 208[1], del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285[2]

[1] Art. 208: Proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie

1. I proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie per violazioni previste dal presente codice sono devoluti allo Stato, quando le violazioni siano accertate da funzionari, ufficiali ed agenti dello Stato, nonché da funzionari ed agenti delle Ferrovie dello Stato o delle ferrovie e tranvie in concessione. I proventi stessi sono devoluti alle regioni,
province e comuni, quando le violazioni siano accertate da funzionari, ufficiali ed agenti, rispettivamente, delle regioni, delle province e dei comuni.

2. I proventi di cui al comma 1, spettanti allo Stato, sono destinati: a) fermo restando quanto previsto dall'articolo 32, comma 4, della legge 17 maggio 1999, n. 144, per il finanziamento delle attività connesse all'attuazione del Piano Nazionale della sicurezza stradale, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale, nella misura del 80 per cento del totale annuo, definito a norma dell'articolo 2, lettera x), della legge 13 giugno 1991, n. 190, per studi, ricerche e propaganda ai fini della sicurezza stradale, attuata anche attraverso il Centro di coordinamento delle informazioni sul traffico, sulla viabilità e sulla sicurezza stradale (CCISS), istituito con legge 30 dicembre 1988, n. 556, per finalità di educazione stradale, sentito, occorrendo, il Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca e per l'assistenza e previdenza del personale della Polizia di Stato, dell'Arma dei carabinieri e della Guardia di finanza e per iniziative ed attività di promozione della sicurezza della circolazione; b) al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti terrestri, nella misura del 20 per cento del totale annuo sopra richiamato, per studi, ricerche e propaganda sulla sicurezza del veicolo; c) al Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca - Dipartimento per i servizi per il territorio, nella misura del 7,5 per cento del totale annuo, al fine di favorire l'impegno della scuola pubblica e privata nell'insegnamento dell'educazione stradale e per l'organizzazione dei corsi per conseguire il certificato di idoneità alla conduzione dei ciclomotori.

3. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze e dell'istruzione, dell'università e della ricerca, determina annualmente le quote dei proventi da destinarsi alle suindicate finalità. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad adottare, con propri decreti, le necessarie variazioni di bilancio, nel rispetto delle quote come annualmente determinate.

4. Una quota pari al 50 per cento dei proventi spettanti agli altri enti indicati nel comma 1 è devoluta alle finalità di cui al comma 2, per consentire agli organi di polizia locale di effettuare, nelle scuole di ogni ordine e grado, corsi didattici finalizzati all'educazione stradale, imputandone la relativa spesa ai medesimi proventi nonché al miglioramento della circolazione sulle strade, al potenziamento e miglioramento della segnaletica stradale e alla redazione dei piani di cui all'art. 36, alla fornitura di mezzi tecnici necessari per i servizi di polizia stradale di loro competenza e alla realizzazione di interventi a favore della mobilità ciclistica, nonché, in misura non inferiore al 10 per cento, ad interventi per la sicurezza stradale, in particolare a tutela degli utenti deboli: pedoni, ciclisti, bambini, anziani, disabili. Gli stessi enti determinano annualmente, con delibera della giunta, le quote da destinarsi alle suindicate finalità. Le determinazioni sono comunicate al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti; per i comuni la comunicazione è dovuta solo da quelli con popolazione superiore a diecimila abitanti.

5. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato a introdurre con propri decreti le occorrenti variazioni nello stato di previsione dell'entrata e nello stato di previsione della spesa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

[2] Il "Codice della strada" è vigente nel testo coordinato ed aggiornato con le modifiche introdotte dal d.l. 3 agosto 2007, n. 117, conv. con L. 2 Ottobre 2007, n. 160, dal d.l . 23 maggio 2008, n. 92 conv. con L. 24 luglio 2008, n. 125.

e s.m.i. e dell'art. 40, della legge 29 luglio 2010, n. 120 ("Disposizioni in materia di sicurezza stradale"), che lo ha integrato.

In particolare, il c. 1 del summenzionato art. 208 ha disposto che "*I proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie per violazioni previste dal presente codice sono devoluti allo Stato, quando le violazioni siano accertate da funzionari, ufficiali ed agenti dello Stato, nonché da funzionari ed agenti dell'ente Ferrovie dello Stato o delle ferrovie e tramvie in concessione*", specificandone la destinazione, in percentuali ben definite e per specifiche finalità, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (Mit) e al Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca (oggi Ministero dell'istruzione e del merito - Mim).

Successivamente, il c. 2, dell'art. 40, della legge n. 120/2010, completando la predetta disposizione normativa, ha sancito che: "*Fermo restando quanto previsto dal comma 2 dell'articolo 208 del decreto legislativo n. 285 del 1992, i proventi spettanti allo Stato di cui al comma 1 del citato articolo 208, ulteriori rispetto alle esigenze di complessiva compensazione finanziaria e di equilibrio di bilancio, sono individuati a consuntivo, annualmente, con decreto del Ministero dell'economia e delle finanze*", stabilendo, inoltre, che con successivo decreto del Mit, di concerto con i Ministeri dell'interno, dell'istruzione, dell'università e della ricerca e dell'economia e delle finanze, tenuto conto delle esigenze di finanza pubblica, una quota parte delle risorse accertate ai sensi del periodo precedente è destinata, in percentuali ben definite e per specifiche finalità, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (nella misura del 25% del totale annuo) e al Ministero dell'interno (nella misura complessiva del 20% del totale annuo).

Tra le ulteriori disposizioni che regolano la materia, si indicano: l'art. 142 Cds, relativo ai proventi derivanti da strumenti elettronici di rilevazione della velocità; l'art. 201, che disciplina le modalità di notifica e riscossione delle sanzioni, nonché i decreti attuativi e le circolari ministeriali, che precisano, tra l'altro, i criteri di rendicontazione.

1.2 Le modalità di destinazione e la gestione dei proventi derivanti dalle sanzioni al Codice della strada

Le risorse derivanti dalle sanzioni al Cds[3] sono, dunque, devolute allo Stato quando le violazioni sono accertate da funzionari, ufficiali o agenti dello Stato, nonché da funzionari e agenti delle Ferrovie dello Stato o delle ferrovie e tramvie in concessione.

Nel caso di accertamento da parte di funzionari, ufficiali o agenti di regioni, province o comuni, le risorse sono, invece, destinate ai comuni o ad altri enti locali.

I proventi devono essere utilizzati per specifiche finalità, in conformità con le disposizioni legislative e regolamentari vigenti, volte a finanziare attività legate alla sicurezza stradale e al potenziamento delle infrastrutture, oltre che per supportare le operazioni delle forze di polizia.

Un obiettivo chiave è la prevenzione delle violazioni del Codice della strada, attraverso la definizione di programmi di educazione stradale, con il fine di promuovere comportamenti responsabili tra gli utenti della strada e garantire una maggiore protezione per quelli vulnerabili, come bambini, anziani e disabili.

---

[3] L'articolo 12 del decreto legislativo n. 285 del 1992 "Espletamento dei servizi di polizia stradale".

1. L'espletamento dei servizi di polizia stradale previsti dal presente codice spetta:
a) in via principale alla specialità Polizia Stradale della Polizia di Stato;
b) alla Polizia di Stato;
c) all'Arma dei carabinieri;
d) al Corpo della guardia di finanza;
d-bis) ai Corpi e ai servizi di polizia provinciale, nell'ambito del territorio di competenza;
e) ai Corpi e ai servizi di polizia municipale, nell'ambito del territorio di competenza;
f) ai funzionari del Ministero dell'interno addetti al servizio di polizia stradale;
f-bis) al Corpo di polizia penitenziaria e al Corpo forestale dello Stato, in relazione ai compiti di istituto.

2. L'espletamento dei servizi di cui all'art. 11, comma 1, lettere a) e b), spetta anche ai rimanenti ufficiali e agenti di polizia giudiziaria indicati nell'art. 57, commi 1 e 2, del codice di procedura penale.

3. La prevenzione e l'accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale e la tutela e il controllo sull'uso delle strade possono, inoltre, essere effettuati, previo superamento di un esame di qualificazione secondo quanto stabilito dal regolamento di esecuzione:
a) dal personale dell'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale, dell'Amministrazione centrale e periferica del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del Dipartimento per i trasporti terrestri appartenente al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti) e dal personale dell'A.N.A.S.;
b) dal personale degli uffici competenti in materia di viabilità delle regioni, delle province e dei comuni, limitatamente alle violazioni commesse sulle strade di proprietà degli enti da cui dipendono;
c) dai dipendenti dello Stato, delle province e dei comuni aventi la qualifica o le funzioni di cantoniere, limitatamente alle violazioni commesse sulle strade o sui tratti di strade affidate alla loro sorveglianza;
d) dal personale delle Ferrovie dello Stato e delle ferrovie e tranvie in concessione, che espletano mansioni ispettive o di vigilanza, nell'esercizio delle proprie funzioni e limitatamente alle violazioni commesse nell'ambito dei passaggi a livello dell'amministrazione di appartenenza;
e) dal personale delle circoscrizioni aeroportuali dipendenti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nell'ambito delle aree di cui all'art. 6, comma 7;
f) dai militari del Corpo delle capitanerie di porto, dipendenti dal Ministero della marina mercantile, nell'ambito delle aree di cui all'art. 6, comma 7.

Le risorse devono, altresì, contribuire al potenziamento delle attività di controllo e accertamento delle violazioni stradali da parte delle forze dell'ordine e della polizia municipale, per garantire il rispetto delle norme e migliorare la sicurezza complessiva.

Possono anche essere destinate a interventi che incentivano e promuovono forme di mobilità alternativa, contribuendo a una pianificazione urbana più sostenibile e una riduzione dell'inquinamento (biciclette, mezzi elettrici, trasporto pubblico), ma anche per la copertura delle spese amministrative relative alla gestione delle sanzioni stesse.

È prevista, infine, la possibilità di destinare parte dei proventi all'acquisto di mezzi e attrezzature per finalità di protezione civile, ma anche per finanziare assunzioni stagionali a progetto, potenziare i servizi notturni e adottare misure di prevenzione delle violazioni stradali.

2. L'IMPIANTO PUBBLICO GESTORIO. I RUOLI, LE FUNZIONI E LE RESPONSABILITÀ DEI DIVERSI ATTORI. I PROVENTI DELLE SANZIONI DEVOLUTI ALLO STATO

Sommario: 2.1 - La specificità della misura. I proventi delle sanzioni devoluti allo Stato 2.2 - I proventi destinati all'attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale - 2.3 - Le entrate sanzionatorie non tributarie nel bilancio dello Stato derivanti da controllo e repressione delle irregolarità e degli illeciti. Multe, ammende, sanzioni. L'attività del Ministero dell'Economia e delle Finanze

2.1 La specificità della misura. I proventi delle sanzioni devoluti allo Stato

I proventi derivanti dalla riscossione delle sanzioni per violazioni del Cds - elevate da funzionari, ufficiali e agenti dello Stato, nonché da funzionari e agenti delle Ferrovie dello Stato o di altre ferrovie in concessione - sono devoluti allo Stato, introitati nel bilancio e utilizzati per migliorare la sicurezza stradale.

I vincoli previsti nella gestione di tali risorse per scopi legati alla sicurezza stradale comportano un sistema di rendicontazione e controllo contabile che include l'obbligo di fornire rappresentazioni dettagliate riguardo alle entrate e alle spese sostenute.

I proventi suddetti, in base all'art. 208, del Cds, sono destinati:

- per il finanziamento delle attività connesse all'attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale (Pnss);

- al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale - nella misura dell'80% del totale annuo:

a) per studi, ricerche e propaganda ai fini della sicurezza stradale (attuata anche attraverso il Centro di coordinamento delle informazioni sul traffico, sulla viabilità e sulla sicurezza stradale (Cciss);
b) per finalità di educazione stradale e della ricerca;
c) per l'assistenza e previdenza del personale della Polizia di Stato, dell'Arma dei carabinieri, della Guardia di finanza, della Polizia penitenziaria e del Corpo forestale dello Stato;
d) per iniziative e attività di promozione della sicurezza della circolazione;

- al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Dipartimento per i trasporti terrestri - nella misura del 20% del totale annuo sopra richiamato (dell'80% già

destinato al medesimo Ministero), per studi, ricerche e propaganda sulla sicurezza del veicolo;

- al Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca (ora Mim) – Dipartimento per i servizi per il territorio, nella misura del 7,5% del totale annuo:

a) al fine di favorire l'impegno della scuola pubblica e privata nell'insegnamento dell'educazione stradale;

b) per organizzare corsi diretti al conseguimento del certificato di idoneità alla conduzione dei ciclomotori.

2.2 I proventi destinati all'attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale

Il Pnss è uno strumento di programmazione, per promuovere azioni di pianificazione e implementazione di strategie e misure, per il miglioramento della sicurezza stradale secondo gli obiettivi comunitari.

Il Piano è integrato nel contesto internazionale ed europeo:

- ONU (Resolution by the General Assembly 74/299 Improving global road safety, del 2 settembre 2020 – l'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile);
- Commissione europea (EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 Next steps towards «Vision Zero»),

e si integra con altri Piani programmatici nazionali e locali[4].

Gli interventi previsti sono di competenza sia delle amministrazioni centrali (proposte legislative, misure di potenziamento dei controlli, interventi per migliorare la sicurezza delle infrastrutture stradali, campagne di comunicazione, progetti di educazione stradale), sia delle amministrazioni locali per i provvedimenti mirati sui territori.

Con delibera 14 aprile 2022, del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile, è stato definito il Pnss 2030, che ha l'obiettivo di riduzione del 50% del numero di decessi sulle strade all'anno 2030, nonché

[4] Piano nazionale di ripresa e resilienza, Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile, Piano generale mobilità ciclistica e, a livello locale, con il Piano urbano della mobilità sostenibile.

il dimezzamento dei feriti gravi, adottando l'approccio «Safe System»[5], e mira ad una riqualificazione generale della sicurezza nelle strade, con interventi sulle infrastrutture (per le quali sono stati previsti interventi da realizzare anche tramite il PNRR).

Prevede un forte investimento sulla cultura della sicurezza, a partire dalla scuola, e individua interventi per n. 5 Programmi di attuazione - che lo compongono - da realizzarsi nei limiti delle risorse che si rendono disponibili a legislazione vigente[6].

Circa il monitoraggio dei risultati della sua realizzazione, anche in considerazione dell'orizzonte temporale considerato (10 anni), il documento deve essere aggiornato sulla base dei reali risultati raggiunti - in termini di incidenti e/infortuni – e di altri indicatori (rischi legati al livello di mobilità sui diversi mezzi di trasporto e nei diversi ambiti; comportamenti degli utenti, caratteristiche delle infrastrutture e dei veicoli).

I costi e le risorse necessarie per attuare il Pnss 2030[7] sono stati stimati pari a circa 1,4 miliardi di euro, fabbisogno che deve essere aggiornato in relazione a più ampi interventi manutentivi, volti ad accrescere il livello di sicurezza della rete viaria, nazionale e secondaria.

Parte delle risorse del Pnss 2030 confluiscono sul capitolo di bilancio n. 7333 del Mit (appositamente dedicato), la cui disponibilità è di circa 144,87 milioni di euro, per il periodo 2021-2031 (di cui 16,58 milioni nell'anno successivo ai target del 2030 e 5 milioni di euro in conto residui 2021).

[5] Un approccio innovativo alla sicurezza stradale che risponde ad una visione integrata del problema della sicurezza stradale svendo riguardo agli aspetti connessi alla qualità dei mezzi di trasporto, alla qualità delle infrastrutture, alla qualità dei comportamenti degli attori istituzionali e degli utenti del sistema stradale, tenendo presente anche le problematiche che inducono questi ultimi a sottostimare i rischi e, talvolta, ad adottare stili di guida molto insicuri per sé e per gli altri.

[6] Piano Nazionale Sicurezza Stradale 2030 (Delibera CIPESS 14 aprile 2022, n. 13) Dipartimento per la mobilità sostenibile - Direzione generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto.

[7] Determinati comparandoli con quanto realizzato dall'esecuzione dei precedenti programmi attuativi del Piano del 2002.

Tab. 1 - Risorse programmate per il Pnss

CAPITOLO 7333 (importi in milioni di euro)	
2021	5*
2022	14,81
2023	12,42
2024	11.58
2025	11.58
2026	11.58
2027	11.58
2028	16,58
2029	16,58
2030	16,58
2031	16,58
Totale complessivo	**144,87**
* risorse in c/residui 2021	

Fonte: dati Pnss 2030

2.3 Le entrate sanzionatorie non tributarie nel bilancio dello Stato derivanti da controllo e repressione delle irregolarità e degli illeciti e ripartizione delle risorse. Multe, ammende, sanzioni. L'attività del Ministero dell'economia e delle finanze

L'attività istruttoria svolta da questa Sezione ha analizzato l'andamento delle entrate extratributarie connesse ai proventi derivanti da controllo e repressione delle irregolarità e degli illeciti, sotto forma di multe, ammende e sanzioni, e le modalità gestionali derivanti dall'utilizzo delle risorse.

I capitoli di entrata del bilancio dello Stato cui confluiscono detti proventi sono:

- Cap. 2301: "multe, ammende e sanzioni amministrative inflitte dalle autorità giudiziarie ed amministrative con esclusione di quelle aventi natura tributaria", cui vengono destinate le somme introitate in seguito a oblazione oppure ordinanza ingiunzione.

Affluiscono in questo capitolo, oltre ai proventi derivanti da sanzioni al Cds, ulteriori e diverse risorse riguardanti ammende, comminate da altre amministrazioni dello Stato per specifiche materie di competenza;

- Cap. 2302: "oblazioni e condanne alle pene pecuniarie per contravvenzioni alle norme per la tutela delle strade e per la circolazione".

Il Mef ha chiarito[8] che affluiscono a tale capitolo (Capo VIII) i proventi per una quota pari all'85%:

- articolo 01, per le somme da riscuotersi in via ordinaria (versamenti cui provvedono, ad esempio, la Polizia stradale e la Guardia di finanza, per le sanzioni irrogate nello svolgimento della propria attività, nonché le somme riscosse tramite delega di pagamento F23);
- articolo 02, per le somme da riscuotersi a mezzo ruoli (i cui versamenti sono effettuati primariamente dall'Agenzia delle Entrate Riscossione (AdeR), qualora l'ente accertatore abbia provveduto all'iscrizione a ruolo della sanzione non riscossa in via ordinaria, affidando il relativo carico all'AdeR, affinché provveda alla riscossione coattiva).

Il restante 15% dei proventi, avente il vincolo di destinazione di spesa, viene versato sul cap. 2567 Capo XV e riassegnato a vari Ministeri, in misura stabilita di anno in anno, per finalità legate a sicurezza stradale, ricerca scientifica, prevenzione e promozione dei sistemi di sicurezza stradale, educazione nelle scuole al rispetto delle norme previste dal Codice della strada, nonché formazione del personale addetto.

In definitiva, le entrate in questione vengono alimentate da versamenti effettuati da un insieme eterogeneo di soggetti versanti, in virtù di sanzioni erogate da autorità pubbliche appartenenti a più amministrazioni e, pertanto, afferenti a svariati centri di responsabilità amministrativa.

Tale circostanza evidenzia come una varietà di proventi confluisca su diversi capitoli di entrata, rendendo poco efficace la connessa attività di monitoraggio relativa all'andamento del gettito fiscale.

Nelle tabelle che seguono sono riportati i dati estrapolati dall'applicativo Conosco, riferibili ai suddetti capitoli di bilancio.

[8] Nota prot. n.53435 del 17/03/2025.

Tab. 2 - Cap. di bilancio 2301

Esercizio	Titolo Entrata	Categoria	Tipologia	Capo	Art.	Provento		Accertato	Riscosso Competenza	Riscosso Residui	Riscosso	Versato Competenza	Versato Residui	Versamenti
2021	II	Categoria VII proventi di servizi pubblici minori		8	1			135.160.969,70	135.160.964,70	0,00	135.160.964,70	129.789.563,40	11.479.752,43	141.269.315,83
					2			344.069.024,39	4.454.207,19	33.905.834,61	38.360.041,80	4.363.687,77	29.394.928,45	33.758.616,22
2022	II	Categoria VII proventi di servizi pubblici minori		8	1			138.591.842,59	138.591.842,59	0,00	138.591.842,59	135.102.260,80	11.636.477,73	146.738.738,53
					2			419.204.872,71	6.784.747,37	66.530.047,21	73.314.794,58	6.417.213,70	62.237.001,33	68.654.215,03
2023	II	Entrate derivanti dal controllo e dalla repressione di irregolarita' e illeciti	102	8	1	009	Altri proventi da sanzioni riscosse in via ordinaria	158.034.741,38	158.034.741,38	151,00	158.034.892,38	152.669.459,53	8.837.676,60	161.507.136,13
					2	010	Altri proventi da sanzioni riscosse a mezzo ruoli	319.108.662,34	5.920.839,57	93.471.660,75	99.392.500,32	5.615.734,02	95.473.126,20	101.088.860,22
2024	II	Entrate derivanti dal controllo e dalla repressione di irregolarità e illeciti	102	8	1	009	Altri proventi da sanzioni riscosse in via ordinaria	190.351.813,74	190.351.813,74	0,00	190.351.813,74	178.184.368,75	9.772.419,45	187.956.788,20
					2	010	Altri proventi da sanzioni riscosse a mezzo ruoli	240.619.685,06	8.672.885,97	93.024.769,76	101.697.655,73	8.151.815,27	90.173.953,87	98.325.769,14

Fonte: dati Conosco

Tab. 3 - Cap. di bilancio 2302

Esercizio	Titolo Entrata	Categoria	Tipologia	Capo		Art.	Provento		Accertato	Riscosso Competenza	Riscosso Residui	Riscosso	Versato Competenza	Versato Residui	Versamenti
2021	II	Categoria VII proventi di servizi pubblici minori		8		1			114.318.490,04	114.318.490,04	0,00	114.318.490,04	114.225.547,10	4.446.331,13	118.671.878,23
						2			991.879.234,06	3.497.855,81	49.012.692,66	52.510.548,47	3.331.309,67	52.497.937,69	55.829.247,36
2022	II	Categoria VII proventi di servizi pubblici minori		8		1			134.975.608,79	134.975.608,79	0,00	134.975.608,79	134.943.718,81	4.454.870,93	139.398.589,74
						2			768.068.629,19	11.557.113,47	97.466.309,28	109.023.422,75	11.003.174,37	97.222.688,88	108.225.863,25
2023	II	Entrate derivanti dal controllo e dalla repressione di irregolarità e illeciti	102	8		1	005	Sanzioni per infrazioni al codice della strada riscosse in via ordinaria	243.807.031,95	243.807.031,95	0,00	243.807.031,95	243.769.976,29	5.364.531,70	249.134.507,99
						2	006	Sanzioni per infrazioni al codice della strada riscosse a mezzo ruoli	747.808.089,01	14.621.149,02	111.058.750,81	125.679.899,83	13.849.791,01	117.210.992,48	131.060.783,49
2024	II	Entrate derivanti dal controllo e dalla repressione di irregolarità e illeciti	102	8		1	005	Sanzioni per infrazioni al codice della strada riscosse in via ordinaria	67.879.791,88	67.879.791,88	0,00	67.879.791,88	67.862.317,58	6.202.420,75	74.064.738,33
						2	006	Sanzioni per infrazioni al codice della strada riscosse a mezzo ruoli	720.092.158,91	14.906.932,02	116.267.529,62	131.174.461,64	13.831.507,11	118.185.185,62	132.016.692,73

Fonte: dati Conosco

Tab. 4 - Cap. di bilancio 2567

Esercizio	Titolo Entrata	Categoria	Tipologia	Capo	Art	Provento		Accertato	Riscosso Competenza	Riscosso Residui	Riscosso	Versato Competenza	Versato Residui	Versamenti
2021	II	Categoria VII proventi di servizi pubblici minori		15	1			197.718.318,05	23.284.421,61	8.562.294,88	31.846.716,49	23.132.291,67	8.619.388,02	31.751.679,69
2022	II	Categoria VII proventi di servizi pubblici minori		15	1			161.134.948,85	27.646.357,70	17.162.615,59	44.808.973,29	27.448.487,43	16.951.660,23	44.400.147,66
2023	II	Entrate derivanti dal controllo e dalla repressione di irregolarità e illeciti	102	15	1	005	Sanzioni per infrazioni al codice della strada riscosse in via ordinaria	176.972.094,32	47.568.298,07	19.560.718,84	67.129.016,91	47.338.588,36	20.241.090,40	67.579.678,76
2024	II	Entrate derivanti dal controllo e dalla repressione di irregolarità e illeciti	102	15	1	005	Sanzioni per infrazioni al codice della strada riscosse in via ordinaria	edustrada	17.299.442,01	20.474.327,36	37.773.769,37	17.129.634,77	20.856.586,20	37.986.220,97

Fonte: dati Conosco

Per quanto riguarda le risorse finanziarie destinate alla spesa, queste vengono riassegnate sul capitolo n. 2113 "Somme da corrispondere alla Presidenza del Consiglio dei ministri per l'attuazione delle politiche antidroga".

Tab. 5 - Cap. di bilancio 2113

Esercizio	Stanziamento iniziale competenza (Cdc)	Variazioni stanz competenza (Cdc)	Stanziamento def competenza (Cdc)	Impegni competenza (RGS)	Impegni Totali (RGS)	Pagato competenza (BKI)	Pagato totale (BKI)
2021	4.487.576,00	1.619.312,00	6.106.888,00	6.106.888,00	6.106.888,00	6.106.888,00	6.106.888,00
2022	4.487.576,00	**1.288.799,00**	5.776.375,00	5.776.375,00	5.776.375,00	5.776.375,00	5.776.375,00
2023	4.487.576,00	**4.338.632,00**	8.826.208,00	8.826.208,00	8.826.208,00	8.826.208,00	8.826.208,00
2024	4.263.198,00	**172.907,00**	4.436.105,00	4.436.105,00	4.436.105,00	4.436.105,00	4.436.105,00

Fonte: dati Conosco

Tab. 6 - Riassegnazioni effettuate sul Cap. di bilancio n. 2113

Estremi DRGS	2022	2023	2024
n. 193424	1.233.431		
n. 254904	55.368		
n. 53942		2.916.642	
n. 202920		14.451	
n. 252351		1.407.539	
n. 231261			66.244
n. 167353			106.663
Importo complessivo	**1.288.799**	**4.338.632**	**172.907**

Fonte: dati Mef

3. L'UTILIZZO DEI PROVENTI RISERVATI AI MINISTERI

Sommario: 3.1 Premesse - 3.2 La gestione dei proventi destinati al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale - 3.3 I proventi destinati al Ministero dell'istruzione e del merito - 3.4 Le procedure seguite dal Ministero dell'istruzione per l'utilizzo delle risorse derivanti dall'accertamento delle violazioni e dalla riscossione delle sanzioni erogate per violazioni al Codice della strada - 3.5 I proventi destinati al Ministero dell'interno. L'attività gestoria svolta.

3.1 Premesse

Il trasferimento delle risorse segue un iter regolato da specifici provvedimenti normativi e amministrativi.

Il totale annuo varia in base: al numero di violazioni accertate; agli importi delle sanzioni applicate; al tasso di riscossione effettivo (considerando eventuali rateizzazioni o mancati pagamenti).

L'importo da destinare ai ministeri viene stabilito ogni anno tramite un decreto interministeriale, adottato dai Dicasteri competenti (interno, infrastrutture e trasporti, istruzione, economia e finanze), il quale determina le percentuali dei proventi spettanti, specifica le finalità di utilizzo (controllo stradale, educazione, infrastrutture, ecc.) e definisce le modalità di trasferimento delle somme, attraverso:

a) il bilancio dello Stato – i proventi confluiscono nel bilancio dello Stato e vengono poi redistribuiti ai Ministeri, con appositi stanziamenti;

b) fondi speciali e capitoli di spesa ministeriali – ogni Ministero ha specifici capitoli di bilancio destinati alla sicurezza stradale e alla mobilità;

c) trasferimenti diretti o bandi pubblici – alcuni fondi vengono trasferiti direttamente agli uffici ministeriali, altri sono assegnati tramite bandi pubblici per progetti locali.

3.2 La gestione dei proventi destinati al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale

L'attività del Mit ha un duplice obiettivo.

Da un lato, si occupa della gestione diretta della quota dei proventi (derivanti dalle sanzioni amministrative pecuniarie per violazioni accertate da funzionari, ufficiali ed agenti dello Stato), destinati alle finalità previste dal c. 2, dell'art. 208, del Cds, e

assegnati sui capitoli di spesa di competenza, e, dall'altro, mira alla verifica delle relazioni inviate dagli enti locali sullo stato attuativo degli interventi posti in essere con i proventi delle sanzioni loro spettanti[9].

Il Ministero ha riferito[10] che, per la gestione diretta, le somme vengono riassegnate al proprio bilancio, sui capitoli di spesa 1233[11] e 7333[12].

[9] Ai sensi del secondo periodo del 1° comma dell'art. 208 del Codice della strada.
[10] Nota protocollo n. 23342 del 7/10/2024.
[11] "Spese per studi, indagini, esperimenti e diffusione della normativa per il miglioramento del traffico stradale, per la propaganda e la prevenzione degli incidenti stradali attuata anche attraverso il centro di coordinamento per la sicurezza stradale, mezzi necessari per l'espletamento dei servizi di prevenzione. spese per il funzionamento del CCISS - centro di coordinamento per la sicurezza stradale" (2.2.10) (4.5.1).
[12] "Spese per gli interventi di sicurezza stradale ivi compresi quelli per l'educazione stradale e per la redazione dei piani urbani del traffico. spese per le attività inerenti alla redazione ed all' attuazione del piano nazionale della sicurezza stradale" (21.1.9) (4.5.1).

Tab. 7 - Cap. di bilancio 1233

Esercizio	Art/ PG	Residui definitivi iniziali (Cdc)	Stanziamento iniziale cassa (Cdc)	Stanziamento iniziale competenza (Cdc)	Stanziamento def di cassa (Cdc)	Stanziamento definitivo di competenza (Cdc)	Impegni competenza (RGS)	Impegni Totali (RGS)	Pagato residui (BKI)	Pagato competenza (BKI)	Pagato totale (BKI)	Economie totali (RGS)	Residui finali (RGS)
2021	**01**	1.745.254,63	4.301.070,00	4.301.070,00	5.381.070,00	4.301.070,00	3.693.442,02	3.693.442,02	1.342.557,70	3.342.910,03	**4.685.467,73**	655.888,96	704.967,94
	02	31.440,72	364.685,00	364.685,00	205.151,41	364.685,00	155.319,29	155.319,29	31.440,72	155.319,29	**186.760,01**	209.365,71	0,00
	03	879.061,74	1.894.402,00	1.894.402,00	1.897.402,00	1.894.402,00	1.043.643,22	1.043.643,22	852.673,35	1.030.280,24	**1.882.953,59**	873.958,66	16.551,49
	93	26.533,59	0,00	0,00	30.060,59	3.527,00	3.526,48	3.526,48	26.533,59	3.526,48	**30.060,07**	0,52	0,00
2022	**01**	704.967,94	4.701.070,00	4.301.070,00	4.731.070,00	4.331.070,00	3.691.221,47	3.691.221,47	370.864,43	3.148.078,83	**3.518.943,26**	898.167,81	618.926,87
	02	0,00	364.685,00	364.685,00	264.685,00	264.685,00	221.633,53	221.633,53	0,00	212.233,53	**212.233,53**	43.051,47	9.400,00
	03	16.551,49	1.894.402,00	1.894.402,00	2.094.402,00	2.094.402,00	2.089.480,62	2.089.480,62	4.921,38	1.865.645,58	**1.870.566,96**	8.109,89	232.276,64
	93	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	**0,00**	0,00	0,00
2023	**01**	618.926,87	3.201.070,00	3.201.070,00	3.404.660,00	3.407.760,00	2.691.765,57	2.691.765,57	360.149,50	2.269.259,20	**2.629.408,70**	787.998,66	609.279,51
	02	9.400,00	264.685,00	264.685,00	267.785,00	264.685,00	218.096,85	218.096,85	9.400,00	207.161,63	**216.561,63**	46.588,15	10.935,22
	03	232.276,64	3.994.402,00	3.994.402,00	3.994.402,00	3.994.402,00	3.816.685,63	3.816.685,63	169.968,19	3.034.815,28	**3.204.783,47**	186.157,97	835.737,20
	84	0,00	0,00	0,00	42.895,00	42.895,00	42.894,21	42.894,21	0,00	0,00	**0,00**	0,79	42.894,21
2024	**01**	609.279,51	3.201.070,00	3.201.070,00	3.708.780,13	3.196.674,34	2.764.413,42	2.764.413,42	33.308,09	2.407.307,59	**2.440.615,68**	925.624,17	439.714,00
	02	10.935,22	264.685,00	264.685,00	162.006,40	264.685,00	16.940,00	16.940,00	5.047,82	16.940,00	**21.987,82**	247.745,00	5.887,40
	03	835.737,20	3.994.402,00	3.994.402,00	3.994.402,00	3.994.402,00	3.780.000,00	3.780.000,00	214.312,36	3.061.110,04	**3.275.422,40**	268.268,85	1.286.447,95
	84	42.894,21	0,00	0,00	70.583,21	27.689,00	27.688,72	27.688,72	42.894,21	27.688,72	**70.582,93**	0,28	0,00
TOTALE						**28.447.033,34**	**24.256.751,03**				**24.246.347,78**		

01: spese per studi, indagini, esperimenti e diffusione della normativa per il miglioramento del traffico stradale, per la propaganda e la prevenzione degli incidenti stradali attuata anche attraverso il centro di coordinamento per la sicurezza stradale, mezzi necessari per l'espletamento dei servizi di prevenzione. spese per il funzionamento del CCISS - centro di coordinamento per la sicurezza stradale
02: studi, ricerche e propaganda sulla sicurezza del veicolo
03: somme destinate a spese per studi, indagini, esperimenti e diffusione della normativa per il miglioramento del traffico stradale, per la propaganda e la prevenzione degli incidenti stradali attuata anche attraverso il centro di coordinamento per la sicurezza stradale, mezzi necessari per l'espletamento dei servizi di prevenzione. spese per il funzionamento del CCISS - centro di coordinamento per la sicurezza stradale, già incluse nel fondo di cui di cui all'articolo 2, comma 615, della legge 24 dicembre 2007, n. 244
84: reiscrizione residui passivi perenti relativi a: consulenze, analisi e studi
93: reiscrizione residui passivi perenti relativi a: studi, consulenze, indagini
Fonte: dati Conosco

In particolare, per quanto riguarda il capitolo 1233, le risorse vengono utilizzate per garantire il funzionamento del Centro di coordinamento delle informazioni sul traffico, sulla viabilità e sulla sicurezza stradale (Cciss).

Circa il 90% dei proventi è stato impiegato per l'esternalizzazione del servizio di supporto alla conduzione funzionale del Centro, nonché per incrementare parte delle spese sostenute dalla Direzione generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto (Dgssa) ai fini dell'implementazione dei sistemi informativi del Ced Motorizzazione (comprese le spese di consulenza e monitoraggio).

Le restanti somme sono state utilizzate per particolari esigenze del Cciss, tra cui:

- rafforzare il servizio di pulizie nelle giornate festive e consentire l'avvicendamento degli operatori;
- migliorare le attività di manutenzione dei locali e degli impianti;
- provvedere alle spese telefoniche del call center 1518;
- assicurare e aggiornare le strumentazioni e i dispositivi in uso agli operatori;
- partecipare al progetto europeo "Fenix", tramite l'organizzazione "Ertico".

Per quanto riguarda il capitolo 7333, i dati riferiti dal Ministero e relativi alle principali attività e risorse utilizzate negli anni 2022-2023 sono riportati nella tabella seguente.

Tab. 8 - Principali attività effettuate Mit - Risorse cap. 7333

ATTIVITÀ	IMPORTO	BENEFICIARIO
Servizio di rilevazione indicatori di prestazione della sicurezza stradale (KPI) uso casco e cinture (anno 2022)	**112.850,00**	Go-mobility s.r.l.
Servizio di rilevazione KPI uso alcol (anno 2022)	**67.937,58**	Istituto Piepoli
Attività di rilevazione di altri indicatori di prestazione di sicurezza stradale progetto Trendline	**207.500,00**	Università di Roma La Sapienza – Centro di Ricerca per il Trasporto e la Logistica (CTL)
Accordo con Polizia di stato (quota 2023)	**1.000.000,00**	Polizia di Stato
Interventi per la sicurezza dei pedoni	**13.500.000,00**	14 Grandi Comuni
Campagna di comunicazione digitale su canali social del MIT (anno 2022)	**123.525,00**	The Washing Machine Italia S.r.l.
Progetto di ricerca: "le scienze comportamentali per il miglioramento della sicurezza stradale"	**130.000,00**	Associazione Herbert Simon Society
Educazione Stradale: Progetto: il sogno di Brent...continua.	**24.750,00**	Università degli Studi di Roma "Sapienza" - Dipartimento di Psicologia
TOTALE	**14.959.062,58**	
Procedura aperta per l'affidamento del servizio di ideazione produzione e diffusione di una campagna di comunicazione sicurezza stradale (anno 2023) *	**2.800.000,00 (a base di gara)**	
Procedura aperta per l'affidamento del servizio di assistenza tecnica e supporto specialistico per attuazione e monitoraggio del PNSS (anno 2030)	**3.450.000,00 (a base di gara)**	RTI Bureau Veritas Nexta S.r.l. – FRED Engineering S.r.l. – STUDIO SPERI Società di ingegneria S.p.A. – Intellera Consulting S.p.A.

Fonte: Dati Mit

Si riportano di seguito gli indicatori di prestazione della sicurezza stradale (KPI) previsti nel Pnss 2030.

Tab. 9 - Indicatori di prestazione di sicurezza stradale (KPI) previsti nel Pnss 2030

Indicatore		Definizione
1	**Velocità**	Percentuale di veicoli che viaggiano entro il limite di velocità
2	**Cinture di sicurezza**	Percentuale di occupanti che utilizzano correttamente la cintura di sicurezza o il sistema di ritenuta per i bambini
3	**Dispositivi di protezione**	Percentuale di conducenti di veicoli a motore a due ruote e di biciclette che indossano il casco
4	**Alcool**	Percentuale di conducenti che guidano con un tasso alcolemico (BAC) entro il limite legale
5	**Distrazione**	Percentuale di conducenti che non utilizzano dispositivi mobili portatili
6	**Sicurezza dei veicoli**	Percentuale di nuove autovetture con valutazione della sicurezza Euro NCAP pari o superiore a una soglia predefinita
7	**Infrastrutture ***	Percentuale della distanza percorsa su strade con una valutazione della sicurezza al di sopra di una soglia concordata*
8	**Soccorsi post- incidente**	Tempo trascorso tra la chiamata di emergenza e l'arrivo dei servizi di soccorso

* indicatore ancora in fase di definizione a livello europeo.
Fonte: Dati Mit

Le attività hanno riguardato:

- l'utilizzo di dispositivi di protezione (casco e cinture di sicurezza). La ricerca compiuta dalla Società GO-Mobility Srl[13] si è conclusa con la sottoscrizione di una collaborazione[14] tra l'amministrazione e l'Istituto superiore di sanità, per il progetto Ulisse, avente finalità di sicurezza stradale[15], nell'ambito del monitoraggio dello stato di attuazione del Pnss 2030;

- guida in stato di ebbrezza. L'indagine - anch'essa rientrante nel più ampio monitoraggio del Pnss 2030 - condotta per area geografica (nei confronti di automobilisti di età superiore ai 18 anni senza distinzione di genere) attraverso interviste (telefoniche e online) e workshop con esperti in materia, è stata ultimata in

[13] Contratto d'appalto (prot. n. RI 3366 del 10/05/2022), per un importo complessivo pari ad euro 92.500,00, iva esclusa, per l'affidamento diretto.
[14] Prot. n. 3197 del 05/05/2022.
[15] Report trasmesso dall'ISS è stato approvato con prot. n. 3869 del 14 febbraio 2023.

data 3 aprile 2023, con la trasmissione, da parte dell'Istituto Piepoli, del Rapporto finale[16];

- progetto Trendline[17]. Lo studio, con la partecipazione dell'Università di Roma "La Sapienza"[18] deve essere realizzato in un arco temporale complessivo di 3 anni. Si basa sulla raccolta, elaborazione, analisi e diffusione dei dati relativi ai quattro indicatori di prestazione della sicurezza stradale, previsti dal sistema di monitoraggio del Pnss 2030: velocità, distrazione, sicurezza dei veicoli ed alcool;

- accordo di collaborazione con Polizia di Stato[19], per la rilevazione dei dati necessari per il monitoraggio dei comportamenti degli utenti della strada, con particolare riferimento alle violazioni riguardanti i limiti massimi di velocità, la guida in stato di ebbrezza e sotto l'effetto di stupefacenti (artt. 142, 186, 186-bis, 187 del Codice della strada);

- interventi per la sicurezza dei pedoni da realizzare nei 14 Grandi Comuni Istat[20]. Con nota prot. n. 23173 del 29 ottobre 2025, il Mit ha chiarito che tra i 14 Grandi Comuni è stata ripartita la somma di 13,5 mln di euro, con copertura a totale carico dei fondi statali.

Tutti i comuni beneficiari hanno presentato le comunicazioni di avvio dei lavori e, in particolare, i Comuni di Verona, Bologna, Firenze, Bari e Catania hanno trasmesso la fine lavori.

Si riporta nella tabella seguente una sintesi aggiornata degli interventi in corso di realizzazione per ciascun comune destinatario del finanziamento.

[16] Contratto d'appalto (prot. n. RI 14201 del 11/10/2022).
[17] A seguito dell'aggiudicazione del bando europeo per la gara "MOVE/C2/2022- 54 - Technical Assistance for the development and collection of Road safety Key Performance Indicators (KPI)".
[18] Accordo di collaborazione con il Centro di Ricerca per il Trasporto e la Logistica dell'Università di Roma - La Sapienza (CTL) sottoscritto con prot. n. 23122 del 23/10/2023. Costo complessivo del progetto, euro 207.500,00 decreto di impegno DD. N. 472 del 25/10/2023
[19] Accordo di collaborazione interistituzionale prot. n. 27362 sottoscritto in data 12/12/2023.
[20] Somme destinate con D.M. di riparto n. 408 del 22/12/2022.

Tab. 10 – Programma interventi sicurezza Grandi Comuni Istat

Programma interventi sicurezza						
Situazione al	23/10/2025					
Grande Comune	**Finanziamento statale**	**Invio a Comune convenzione firmata MIT- Comune**	**FINANZIAMENTO EROGATO**	**Finanziamento ancora da erogare**	**Avanzamento del programma**	**Stato intervento**
Torino	€ 1.160.644,00	18/07/2023	€ 464.257,60	€ 696.386,40	40%	in corso (in attesa di risorse per il pagamento)
Milano	€ 2.381.529,00	19/07/2023	€ 882.047,80	€ 1.499.481,20	37%	in corso
Verona	€ 283.532,00	25/07/2023	€ 255.178,80	€ 28.353,20	90%	concluso (in attesa di risorse per il pagamento)
Venezia	€ 179.689,00	18/07/2023	€ 71.875,60	€ 107.813,40	40%	in corso
Trieste	€ 342.761,00	25/07/2023	€ 137.104,40	€ 205.656,60	40%	in corso
Genova	€ 1.030.240,00	17/07/2023	€ 412.096,00	€ 618.144,00	40%	in corso
Bologna	€ 613.723,00	17/07/2023	€ 245.489,20	€ 368.233,80	40%	concluso (in attesa di risorse per il pagamento)
Firenze	€ 637.868,00	25/07/2023	€ 255.147,20	€ 382.720,80	40%	concluso (in attesa di risorse per il pagamento)
Roma	€ 4.270.907,00	04/08/2023	€ 1.258.263,70	€ 3.012.643,30	29%	in corso
Napoli	€ 844.403,00	19/07/2023	€ 337.761,20	€ 506.641,80	40%	in corso (in attesa di risorse per il pagamento)
Bari	€ 423.893,00	28/03/2024	€ 169.557,20	€ 254.335,80	40%	concluso (in attesa di risorse per il pagamento)
Palermo	€ 649.860,00	08/03/2024	€ 259.944,00	€ 389.916,00	40%	in corso
Messina	€ 288.865,00	07/07/2023	€ 115.546,00	€ 173.319,00	40%	in corso
Catania	€ 392.086,00	05/09/2023	€ 156.834,40	€ 235.251,60	40%	concluso (in attesa di risorse per il pagamento)
Totale	**€ 13.500.000,00**	**14**	**€ 5.021.103,10**	**€ 8.478.896,90**	**37%**	

Fonte: Dati Mit

Gli interventi prevedono:

a) azioni di moderazione del traffico, con l'implementazione di "zone 30" e "isole ambientali", con l'introduzione di elementi di *traffic calming* per mitigare le differenze di velocità esistenti tra pedoni e traffico motorizzato;

b) realizzazione di percorsi pedonali, attraversamenti pedonali semaforizzati ed altri interventi similari;

c) messa in sicurezza di percorsi pedonali;

d) aumento della visibilità degli attraversamenti pedonali, anche mediante interventi su segnaletica verticale ed orizzontale.

Lo stato di attuazione è riepilogato nel quadro seguente.

Tab. 11 - Programma interventi sicurezza dei pedoni. Situazione al 31/12/2023

Grande comune	Finanziamento statale	Convenzione MIT- comune	Finanziamento erogato	Finanziamento ancora da erogare	Avanzamento del programma
Torino	**1.160.644,00**	13/07/2023	464.257,60	696.386,40	40%
Milano	**2.381.529,00**	18/07/2023	882.047,80	1.499.481,20	37%
Verona	**283.532,00**	24/07/2023	113.412,80	170.119,20	40%
Venezia	**179.689,00**	13/07/2023	71.875,60	107.813,40	40%
Trieste	**342.761,00**	21/07/2023	137.104,40	205.656,60	40%
Genova	**1.030.240,00**	04/07/2023	412.096,00	618.144,00	40%
Bologna	**613.723,00**	14/07/2023	245.489,20	368.233,80	40%
Firenze	**637.868,00**	24/07/2023	255.147,20	382.720,80	40%
Roma	**4.270.907,00**	04/08/2023	1.258.263,70	3.012.643,30	29%
Napoli	**844.403,00**	18/07/2023	337.761,20	506.641,80	40%
Bari	**423.893,00**			423.893,00	0%
Palermo	**649.860,00**			649.860,00	0%
Messina	**288.865,00**	05/07/2023	115.546,00	173.319,00	40%
Catania	**392.086,00**	31/08/2023	156.834,00	235.251,60	40%
Totale	**13.500.000,00**		4.449.835,90	9.050.164,10	33%

Fonte: Dati Mit

Con il capitolo 7333 sono state realizzate ulteriori attività, inerenti campagne di comunicazione e progetti di educazione stradale:

- campagna di comunicazione digitale di sicurezza stradale su canali social del Mit (anni 2021 e 2022) affidata alla Società The Washing Machine Italia S.r.l.[21];

- progetto di ricerca: "Le scienze comportamentali per il miglioramento della sicurezza stradale" realizzato dall'Associazione Herbert Simon Society[22], per consentire all'amministrazione di dotarsi di strumenti idonei per le scelte strategiche ed operative, in materia di sicurezza stradale, anche in vista della Campagna istituzionale "Sulla Buona Strada"[23];

- progetto di educazione stradale: "il sogno di Brent…continua", elaborato dall'Università degli Studi di Roma "Sapienza" - Dipartimento di Psicologia e rivolto agli studenti delle scuole superiori di 2° grado[24];

- affidamento del servizio di attività di ideazione e diffusione di una campagna di comunicazione sicurezza stradale 2023[25];

---

[21] Importo di 101.250,00 euro I.V.A. esclusa.

[22] Network internazionale di ricerca che riunisce scienziati cognitivi, economisti, scienziati sociali, filosofi, con l'obiettivo di rinnovare e applicare i concetti di azione sociale nei vari ambiti di intervento.

[23] Costo complessivo pari a 130.000,00 euro.

[24] L'importo complessivo è di euro 24.750,00. Il percorso formativo prevede un video "il Sogno di Brent" per lavorare sia sul piano "cognitivo" che "emotivo" del target di riferimento, inserendo sia video (selezionati e opportunamente adattati) sia schede didattiche studiate e realizzate ad hoc per esercitazioni e simulazioni con gli studenti e le studentesse; è stata predisposta una sessione formativa per i funzionari incaricati di proporre in aula il progetto. Attualmente è in corso la sperimentazione negli Istituti scolastici che hanno aderito alla richiesta di testare il nuovo progetto. Alla fine dell'erogazione in aula il Dipartimento di Psicologia effettuerà una valutazione scientifica (gradimento) del materiale prodotto durante l'esecuzione del progetto e della formazione erogata, nonché la valutazione, tramite questionari anonimi, pre e post-intervento, compilati on line dagli studenti, finalizzata a misurare i cambiamenti nelle opinioni e negli atteggiamenti relativi alla percezione del rischio in ambito stradale. Al termine di tutte le attività sopracitate sarà predisposto un report finale e il progetto sarà successivamente caricato sul Portale Edustrada, piattaforma che contiene i progetti di tutti i partner, istituzionali e non, che lavorano nell'ambito delle attività di educazione stradale.

[25] Per la nuova campagna di comunicazione istituzionale è stato prima di tutto utilizzato lo Studio sulle scienze comportamentali, già affidato nel corso del 2022 all'Associazione Herbert Simon Society.

Nel corso del 2023 il progetto di ricerca è stato interamente realizzato. Lo stesso contiene uno studio sul linguaggio comunicativo, necessario per avviare una opportuna attività propedeutica, che ha contribuito alla definizione degli obiettivi da raggiungere con la nuova campagna di comunicazione istituzionale "Sulla Buona Strada".

Nel primo trimestre del 2023, anche a seguito di opportuni approfondimenti dei più recenti dati ISTAT sulla incidentalità stradale, è stata effettuata una fase di studio finalizzata alla predisposizione degli atti di gara per l'affidamento di un servizio di realizzazione di una nuova fase della campagna comunicazione sulla sicurezza stradale denominata "Sulla Buona Strada".

Per l'affidamento delle attività di ideazione e diffusione di una campagna di comunicazione istituzionale in materia di sicurezza stradale, nel secondo trimestre del 2023, è stata avviata la procedura di gara per l'affidamento del servizio di cui trattasi con la pubblicazione del bando in data 7 aprile 2023.

Successivamente alla conclusione dell'esame dell'anomalia dell'offerta della ditta prima in graduatoria è stata disposta con decreto n. 483 in data 27 ottobre 2023 l'aggiudicazione definitiva.

In data 14 dicembre 2023, al termine del periodo di stand-still è stato sottoscritto il contratto di affidamento del servizio e disposto il relativo impegno di spesa.

In data 19 dicembre 2023, a seguito di procedura di evidenza pubblica esplorativa, è stato aggiudicato anche il servizio di monitoraggio della campagna, sottoscrivendo il relativo contratto in data 28.12.2023, prot. n. 28338 e il relativo impegno.

- affidamento del servizio di assistenza tecnica e supporto specialistico per attuazione e monitoraggio del Pnss 2030[26].

Il Ministero, con nota prot. n. 6314 del 6 ottobre 2025, ha riferito che le somme destinate al Fondo per l'assistenza e previdenza del personale della Polizia di Stato, Arma dei carabinieri e Guardia di finanza, che confluiscono nel cap. 1370, sono gestite dal proprio Dipartimento per gli affari generali e la digitalizzazione – Direzione generale del personale, degli affari generali e del bilancio.

I dati relativi al suddetto capitolo sono indicati nella tab. 19 (pag. 56).

3.3 I proventi destinati al Ministero dell'istruzione e del merito

Per la promozione dell'educazione stradale (priorità del Mim per promuovere tra i giovani la cultura della sicurezza in strada, il rispetto delle regole e l'educazione alla

[26] Con determina a contrarre n. RI/21261 del 2 ottobre 2023, è stata indetta una procedura aperta per un importo complessivo a base di gara pari a euro 3.450.000,00, oltre IVA, per l'aggiudicazione dell'appalto conclusasi con l'aggiudicazione al RTI Bureau Veritas Nexta S.r.l. (mandataria) – FRED Engineering S.r.l. (mandante) – STUDIO SPERI Società di Ingegneria S.p.A. (mandante) – Intellera Consulting S.p.A. (mandante) in data 4 gennaio 2024. Il contratto prot. n.9535 è stato stipulato in data 8 aprile 2024.
Il servizio di Supporto tecnico specialistico comprende sei linee di azione:
A. Management e attività di supporto;
B. Progettazione, realizzazione, conduzione e manutenzione dell'Osservatorio Nazionale per la Sicurezza Stradale;
C. Comunicazione, formazione e informazione;
D. Attuazione e monitoraggio PNSS 2030;
E. Programmi di attuazione PNSS;
F. Studi e ricerche redatti anche in lingua inglese.
Sono previsti **cinque ordini di obiettivi generali**:
✓ informatizzazione e centralizzazione delle informazioni sulla sicurezza stradale anche in relazione alla realizzazione e gestione dei portali dedicati al Comitato per l'indirizzo ed il coordinamento delle attività connesse alla sicurezza stradale (CICASS) e all'Osservatorio Nazionale Sicurezza Stradale (ONSS);
✓ assistenza alla Direzione Generale ed ai suoi organismi interni;
✓ assistenza per l'attuazione del PNSS 2030;
✓ informatizzazione e semplificazione del processo di monitoraggio del PNSS 2030 e della sicurezza stradale;
✓ monitoraggio dei piani, programmi e degli interventi regionali e locali;
e **sei obiettivi specifici:**
✓ predisporre le conoscenze, le valutazioni e gli strumenti per consentire un'efficace ed efficiente gestione dei Programmi di attuazione del PNSS 2030, creando le condizioni idonee che permettano un utilizzo ottimale delle risorse a scala nazionale;
✓ assicurare adeguati supporti per il coordinamento delle operazioni legate all'attività di monitoraggio sull'esecuzione dei programmi;
✓ acquisire ed elaborare i dati relativi alle attività svolte e misurare gli effetti ottenuti dagli interventi, sulla base di opportuni indicatori;
✓ condurre analisi, studi e ricerche a supporto dell'azione di governo;
✓ ampliare le strutture competenti in materia di sicurezza stradale;
✓ allargare la rete di esperti e le collaborazioni in materia di sicurezza stradale.

mobilità sostenibile), con decreto[27] sono predisposti i programmi, corredati dai relativi piani finanziari, da svolgere come attività obbligatoria nelle scuole di ogni ordine e grado[28].

A tal fine, viene destinato al Ministero[29] il 7,5% del totale annuo dei proventi derivanti dalle sanzioni amministrative pecuniarie per violazioni previste dal CdS e devoluti allo Stato.

Il Piano integrato di attività e di organizzazione 2023-2025 del Mim[30] assegna (alla Direzione generale per lo studente, l'inclusione, l'orientamento e il contrasto alla dispersione scolastica - Dgsios) l'obiettivo annuale[31]: di proseguire con le azioni a sostegno delle istituzioni scolastiche; di perseguire, tra l'altro, la cultura della sicurezza stradale; di aggiornare sulle attività formative inerenti all'educazione stradale e alla mobilità sostenibile.

Il Ministero ha riferito[32] di aver attuato il progetto "Pnes-Edustrada", una piattaforma nazionale dedicata all'educazione stradale nelle scuole, con l'offerta formativa di più istituzioni[33], che coinvolge sia gli studenti di tutte le fasce d'età (con programmi educativi mirati a incentivare comportamenti responsabili in strada e alla

[27] Emanato dal MIM di concerto con i Ministri delle infrastrutture e dei trasporti, dell'interno e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, sentita la Conferenza Stato-città ed autonomie locali, avvalendosi dell'Automobile Club d'Italia.
[28] D. lgs. 30 aprile 1992, n. 285, art. 230, art. 208, comma 2, lett. c), l. 20 agosto 2019, n. 92.
[29] Dipartimento per il sistema educativo di istruzione e formazione e nel rispetto dell'autonomia didattica e organizzativa delle istituzioni scolastiche, dalla Direzione generale per lo studente, l'inclusione, l'orientamento e il contrasto alla dispersione scolastica. L'art. 5, comma 6, del d.P.C.M. 27 ottobre 2023, n. 208, recante Regolamento concernente l'organizzazione del Ministero dell'istruzione e del merito assegna a tale Direzione generale i compiti e le funzioni di "elaborazione e attuazione del piano nazionale di educazione alla legalità, alla sicurezza stradale, all'ambiente e alla salute".
Nell'ambito di tale struttura, il decreto ministeriale 5 gennaio 2021, n. 6 recante "Individuazione degli uffici di livello dirigenziale non generale dell'amministrazione centrale del ministero dell'istruzione", attualmente in vigore, attribuisce all'Ufficio III - Area del benessere bio-psichico-sociale, educazione trasversale e alla legalità, tra gli altri compiti, la "Pianificazione e realizzazione di iniziative, programmi e azioni in materia di educazione alla sicurezza stradale attraverso interventi e campagne informative nelle istituzioni scolastiche, in collaborazione con i competenti enti, istituzionali e non, operanti nel settore".
[30] Adottato con d.m. 31 marzo 2023, n. 60.
[31] Declinato nella linea di attività assegnata all'Ufficio III "Promozione e gestione di iniziative, anche a livello nazionale, per l'educazione alla salute nelle scuole, per l'educazione alimentare e ai corretti stili di vita" il cui indicatore è "Percentuale di iniziative finalizzate all'introduzione di progetti educativi sulla tutela dell'ambiente, sulla sostenibilità economica e sociale, sulla cittadinanza globale e sull'acquisizione di corretti stili di vita, ivi compresa la sicurezza stradale".
[32] Nota prot. n.4841 del 27/06/2024.
[33] La Piattaforma Nazionale Educazione Stradale (PNES) è stata avviata nel 2017, in collaborazione con il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIT); il Ministero dell'Interno – Polizia Stradale; il Dipartimento di Psicologia dell'Università "Sapienza" di Roma; l'Automobile Club d'Italia – ACI; la Fondazione ANIA; la Federazione Motociclistica Italiana – FMI; la Federazione Ciclistica Italiana – FCI.

guida dei veicoli e a contrastare il fenomeno dell'incidentalità stradale, particolarmente diffuso tra i giovani), sia i docenti.

La piattaforma ha perfezionato un articolato sistema di monitoraggio, volto ad analizzare l'impatto didattico dei programmi formativi sull'educazione stradale e a sorvegliare costantemente la partecipazione delle scuole alle iniziative proposte dalle istituzioni partner.

I dati derivati dal monitoraggio eseguito secondo il dicastero mostrano una partecipazione significativa e una capacità di coinvolgimento dei docenti apprezzabile, considerato che, statisticamente, ciascun educatore ha coinvolto almeno 3 classi, ovvero circa 61 alunni.

Inoltre, la collaborazione tra i vari stakeholder, che hanno aderito al progetto, ha consentito la creazione di una solida rete nazionale di scuole impegnate sui temi della sicurezza stradale e della mobilità sostenibile[34].

Attraverso la piattaforma, si possono consultare le iniziative didattiche di interesse e i concorsi dedicati alle scuole[35], nonché raccogliere contenuti informativi sui temi della sicurezza stradale e dei corretti comportamenti da adottare.

Secondo i dati forniti dal Mim[36], il portale conta, all'attivo, oltre 30 progetti e, sulla base delle risorse previste, si è passati da 27 (per l'anno scolastico 2021-2022) a 36, per l'ultima annualità 2022-2023.

Gli iscritti alla piattaforma nell'anno 2022-2023 sono stati 3.886, numero complessivo pressocché stabile rispetto a quello dell'anno scolastico precedente (208 utenti in meno). Un dato molto significativo riguarda il turn-over dei docenti registrati: su 3.886 utenti, ben 3.281 sono nuovi iscritti.

Dal punto di vista della distribuzione geografica, il Lazio resta capofila, con un margine molto deciso, contando da solo 1371 docenti registrati, segue la Lombardia, con 372 iscrizioni (leggera flessione rispetto all'anno 2021-2022, quando erano 400), la Sicilia (318), la Puglia, la Campania (in crescita), il Piemonte, l'Emilia-Romagna e la Toscana.

[34] Impegno riconosciuto a livello internazionale con il premio FIM Road Safety Award 2022, che ha designato Pnes-Edustrada miglior progetto sulla sicurezza stradale a livello internazionale.
[35] Presenti nella sezione "Offerta formativa".
[36] **Dossier Edustrada Pnes Anno Scolastico 2022 2023.**

I mesi durante i quali si concentrano le registrazioni sono i primi 3 mesi dell'anno scolastico: settembre, ottobre e novembre, che raccolgono il 99% degli iscritti.

Risulta confermato l'interesse dei docenti delle scuole dell'infanzia per le iniziative veicolate dalla piattaforma "Pnes-Edustrada", contando ben il 35% delle presenze complessive fra gli iscritti.

Il numero dei download effettuati è in diminuzione. Escludendo la massiccia preponderanza del Lazio, Lombardia, Puglia e Sicilia, che hanno notevolmente incrementato il loro rapporto fra iscritti e acquisizioni di file, mentre l'Umbria è passata da zero download, nell'anno scolastico 2021-2022, a 77 scaricamenti, nel 2022-2023.

Le progettualità riguardano maggiormente la mobilità sostenibile nell'ambito della micro-mobilità urbana, con particolare riguardo ai mezzi di trasporto più iconici come gli scooter elettrici e i monopattini.

Dai prospetti contabili che seguono emergono i dati dei progetti accessibili in piattaforma.

Tab. 12 - Le classi e gli studenti partecipanti

PROGETTI	INSEGNANTI		SCUOLE		CLASSI		STUDENTI	
	Partecipazioni singole	Percentuale sul totale	Partecipazioni singole	Percentuale sul totale	Partecipazioni singole	Percentuale sul totale	Partecipazioni singole	Percentuale sul totale
2 Ruote Sicure - Consigli per l'uso responsabile della bicicletta sulle strade	90	3	69	3	240	3	4.883	3
A Passo Sicuro - Uso corretto degli attraversamenti pedonali	172	5	134	6	347	4	6.236	4
Alcool droghe e guida dei veicoli	137	4	108	5	384	4	7.369	4
ANIA Campus	17	1	17	1	45	0	926	1
Campioni della Sicurezza - Educare alla sicurezza stradale attraverso la pratica dello sport	0	0	0	0	0	0	0	0
Ciclomotori quadricicli e regole per i neopatentati	54	2	51	2	175	2	3.534	2
E vissero tutti sicuri e contenti...	12	0	9	0	20	0	337	0
Giovani Campioni della Sicurezza Stradale	140	4	111	5	345	4	6.872	4
Gli effetti della distrazione alla guida	92	3	80	4	359	4	5.911	3

segue

PROGETTI	INSEGNANTI		SCUOLE		CLASSI		STUDENTI	
	Partecipazioni singole	Percentuale sul totale	Partecipazioni singole	Percentuale sul totale	Partecipazioni singole	Percentuale sul totale	Partecipazioni singole	Percentuale sul totale
Gli utenti deboli della strada - Pedoni e ciclisti	54	2	42	2	162	2	3.434	2
Guida Assistita e Veicoli Connessi	20	1	19	1	57	1	1.091	1
I Nuovi Mestieri della Mobilità Sostenibile	40	1	39	2	84	1	1.634	1
Icaro 20 - Campagna di sicurezza stradale	431	14	356	16	1.703	18	34.644	20
Il sogno di Brent	23	1	17	1	58	1	1.285	1
La buona strada della sicurezza	881	28	266	12	2.266	24	28.125	16
La buona strada in bici	103	3	92	4	319	3	6.274	4
La prevenzione degli incidenti: conoscenze, abitudini ed emozioni	40	1	40	2	144	2	2.624	2
La sicurezza del veicolo e della strada	29	1	25	1	123	1	2.467	1
La Sicurezza in Monopattino	116	4	98	4	443	5	9.829	6
Mettiamo in moto la sicurezza	85	3	77	4	243	3	5.153	3

segue

PROGETTI	INSEGNANTI		SCUOLE		CLASSI		STUDENTI	
	Partecipazioni singole	Percentuale sul totale	Partecipazioni singole	Percentuale sul totale	Partecipazioni singole	Percentuale sul totale	Partecipazioni singole	Percentuale sul totale
Micromobilità e Mobilità Sostenibile	100	3	90	4	307	3	6.596	4
Mobilità Dolce e Sostenibile	47	1	44	2	156	2	3.264	2
Neopatentati	27	1	25	1	61	1	1.199	1
Nuove tecnologie e adeguati stili di guida	16	1	16	1	44	0	940	1
Piccole ruote crescono	38	1	33	2	95	1	1.789	1
Saper leggere le situazioni	54	2	48	2	139	1	2.819	2
Sicuri in bicicletta	161	5	126	6	628	7	12.022	7
Sicuri in rete	34	1	32	1	95	1	1.925	1
Studenti di oggi, cittadini di domani: lezioni di mobilità e sicurezza in strada	54	2	49	2	175	2	3.634	2
Trasportaci Sicuri - Sicurezza Stradale nel trasporto dei bambini	102	3	76	3	253	3	4.425	3
TOTALE COMPLESSIVO	**3.169**	**101**	**2.189**	**99**	**9.470**	**103**	**171.241**	**102**

Fonte: dati Dossier Edustrada Pnes Anno Scolastico 2022 2023

Il dettaglio della tabella precedente fornisce informazioni circa la singola partecipazione ai progetti; di conseguenza, un docente e la sua classe potrebbero essere presenti in più di un progetto.

Tab. 13 – Partecipazione ai progetti di formazione

PARTNER	INSEGNANTI	CLASSI	STUDENTI
ACI	767	2.272	45.448
ANIA	84	259	5.369
CNEL	40	84	1.634
FCI	161	628	12.022
FMI	131	352	7.180
MIT	1.536	4.705	78.335
POLIZIA STRADALE	527	2.079	43.919
TOTALE COMPLESSIVO	**3.246**	**10.379**	**193.907**

Fonte: dati Dossier Edustrada Pnes Anno Scolastico 2022 2023

Tab. 14 - Completamento dei progetti formativi

PARTNER	PROGETTO	ADERENTI ONLINE	STUDENTI FORMATI	% TOTALE
ACI (Automobile Club d'Italia)	**GUIDA ASSISTITA E VEICOLI CONNESSI**	1.091	-	-
	MICROMOBILITÀ E MOBILITÀ SOSTENIBILE	6.596	6.259	95
	GIOVANI CAMPIONI DELLA SICUREZZA STRADALE	6.872	2.067	30
	GLI EFFETTI DELLA DISTRAZIONE	5.991	2.541	42
	UTENTI VULNERABILI DELLA STRADA-PEDONI E CICLISTI	3.434	2.141	62
	LA SICUREZZA DEL VEICOLO E DELLA STRADA	2.467	1.248	51
	NUOVE TECNOLOGIE E ADEGUATI STILI DI GUIDA	940	-	-
	CICLOMOTORI, QUADRICLICI E..	3.534	1.662	47
	2 RUOTE SICURE	4.883	2.847	58
	A PASSO SICURO	6.236	4.682	75
	TRASPORTACI SICURI	4.425	2.018	46
	ALCOL, DROGHE E GUIDA DEI VEICOLI	7.369	5.357	73

segue

PARTNER	PROGETTO	ADERENTI ONLINE	STUDENTI FORMATI	% TOTALE
Sulla buona strada (MIT)	STUDENTI DI OGGI, CITTADINI DI DOMANI	3.634	-	-
	LA PREVENZIONE DEGLI INCIDENTI: CONOSCENZE, ABITUDINI ED EMOZIONI	2.624	-	-
	SAPER LEGGERE LE SITUAZIONI	2.819	277	10
	CICLOMOTORI, QUADRICICLI REGOLE PER I NEOPATENTATI		-	-
	LA BUONA STRADA IN BICI	6.274	140	2
	SICURI IN RETE	1.925	-	-
	IL SOGNO DI BRENT	1.285	-	-
	LA BUONA STRADA DELLA SICUREZZA	28.125	-	-
	ICARO 23	34.644	772	2
Fondazione Ania	ANIA CAMPUS	926	792	86
	MOBILITA' DOLCE E SOSTENIBILE	3.264	2.477	76
	NEOPATENTATI	1.199	866	72
Federazione Ciclistica Italiana	SICURI IN BICICLETTA	12.022	7.726	64
Fondazione Motociclistica Italiana	METTIAMO IN MOTO LA SICUREZZA	5.153	1.000	19
	E VISSERO TUTTI SICURI E CONTENTI	337	234	69
	PICCOLE RUOTE CRESCONO	1.789	635	35
Polizia Stradale	ICARO 23	34.644	48.849	141

Fonte: Dati Dossier Edustrada Pnes Anno Scolastico 2022 2023

Dai dati forniti risulta che la percentuale media di completamento della formazione ha superato il 55%.

Sono state rilevate punte molto elevate del 95% per il progetto maggiormente focalizzato sulla mobilità sostenibile, dell'86% per le esperienze Ania Campus, del 73%

per la formazione riservata alla guida sotto effetto di sostanze e del 76% per il progetto focalizzato sulla mobilità dolce.

Ottima la performance ottenuta dall'offerta mirata all'educazione del pedone (75%) e ai neopatentati (72%).

Per quanto riguarda i dati forniti per il progetto Icaro 23, il Ministero ha evidenziato che la discordanza tra quelli raccolti dalla partnership del Mit "Sulla buona strada" e quelli forniti da Polizia Stradale potrebbe derivare da un calcolo errato delle registrazioni effettive sul portale. Tuttavia, avendo il progetto riscosso molto successo, lo stesso Ministero non ha ritenuto necessario effettuare ulteriori approfondimenti[37].

In collaborazione con la Polizia di Stato, il Mim promuove anche il progetto "Incroci – "Iniziativa di educazione alla legalità sui temi della sicurezza stradale, ferroviaria e sui pericoli connessi all'utilizzo poco consapevole della Rete", destinato alle scuole secondarie di primo e secondo grado, a livello nazionale, con particolare attenzione agli istituti situati in aree di emergenza educativa.

3.4 Le procedure seguite dal Ministero dell'istruzione per l'utilizzo delle risorse derivanti dall'accertamento delle violazioni e dalla riscossione delle sanzioni erogate per violazioni al Codice della strada

Il Mim ha riferito[38] che la somma derivante dalla riassegnazione dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie affluisce nello stato di previsione del proprio bilancio, sul Capitolo 1450/1 "Spese per iniziative finalizzate all'educazione stradale e per l'organizzazione dei corsi per l'acquisizione, da parte degli studenti, del certificato di idoneità alla conduzione dei ciclomotori".

Inoltre, ha aggiunto il Ministero, la consistenza dello stanziamento iniziale sul capitolo in argomento, che a partire dall'esercizio finanziario 2019 fino al 2024 è stata pari a 956,00 euro, avrebbe consentito di procedere solo in minima parte alla fissazione di obiettivi congrui per far fronte all'effettiva spesa di fabbisogno sul tema dell'educazione stradale.

[37] Dossier Edustrada Pnes Anno Scolastico 2022 2023.
[38] Nota prot. n. 4841 del 27 giugno 2024.

Per garantire l'effettiva realizzazione del progetto "Pnes-Edustrada" e considerata l'insufficiente dotazione annuale del capitolo 1450, è stato necessario, pertanto, individuare risorse finanziarie disponibili tra diversi capitoli di spesa, per poter effettuare variazioni compensative, in termini di cassa e di competenza.

In particolare, il Ministero ha comunicato che nel corso dell'esercizio finanziario 2022 non sono state effettuate spese relative al capitolo summenzionato, mentre, con riferimento al triennio 2023-2025, è stato assunto un impegno finanziario pluriennale per coprire i costi destinati alla piattaforma Pnes (nell'ambito del progetto "Edustrada"), finalizzato a dare continuità alle suddette attività e per garantire la più ampia partecipazione degli studenti e dei docenti alle buone pratiche sulla sicurezza stradale.

Tab. 15 - Cap. di bilancio Mim 1450

E.F.	Capitolo/ PG	Riferimento normativo	Stanziamento da legge di bilancio	Variazioni compensative con DDG	Descrizione variazione	Totale stanziamenti definitivi	Impegni	Pagamenti	Oggetto Spesa	Descrizione Procedura	Beneficiario	Residui / economie	
2022	1450/1	art. 208, comma 2, lett. c del D.lgs. n. 285/1992	956,00			956,00						956,00	economie accertate
2023			956,00	25.000,00	Variazione compensativa per euro complessivi 25.000,00 tra cap 2331/6 e cap 1450/1) rimodulazione orizzontale **EF 2023:** 7.500,00 **EF 2024**: 10.000,00 **EF 2025**: **6.000**,00	8456,00	7.500,00	7.500,00	Affidamento diretto servizi digitali PNES edustrada CIG Z363B9E16F	Affidamento diretto (art. 50, c.1, lett. b), D. Lgs. n. 36/2023, tramite MePA - IPE 2023-24-25 (23.500,00)	Civicamente SRL Societa Benefit	956,00	
2024			10.409,00			10.409,00	10.000,00	previsione di spesa ottobre 2024 per 10.000,00				409,00	economie presunte se non vengono assunti nuovi impegni
2025			8.034,00			8.034,00	6.000,00	previsione di spesa giugno 2025 per 6.000,00				2.034,00	
2026			956,00										
2027			956,00										

Fonte: dati Mim

Considerato l'insufficiente importo iniziale stanziato nel 2023, la spesa ha trovato copertura mediante una variazione compensativa tra i capitoli 2331/6[39] e 1450/1[40].

Tab. 16 - Variazione compensativa

in diminuzione				
CAPITOLO	**PIANO GESTIONALE**	**ESERCIZIO FINANZIARIO**	**COMPETENZA**	**CASSA**
2331/6	Spese per iniziative finalizzate a promuovere la partecipazione delle famiglie e degli alunni alla vita scolastica spese per il sostegno del volontariato sociale	**2023**	**25.000,00**	**25.000,00**
in aumento				
CAPITOLO	**PIANO GESTIONALE**	**ESERCIZIO FINANZIARIO**	**COMPETENZA**	**CASSA**
1450/1	Spese per iniziative finalizzate all'educazione stradale e per l'organizzazione dei corsi per l'acquisizione, da parte degli studenti, del certificato di idoneità alla conduzione di ciclomotori	**2023**	**7.500,00**	**7.500,00**
		2024	**10.000,00**	**10.000,00**
		2025	**7.500,00**	**7.500,00**

Fonte: dati Mim

A seguito della variazione compensativa è stata impegnata la somma complessiva di 23.500,00 euro[41], per gli anni scolastici 2023-2024 e 2024-2025, così suddivisa:

- esercizio finanziario 2023: euro 7.500,00;
- esercizio finanziario 2024: euro 10.000,00;
- esercizio finanziario 2025: euro 6.000,00[42].

[39] "Spese per iniziative finalizzate a promuovere la partecipazione delle famiglie e degli alunni alla vita scolastica. Spese per il sostegno del volontariato sociale".
[40] Decreto dipartimentale 15 giugno 2023, n. 784.
[41] Per l'affidamento dei servizi digitali per la piattaforma didattica PNES – progetto Edustrada relativi all'aggiornamento degli strumenti multimediali e alla manutenzione della piattaforma, a favore della società Civicamente S.r.l – Società Benefit (P.IVA 02096560202), con sede legale in Padenghe sul Garda (BS), via Foscolo 10
[42] Decreto dipartimentale 22 settembre 2023, n. 1808.

3.5 I proventi destinati al Ministero dell'interno. L'attività gestoria svolta

Il Ministero dell'interno ha comunicato che le somme riscosse dagli uffici e reparti della Polizia di Stato, a titolo di pagamento delle sanzioni amministrative pecuniarie derivanti da violazioni al Cds, sono introitate - dall'anno 2014 - sul conto corrente unico nazionale[43], intestato a: "Ministero dell'interno - Polizia stradale" n. 5744, acceso presso Poste Italiane S.p.A.

Le somme riscosse sono devolute allo Stato sui seguenti capitoli di entrata del bilancio:

- Cap. 2302 — Capo VIII — art. 1 (85% delle somme riscosse a titolo di proventi contravvenzionali);
- Cap. 2302 — Capo VIII — art. 1 Regione Sicilia (85% delle somme riscosse a titolo di proventi contravvenzionali nelle Provincie della Regione Sicilia);
- Cap. 2567 — Capo XV (15% delle somme riscosse a titolo di proventi contravvenzionali);
- Cap. 3694/18 — Capo X (proventi di cui all'art. 195, comma 2-bis, del decreto legislativo n. 285/1992 destinati al Fondo contro l'Incidentalità notturna);
- Cap. 3560 — Capo XIV — art. 4 (somme indebitamente o irregolarmente versate);
- Cap. 3560 — Capo XIV — art. 5 (recupero spese di notifica e accertamento);
- Cap. 368 — Capo X — art. 2 (interessi maturati sul conto corrente postale).

[43] Istituito con Decreto Interministeriale dei Ministri dell'interno e dell'economia e delle finanze in data 12 luglio 2010.

Tab. 17 - Importi devoluti allo Stato (2015-2025)

Anno	Cap. 2302	Cap. 2302 Regione Sicilia	Cap. 2567	Cap. 3560 art.4	Cap. 3560 art.5	Cap. 2368	TOTALI
2015	193.786.196,14	8.749.319,11	35.741.561,51				238.277.301,20
2017	121.945.433,68	5.968.613,62	22.573.067,18				150.487.114,48
2018	83.147.106,56	4.927.313,44	15.542.544,70				103.616.964,70
2019	227.380.329,96	9.937.287,35	43.067.823,09	108.215,90	38.307.024,21	834.881,72	319.635.562,23
2020	62.812.911,69	2.607.758,96	11.544.824,23	20.218,04	5.894.435,60		82.880.148,52
2021	70.755.726,46	4.067.582,76	13.204.113,39		5.829.707,63		93.857.130,24
2022	75.054.915,99	5.218.083,50	14.165.823,43	56.129,02	5.975.782,48	160.142,29	100.630.876,71
2023	177.531.281,99	9.597.629,70	33.022.749,12	38.398,57	11.446.053,49	31.369,57	231.667.482,44
2024	19.818.756,68	1.549.998,98	3.770.956,88		800.429,59		4.571.386,47
2025*	93.623.813,45	5.897.915,92	17.562.658,13	33.691,85	5.843.039,26	1.453.979,18	122.961.118,61
Totale	**1.125.856.472,60**	**58.521.503,34**	**210.196.121,66**	**256.653,38**	**74.096.472,26**	**2.480.372,76**	**1.448.584.861,16**

*Dato aggiornato al 31 ottobre

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Mim

Gli incrementi delle sanzioni[44] per specifiche fattispecie commesse tra le ore 22:00 e le ore 07:00 e riscosse dalla Polizia di Stato[45] sono trasferite al Fondo contro l'Incidentalità notturna, sul Cap. 3694/18, in gestione alla Presidenza del Consiglio dei ministri (Pcm)[46].

[44] Previste ai sensi del Decreto Ministero dell'interno del 30 marzo 2011.
[45] Analogamente ai proventi derivanti da sanzioni elevate dagli altri organi previsti dall'articolo 208, comma 1, primo periodo del Codice della strada.
[46] Ai sensi dell'articolo 195, comma 2-bis, del Codice della strada.

Tab. 18 - Fondo contro l'Incidentalità notturna - Cap. 3694/18 della Pcm

Anno	Polizia stradale	Carabinieri	Guardia di finanza	Importo complessivo
2011	2.348.969,83	180.322,72	26,67	**2.529.319,22**
2012	7.623.240,25	209.633,73	7.362,11	**7.840.236,09**
2013	1.289.801,05	189.866,05	6.252,40	**1.485.919,50**
2014	3.235.285,85	96.726,49	4.562,35	**3.336.574,69**
2015	450.995,23	131.935,93	6.479,58	**589.410,74**
2016	39.254,01	138.161,96	9.975,69	**187.391,66**
2017	4.232.622,81	134.597,04	8.401,77	**4.375.621,62**
2018*		142.546,11	4.505,76	**147.001,87**
2019	12.046.432,93	144.914,74		**12.191.347,67**
2020	4.930.618,60	111.221,69	2.080,61	**5.043.920,90**
2021	1.521.606,77	103.710,14	3.405,81	**1.628.722,72**
2022	1.166.043,89	117.280,87	1.860,05	**1.280.189,81**
2023	4.225.139,99	2.618,57		**4.227.758,56**
2024	453.256,68	172.645,18	2.875,02	**628.776,88**
2025**	2.296.759,76	92.900,68		**2.389.660,44**
Totale	**45.860.027,65**	**1.969.081,90**	**57.787,82**	**47.886.897,37**

* Per la Polizia stradale i proventi riscossi nell'anno 2018 sono stati versati nell'annualità successiva
**Dato aggiornato al 31 ottobre
Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ministero interno

Il trasferimento delle somme avviene con periodicità differenziate, connesse all'esigenza di completamento delle operazioni di rendicontazione dei pagamenti, che, in considerazione delle diverse formule consentite all'utenza, richiedono tempistiche diversificate.

Il Ministero utilizza i proventi ad esso destinati per finanziare le attività della Polizia di Stato[47], comprese le operazioni di controllo, vigilanza e prevenzione sulla rete stradale nazionale[48].

Parte dei fondi è destinata a progetti e programmi finalizzati a migliorare la sicurezza stradale, compresa la formazione e l'aggiornamento professionale del personale delle Forze di polizia, ma anche per l'acquisto di attrezzature tecnologiche

[47] Nota prot. n. 36470 del 31 maggio 2024.
[48] Nota prot. n. 1709 del 19/03/2025.

e mezzi destinati alle attività di controllo (come autovelox, telecamere di sorveglianza, ecc.).

Per quanto riguarda i proventi ulteriori spettanti allo Stato (di cui al c. 2 dell'art. 40 della legge n. 120/2010)[49], il Ministero ha specificato che la quota ad esso assegnata è destinata:

- all'acquisto di automezzi, mezzi e attrezzature delle Forze di polizia (10%);
- alle spese relative all'effettuazione degli accertamenti sulle condizioni psicofisiche dei conducenti - artt. 186, 186-bis e 187 Cds – (5%);
- a garantire la piena funzionalità degli organi di polizia stradale, la repressione dei comportamenti di infrazione alla guida ed il controllo sull'efficienza dei veicoli (5%).

Tuttavia, il Dicastero ha evidenziato che, presumibilmente, non essendo state accertate risorse "ulteriori" rispetto alle esigenze di complessiva compensazione finanziaria e di equilibrio di bilancio, il previsto decreto annuale di accertamento a consuntivo del Mef non è stato, ad oggi, ancora emanato.

Inoltre, ha chiarito che con periodicità annuale[50] vengono fissate, con decreto del Mit, le rispettive quote da assegnare al Capitolo 1370, a favore del fondo di assistenza e previdenza del personale della Polizia di Stato, dell'Arma dei Carabinieri, della Guardia di Finanza e della Polizia Penitenziaria.

Per l'anno 2023, la quota assegnata al fondo risulta dalla tabella sotto riportata.

[49] Da individuarsi a consuntivo, annualmente, con decreto del Ministero dell'economia e delle finanze e da ripartire in quota parte e per specifiche finalità al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (nella misura del 25% del totale annuo) e al Ministero dell'Interno (nella misura complessiva del 20% del totale annuo).

[50] Ai sensi del combinato disposto del comma 2, lett. a), dell'articolo 208 del Codice della Strada (che individua tra le finalità di destinazione delle quote dei proventi delle infrazioni, l'assistenza e previdenza del personale della Polizia di Stato, dell'Arma dei Carabinieri, della Guardia di Finanza e della Polizia Penitenziaria) e dell'articolo 393 del d.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495 (che attribuisce al Ministro dell'Interno l'adozione del decreto annuale di ripartizione della citata quota tra i fondi assistenza e previdenza del personale dei sopracitati Corpi dello Stato, in proporzione all'entità dell'ammontare delle violazioni accertate).

Tab. 19 - Fondo di assistenza e previdenza del personale della Polizia di Stato, dell'Arma dei Carabinieri, della Guardia di Finanza e della Polizia Penitenziaria - Cap. 1370

PERSONALE	QUOTA	PERCENTUALE
Polizia di Stato	362.210,00	62,45
Arma dei Carabinieri	207.814,00	35,83
Guardia di Finanza	9.918,00	1,71
Polizia Penitenziaria	58,00	0,01
Importo complessivo	**580.000,00**	**100**

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ministero Interno

Per l'anno 2024, l'importo complessivo è stato pari a 580.000,00 euro[51].

[51] Allegato 1 alla memoria Mit del 6 ottobre 2025.

4. L'IMPIANTO PUBBLICO GESTORIO LOCALE E LO STATO ATTUATIVO DEGLI INTERVENTI

Sommario: 4.1 Il sistema di garanzia per la trasparenza e la tracciabilità nell'uso dei fondi. - 4.2 L'attività di rendicontazione degli enti locali – 4.3 L'attività di verifica delle relazioni inviate dagli enti locali. Il controllo intestato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

4.1 Il sistema di garanzia per la trasparenza e la tracciabilità nell'uso dei fondi

Le entrate derivanti dalle sanzioni comminate a seguito delle violazioni al Cds dai funzionari, ufficiali ed agenti degli enti locali sono gestite in un'amministrazione separata e contabilizzate in modo distinto, per essere utilizzate esclusivamente per le finalità previste dalla normativa.

Le modalità di gestione e destinazione delle somme comportano che gli importi siano indicati al netto delle spese di procedimento connesse all'accertamento delle violazioni e alla riscossione delle sanzioni.

Le spese non incluse in questa categoria devono essere rendicontate separatamente, assicurando così una chiara distinzione tra le risorse destinate a specifiche finalità e quelle utilizzate per altre necessità.

Il Cds, all'art. 208, comma 4, prevede che il 50% dei proventi sia destinato a finalità connesse con la sicurezza stradale[52]: interventi di manutenzione e di ammodernamento della segnaletica, delle barriere e del manto stradale; interventi per la sicurezza stradale a tutela degli utenti vulnerabili; interventi a favore della mobilità ciclistica; potenziamento servizi di controllo finalizzati alla sicurezza urbana; acquisto di automezzi, mezzi e attrezzature dei Corpi e dei servizi di polizia provinciale e di polizia municipale.

In particolare, la suddetta quota, da determinarsi annualmente con delibera della giunta, deve essere destinata ai seguenti scopi:

a) in misura non inferiore a un quarto della quota, a interventi di sostituzione, di ammodernamento, di potenziamento, di messa a norma e di manutenzione della segnaletica delle strade di proprietà dell'ente;

[52] Elencate nel comma 4 e comma 5 bis dell'art. 208 e s.m.i. del CdS.

b) in misura non inferiore a un quarto della quota, al potenziamento delle attività di controllo e di accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale, anche attraverso l'acquisto di automezzi, mezzi e attrezzature dei Corpi e dei servizi di polizia provinciale e di polizia municipale;

c) ad altre finalità[53].

La quota destinata a quanto previsto alla lett. c), del citato comma 4, dell'art. 208 del Cds, può anche essere destinata ad assunzioni stagionali a progetto nelle forme di contratti a tempo determinato e a forme flessibili di lavoro, ovvero al finanziamento di progetti di potenziamento dei servizi di controllo, finalizzati alla sicurezza urbana e alla sicurezza stradale, nonché a progetti di potenziamento dei servizi notturni e di prevenzione delle violazioni, di cui agli articoli 186, 186-bis e 187 del Cds, e all'acquisto di automezzi, mezzi e attrezzature dei Corpi e dei servizi di polizia provinciale e di polizia municipale.

È facoltà dell'ente destinare in tutto o in parte la rimanente quota del 50% alle citate finalità.

Il CdS richiama "i proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie per violazioni previste dal presente codice", non facendo alcuna distinzione in relazione al momento in cui vengono incassate[54].

Diversamente, le uniche somme sottratte dal vincolo di destinazione in bilancio, sono le spese di riscossione evidenziate nella cartella esattoriale piuttosto che nell'ingiunzione fiscale, essendo previsto per il loro recupero la via coattiva.

[53] Connesse al miglioramento della sicurezza stradale, relative alla manutenzione delle strade di proprietà dell'ente, all'installazione, all' ammodernamento, al potenziamento, alla messa a norma e alla manutenzione delle barriere e alla sistemazione del manto stradale delle medesime strade, alla redazione dei piani di cui all'articolo 36, a interventi per la sicurezza stradale a tutela degli utenti deboli, quali bambini, anziani, disabili, pedoni e ciclisti, allo svolgimento, da parte degli organi di polizia locale, nelle scuole di ogni ordine e grado, di corsi didattici finalizzati all'educazione stradale, a misure di assistenza e di previdenza per il personale di cui alle lettere d-bis) ed e) del comma 1 dell'articolo 12, alle misure di cui al comma 5-bis del presente articolo e a interventi a favore della mobilità ciclistica.

[54] Rientrano sia gli importi relativi alle sanzioni, sia le maggiorazioni previste dall'art. 27, legge 24 novembre 1981, n. 689.

Per la rappresentazione nei documenti contabili dell'ente dei proventi delle sanzioni stradali, occorre fare riferimento all'art. 393, c. 1 e 2, del d.p.r. 16 dicembre 1992, n. 495[55].

4.2 L'attività di rendicontazione degli enti locali

Ciascun ente locale è tenuto a trasmettere, in via telematica, attraverso la piattaforma presente nell'area riservata del Sistema Certificazioni enti locali[56], entro il termine del 31 maggio[57] di ciascun anno, una relazione contenente specifica indicazione dell'ammontare complessivo dei proventi di propria spettanza, di cui al comma 1, dell'art. 208, e al comma 12-bis, dell'art. 142, del d.lgs. n. 285/1992 (Cds), riferiti all'anno precedente, così come riportati nel rendiconto, e degli interventi realizzati a valere su tali risorse, con la specificazione degli oneri sostenuti per ciascun intervento. Tale relazione dovrà essere pubblicata nel sito internet istituzionale dell'ente, entro 30 giorni dalla trasmissione al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile e al Ministero dell'interno.

Entro 60 giorni dalla ricezione, le certificazioni sono pubblicate[58] in una sezione del sito istituzionale del Ministero dell'interno[59].

Per l'ente che non provvede alla trasmissione della relazione, ovvero che utilizza i proventi in modo difforme da quanto previsto dal comma 4, dell'articolo 208, e dal comma 12-ter, dell'art. 142, del d.lgs. n. 285/1992, la percentuale dei proventi delle sanzioni derivanti dall'accertamento delle violazioni dei limiti massimi di velocità

---

[55] DpR 16 dicembre 1992, n. 495 "Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada". Art. 393 c. 1. 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'articolo 208 del CdS.
c. 2. Per le somme introitate e per le spese effettuate, rispettivamente ai sensi dell'articolo 208, commi 1 e 4, del codice, gli stessi enti dovranno fornire al Ministero dei lavori pubblici il rendiconto finale delle entrate e delle spese.
3. Limitatamente alle quote dei proventi da destinarsi a finalità di assistenza e previdenza del personale della Polizia di Stato, dell'Arma dei Carabinieri ((della Guardia di finanza, della Polizia penitenziaria e del Corpo forestale dello Stato)), la ripartizione dei fondi è determinata annualmente con decreto del Ministro dell'interno, proporzionalmente all'entità dell'ammontare delle violazioni accertate dagli Organismi o dei Corpi anzidetti.
[56] "AREA CERTIFICATI - TBEL, altri certificati" accessibile dal sito web della Direzione Centrale per la Finanza Locale del Ministero dell'Interno ove è presente un modello telematico conforme all'allegato A unito al decreto interministeriale del 30 dicembre 2019.
[57] Combinato disposto di cui all'art.142, comma 12 quater, del D.lgs. 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni e integrazioni, e del decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministero dell'Interno del 30 dicembre 2019.
[58] A decorrere dal 1° luglio 2022.
[59] Visualizzabili seguendo il seguente percorso: "Consulta le banche dati" – "Rendiconto proventi violazioni codice della strada".

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[60], sarà ridotta del 90% annuo, per ciascun anno per il quale sia riscontrata una delle predette inadempienze.

Le inadempienze menzionate rilevano ai fini della responsabilità disciplinare e per danno erariale e devono essere segnalate tempestivamente al procuratore regionale della Corte dei conti[61].

I dati dei proventi incassati dagli enti, nel triennio 2021-2022-2023, suddivisi per Regione e per tipologia di ente sono riportati nella tabella allegata fornita dal Mit[62] su dati forniti dal Mint.

Tab. 20 - Proventi rendicontati dagli enti

Ente	Anno 2020	Anno 2021	Anno 2022	Anno 2023	Anno 2024	Anno 2025 *
Province	68.872.803,93	67.178.464,73	78.770.855,91	103.519.299,97	119.215.410,35	26.482.766,54
Città metropolitane	40.045.487,91	14.256.022,49	37.670.737,69	29.695.784,01	70.034.279,02	11.756.412,30
Comuni	1.201.183.745,34	878.362.169,60	1.092.140.182,37	1.462.994.906,03	1.625.030.684,60	714.929.405,10
Unioni	50.146.614,18	42.982,59	61.934.586,95	67.896.964,77	70.663.878,18	7.020.895,08
Consorzio Marche polizia locale e servizi					463.585,92	
Totale complessivo	**1.360.248.651,36**	**959.839.639,41**	**1.270.516.362,92**	**1.664.106.954,78**	**1.885.407.838,07**	**760.189.479,02**

*dati parziali derivanti dalle Relazioni 2025
Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati Mit

Sui dati trasmessi e sull'utilizzo dei proventi in esame è prevista anche un'attività di controllo a campione, curata dal Mit, nonché verifiche presso le sedi degli enti locali.

Con memoria prot. n. 21605 del 9 ottobre 2025, l'Amministrazione ha ulteriormente specificato che il Decreto interministeriale di ripartizione proventi del 30 dicembre 2019, art. 4, ha istituito il controllo a campione, che potrà essere condotto da entrambi i Ministeri (interno e infrastrutture).

[60] Art.142, comma 12 bis, ultimo periodo, del D.lgs. 30 aprile 1992, n. 285.
[61] Art.142, comma 12 quater, ultimo periodo, del D.lgs. 30 aprile 1992, n. 285.
[62] Nota prot. n. 13164 dell'11/06/2025.

Per accordi tra gli uffici, l'attività di controllo (sui dati trasmessi dal Mint) è svolta dal Mit, che analizza e valuta l'utilizzo dei proventi sulla base delle relazioni trasmesse, non potendo, per carenza di personale e di fondi, svolgere attività direttamente sul territorio.

4.3 L'attività di verifica delle relazioni inviate dagli enti locali. Il controllo intestato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

L'articolo 208 del Cds, che disciplina la destinazione dei proventi derivanti dalle sanzioni amministrative pecuniarie per violazioni allo stesso codice, ha come obiettivo garantire che tali risorse vengano reinvestite in attività finalizzate a migliorare la sicurezza stradale, evitando che siano utilizzate per scopi generici di bilancio degli enti locali.

A tale scopo, la norma prevede che gli enti debbano rendicontare annualmente le modalità di utilizzo dei proventi stessi e fissa le eventuali sanzioni o limitazioni all'utilizzo futuro delle somme incassate che deriverebbero dal mancato rispetto di tale obbligo.

Da tali proventi vanno distinti quelli che derivano da sanzioni per violazione dei limiti di velocità, di cui all'art. 142 del Cds[63].

In tal caso, la norma prevede che siano destinati al 100% per:

- interventi di manutenzione e messa in sicurezza delle infrastrutture stradali, segnaletica barriere e relativi impianti;

[63] L'art.142 del d.lgs. 30 aprile 1992, n.285, il quale, ai commi 12-bis e 12-ter, stabilisce che:- "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'art.4 del d.l. 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'art.39 del d.P.R. 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";- "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".

- potenziamento delle attività di controllo e di accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale comprese le spese relative al personale.

Ai sensi del comma 12-bis, dell'art. 142, del Cds, tali proventi sono così attribuiti:

- 100% all'ente da cui dipende l'organo accertatore, se derivano dall'attività di accertamento su strade di competenza o in concessione (es: Polizia locale che opera su strada comunale o su strade statali);
- 50% tra ente da cui dipende l'organo accertatore ed ente proprietario della strada, se le sanzioni sono elevate su strade non di proprietà (es: Polizia locale che opera su strade provinciali).

Il controllo sulla rendicontazione avviene attraverso diversi strumenti normativi e istituzionali, tra i quali particolare importanza assume quello intestato al Mit[64], il quale raccoglie i dati inviati e verifica la coerenza della rendicontazione con gli obblighi di legge, potendo richiedere chiarimenti nel caso emergano anomalie o irregolarità.

Gli esiti delle verifiche effettuate, le modalità di utilizzo dei proventi e le sanzioni eventualmente applicate con le conseguenti segnalazioni (attraverso l'elenco degli enti inadempienti) sono inoltrati alla procura della Corte dei conti.

La relazione[65], nella quale vengono distinti gli importi destinati alle finalità previste dall'art. 208, c. 4, da quelli regolati dall'art. 142, c. 12-ter, del Cds, deve essere trasmessa attraverso la piattaforma informatica resa disponibile (dal mese di maggio del 2020)[66] dalla Direzione Centrale della Finanza locale del Ministero dell'interno[67].

Il Mit ha chiarito[68] che procede a campione alla successiva attività di monitoraggio nei confronti degli enti adempienti, al fine di verificare che l'utilizzo dei proventi sia conforme alle finalità previste dal Cds.

Il Mit ha rappresentato[69] che le eventuali difformità vengono segnalate al vertice politico e all'organo di revisione contabile degli stessi enti, affinché ciascuno, per la

[64] Con memoria prot. n. 21605 del 9 ottobre c.a. il Ministero ha evidenziato che gli interventi di controllo sono di competenza di entrambi i Ministeri, MIT e MINT. I dati sono raccolti dal MINT e inviati al MIT per la segnalazione degli inadempienti e l'azione di verifica a campione sugli adempienti.
[65] Modello previsto con decreto emanato dal MIT di concerto con il Ministero dell'Interno n. 608 del 30 dicembre 2019.
[66] Le prime relazioni presenti sulla piattaforma sono quindi relative ai proventi incassati nell'anno 2019.
[67] A carico del Ministero dell'Interno è previsto l'obbligo di pubblicare, a decorrere dal 1° luglio 2022, in apposita sezione del proprio sito internet istituzionale, le relazioni trasmesse dagli enti locali secondo l'ordine di presentazione.
[68] Nota prot. n. 26047 del 14 novembre 2024.
[69] Nota prot. n. 21605 del 9 ottobre 2025.

parte di propria competenza, proceda ai sensi dell'art. 142, comma 12-quater, del Codice della strada, ai fini della valutazione e dell'accertamento della responsabilità disciplinare e del danno erariale, con conseguente segnalazione alla procura regionale della Corte dei conti.

Tuttavia, questa Sezione evidenzia che sussiste, comunque, un obbligo di denuncia alla Procura della Corte dei conti, anche in capo ai responsabili delle strutture burocratiche di vertice e ai dirigenti o responsabili di servizio del Mit, in relazione al settore cui sono preposti, che, nello svolgimento della loro attività di controllo e monitoraggio dell'azione amministrativa, abbiano ravvisato ipotesi di danno all'erario (art. 52 del Codice di giustizia contabile).

Nella scelta degli enti da sottoporre a verifica, d'intesa con il Ministero dell'interno, si procede attraverso:

- la suddivisione del territorio in tre macroaree geografiche (Nord, Centro, Sud e isole);
- la distribuzione dei Comuni in tre fasce di popolazione (superiore o pari a 100.000 abitanti, da 20.000 a 99.999 abitanti, minore di 20.000 abitanti). La selezione di questi ultimi avviene in numero proporzionale a quello degli abitanti residenti per macroarea geografica.

I dati risultanti dal monitoraggio offerti dal Mit, sulla base del numero di relazioni presentato sulla piattaforma (5.829), risultano dal prospetto che segue.

- Anno 2020 (proventi 2019). Selezionati 39 enti locali (24 Comuni, 6 Unioni di comuni, 6 Province e 3 Città metropolitane), n. 28 relazioni regolari e n. 11 difformi;
- anno 2021 (proventi 2020). Selezionati 51 enti locali (36 Comuni, 6 Unioni di comuni, 6 Province e 3 Città metropolitane), n. 42 relazioni regolari e n. 9 difformi;
- anno 2022 (proventi 2021). Selezionati 64 enti locali (52 Comuni, 3 Unioni di comuni, 6 Province e 3 Città metropolitane), n. 36 relazioni regolari e n. 28 difformi.

Dal 2022, accanto al campione estratto con la metodologia sopra descritta, il Mit ha aggiunto un focus per i Comuni sotto i 3.000 abitanti. La scelta è stata fatta per quelli con proventi dichiarati superiori a 100.000 euro o a 200 euro per abitante;

- anno 2023 (proventi 2022). Selezionati 58 enti locali (49 Comuni, 3 Unioni di comuni e 6 Province), n. 34 relazioni regolari, n. 14 difformi e n. 10 in attesa di risposta;

- anno 2024 (proventi 2023). Il Mit è in attesa di ricevere, da parte del Ministero dell'interno, l'elenco degli enti adempienti per poter poi procedere alle consuete verifiche.

Dall'analisi delle relazioni presentate dagli enti locali, il Mit ha accertato la destinazione e l'utilizzo dei proventi incassati

a**rt. 208, comma 4, lett. a):**

- manutenzione ordinaria e messa in sicurezza segnaletica orizzontale e verticale;
- manutenzione ordinaria e straordinaria impianti semaforici;
- manutenzione ordinaria segnaletica non luminosa;
- lavori di realizzazione segnaletica stradale;

art. 208, comma 4, lett. b):

- noleggio e/o acquisto autoveicoli corpo polizia municipale;
- acquisto attrezzature per servizi di controllo (etilometri, rilevatori di velocità, etc.);
- varchi Ztl;
- acquisto hardware e software per il comando di polizia locale;
- servizio di aggiornamento, manutenzione e assistenza software di controllo;
- gestione servizio contravvenzioni;

art. 208, comma 4, lett. c):

- manutenzione ordinaria e messa in sicurezza delle infrastrutture stradali;
- installazione, messa a norma e/o manutenzione delle barriere;
- interventi di sistemazione delle strade con conglomerato bituminoso;
- telecamere videosorveglianza;
- potenziamento illuminazione pubblica;
- campione;
- acquisti e servizi per attività di educazione stradale;
- iniziative ed attività di promozione della sicurezza della circolazione stradale;
- spese per progetti di sicurezza urbana e progetti di mobilità;

art. 142, comma 12-ter-1:

- manutenzione e messa in sicurezza delle infrastrutture stradali;
- lavori di manutenzione e/o realizzazione segnaletica stradale;
- lavori di riparazione delle barriere di sicurezza;

art. 142, comma 12-ter-2:

- potenziamento delle attività di controllo e di accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale;
- acquisto/noleggio strumentazione di controllo;
- spese di personale per potenziamento attività di controllo.

Il Mit ha poi precisato le tipologie di anomalie riscontrate a seguito del controllo effettuato:

1. mancata corrispondenza tra gli importi riportati nella descrizione ed entità dei proventi incassati (quadro 1 della relazione) e quelli riportati nelle varie destinazioni previste;
2. realizzazione di interventi destinati alla segnaletica stradale non attinente con la stessa segnaletica;
3. ripartizione delle quote destinate alla segnaletica stradale o alle attività e mezzi di controllo delle polizie locali inferiore ad un quarto della quota ad esse destinata come previsto dalla normativa in materia;
4. inserimento di una parte delle somme per il pagamento di spese correnti (bollette dell'energia elettrica degli impianti di illuminazione stradale) piuttosto che per interventi di manutenzione, ammodernamento e potenziamento degli stessi impianti.

Il Mit ha inoltre chiarito[70] che l'Osservatorio nazionale sulle sanzioni per le violazioni del Codice della strada[71] svolge diverse attività:

a) predispone e presenta al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti una relazione annuale, elaborata sulla base dei dati forniti dal Ministero dell'interno e dall'Istituto nazionale di statistica, relativi all'applicazione degli articoli 142 e 208 del

[70] Nota prot. n. 13164 dell'11/06/2025.
[71] Art. 9, c. 1-bis, del d.l. 22 giugno 2023, n. 75, convertito, con modificazioni, dalla l. 10 agosto 2023, n. 112.

Cds, contenente, in particolare, i dati relativi agli incidenti stradali e alla regolarità e trasparenza nell'utilizzo dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie e nell'uso dei dispositivi elettronici di controllo della velocità;

b) verifica le segnalazioni delle associazioni dei consumatori operanti nel settore e può richiedere dati e informazioni alle competenti amministrazioni.

I componenti dell'Osservatorio sono stati nominati con D.M. n. 12 del 20 gennaio 2025 e si sono insediati il 27 marzo 2025.

Nell'ambito della propria attività, l'Osservatorio ha presentato una prima relazione annuale relativamente al monitoraggio dei dati delle relazioni presentate dagli enti locali sulla piattaforma del Ministero dell'interno, dal 2020 al 2024 (con riferimento ai proventi incassati dal 2019 al 2023).

5. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE DELL'ISTRUTTORIA, ESITI DEL CONTRADDITTORIO E RACCOMANDAZIONI

Sommario: 5.1 Considerazioni conclusive dell'istruttoria – 5.2 Esiti del contraddittorio – 5.3 Raccomandazioni.

5.1 Considerazioni conclusive dell'istruttoria

I proventi derivanti dalle sanzioni per violazioni al Codice della strada (Cds) devono essere destinati a finalità ben precise, stabilite dalla normativa vigente. In particolare, tali risorse finanziano interventi per migliorare la sicurezza stradale, potenziare le infrastrutture e sostenere le attività delle Forze di polizia. Inoltre, sono utilizzate per promuovere la mobilità sostenibile, come l'uso di biciclette, mezzi elettrici e il trasporto pubblico, e per coprire le spese amministrative legate alla gestione delle sanzioni.

Una parte dei proventi può anche essere impiegata per l'acquisto di mezzi e attrezzature di protezione civile, per l'assunzione temporanea di personale, per il potenziamento dei servizi notturni e per misure di prevenzione delle infrazioni.

I proventi affluiscono al bilancio dello Stato sui seguenti capitoli:

- 2301, che raccoglie le somme derivanti da oblazioni o ingiunzioni, inclusi proventi da altre sanzioni amministrative.
- 2302 (Capo VIII), che riceve l'85% delle riscossioni, sia in via ordinaria che mediante ruoli coattivi (es. AdeR).
- 2567 (Capo XV), che accoglie il restante 15%, da riassegnare a vari ministeri, come infrastrutture, interno e istruzione.
- 2113, destinato alla Presidenza del Consiglio, per finanziare le politiche antidroga.

Dal punto di vista della spesa, i proventi finanziano diverse attività ministeriali.

Una parte significativa delle risorse è destinata al Piano Nazionale della Sicurezza Stradale 2030 (Pnss 2030), che prevede interventi per la promozione della sicurezza, il monitoraggio dei comportamenti stradali e la prevenzione degli incidenti.

Il Mit è uno dei principali beneficiari: le risorse affluiscono al capitolo 1233 (spese complessive per oltre 28 milioni di euro, solo nel periodo 2021-2024) e al capitolo 7333 (risorse pari a oltre 14 milioni di euro).

Il Mim ha beneficiato di una quota molto ridotta dei proventi confluiti nel capitolo 1450/1. A fronte di soli 956 euro assegnati tra il 2019 e il 2024, si è reso necessario ricorrere a compensazioni tra capitoli (per complessivi 25.000,00 euro) per sostenere il progetto "Pnes-Edustrada", mirato alla promozione dell'educazione stradale nelle scuole. Nonostante le risorse limitate, il progetto ha coinvolto quasi 4.000 docenti e decine di migliaia di studenti, con una forte partecipazione soprattutto nelle regioni del Centro-Sud e un focus crescente sulla micro-mobilità urbana (es. monopattini elettrici).

Il Ministero dell'interno incassa direttamente i proventi riscossi dalla Polizia di Stato, tramite un conto corrente dedicato. Tali somme vengono poi trasferite a diversi capitoli del bilancio statale. Tra il 2015 e il 2023, le risorse trasferite hanno superato 1,3 miliardi di euro. Una parte di questi fondi alimenta anche il Fondo contro l'incidentalità notturna, con quasi 45 milioni di euro trasferiti tra il 2011 e il 2023. Inoltre, nel 2023, sono stati assegnati 580.000 euro al fondo previdenziale delle forze dell'ordine.

Infine, gli enti locali (Comuni, Province, Città metropolitane) trattengono i proventi delle sanzioni da loro accertate, ma devono utilizzarli esclusivamente per finalità previste dal Cds. La metà delle somme è vincolata alla sicurezza stradale, mentre l'altra metà può essere utilizzata per le stesse finalità, ma con maggiore flessibilità. Le spese di riscossione sono escluse da questo vincolo.

Nel periodo 2020-2024, gli enti locali hanno rendicontato oltre 7 miliardi di euro complessivi. Il Ministero delle infrastrutture effettua un monitoraggio a campione sulle rendicontazioni: dal 2019 al 2022, su 5.829 enti, ne sono stati controllati 212. In circa un terzo dei casi sono emerse difformità, successivamente segnalate alla Corte dei conti, per le valutazioni del caso.

5.2 Esiti del contraddittorio

Il Mit, con memorie del 6 ottobre 2025, prot. n. 6314, e del 9 ottobre 2025, prot. n. 21605, riguardanti, peraltro, aspetti di natura meramente formali, ha fornito delucidazioni su alcuni punti in precedenza risultati da chiarire.

Per quanto riguarda la segnalazione di eventuali difformità delle rendicontazioni degli enti locali, il Mit ritiene debbano essere comunicate solamente al vertice politico e all'organo di revisione contabile degli stessi enti, affinché ciascuno, per la parte di propria competenza, proceda ai sensi dell'art. 142, comma 12 -quater, del Codice della strada, ai fini della valutazione e dell'accertamento della responsabilità disciplinare e del danno erariale, con conseguente segnalazione alla procura regionale della Corte dei conti.

Tuttavia, appare opportuno evidenziare che l'obbligo di denuncia alla Procura della Corte dei conti sussiste anche in capo ai responsabili delle strutture burocratiche di vertice e ai dirigenti o responsabili di servizio del Mit, in relazione al settore cui sono preposti, che nello svolgimento della loro attività di controllo e monitoraggio dell'azione amministrativa abbiano ravvisato ipotesi di danno all'erario (art. 52 del Codice di giustizia contabile).

In sede di adunanza (poi confermato con nota prot. n. 3523 del 5 novembre 2025) il Mim ha rappresentato di aver effettuato specifiche previsioni di spesa, per un incremento dello stanziamento destinato all'educazione stradale, fondate sull'analisi dei bisogni educativi emersi nel sistema scolastico nazionale. In particolare, negli ultimi anni è cresciuta la necessità di diffondere una cultura della sicurezza stradale tra le giovani generazioni, anche in considerazione dell'uso sempre più precoce di mezzi di trasporto individuali, come ciclomotori, monopattini e biciclette elettriche e della diffusione di comportamenti a rischio, quali l'utilizzo di dispositivi elettronici durante la guida e il mancato rispetto delle norme di sicurezza. L'esigenza delle scuole è, quindi, rivolta ad ottenere un ampliamento di strumenti didattici efficaci, percorsi formativi abilitanti e attività pratiche, che favoriscano una mobilità consapevole e responsabile nell'ambito dell'insegnamento dell'educazione civica.

Conseguentemente, la quota effettivamente assegnata (dal 2020 lo stanziamento annuo sul capitolo 1450 è rimasto invariato, a 956 euro) non consente di garantire il

pieno conseguimento degli obiettivi formativi prefissati e limita la possibilità di pianificare in modo programmatico e continuativo le attività necessarie a soddisfare il crescente fabbisogno delle scuole.

5.3 Raccomandazioni

L'indagine condotta da questa Sezione ha evidenziato che i proventi delle violazioni al CdS confluiscono nel bilancio dello Stato tramite numerosi capitoli di entrata, alimentati da versamenti di soggetti diversi, a seguito di sanzioni irrogate da varie amministrazioni.

Questa frammentazione rende difficile quantificare con precisione le risorse generate e monitorarne l'effettiva destinazione.

Ulteriori criticità riguardano la mancata trasparenza nella destinazione delle risorse ai ministeri competenti. In concreto, manca un meccanismo chiaro e verificabile di assegnazione e tracciamento di tali risorse, che non sono accompagnate da adeguati strumenti di rendicontazione pubblica, né da chiare informazioni circa il loro utilizzo effettivo.

La Sezione raccomanda che il Mef, in raccordo con le amministrazioni competenti, adotti strumenti informativi condivisi, al fine di garantire una rappresentazione completa e tempestiva dei flussi, migliorando – anche tramite sistemi di reportistica periodica – l'analisi e la trasparenza nella distribuzione e nell'utilizzo delle risorse.

Il monitoraggio svolto dal Mit deve essere uno strumento strategico per verificare il corretto utilizzo dei fondi da parte degli enti e per orientare le politiche sulla sicurezza stradale. Dallo stesso, invece, sono emersi ritardi nella trasmissione delle relazioni e irregolarità contabili.

La Sezione osserva che il campione adottato, basato su criteri geografici e demografici, non restituisce un quadro completo sull'impatto e sulla qualità degli interventi; la stessa Sezione raccomanda al Ministero di ampliare l'analisi, considerando anche aspetti diversi come l'entità del gettito, il tasso di incidentalità, le caratteristiche della viabilità e il grado di innovazione degli interventi, così da favorire decisioni più mirate e basate su dati concreti.

Inoltre, per quanto concerne lo stanziamento del capitolo 1450, si raccomanda, alla luce delle richieste del Mim, di aumentarne l'importo, al fine di garantire la continuità e l'effettivo realizzo delle iniziative di educazione stradale.

L'auspicato incremento permetterebbe una pianificazione stabile e strutturata degli interventi formativi, coerente con gli obiettivi di sicurezza, responsabilità e cittadinanza attiva, che il sistema educativo è chiamato a promuovere tra le giovani generazioni.

La Sezione raccomanda, infine, l'attivazione di puntuali monitoraggi delle sanzioni e dei relativi avvisi di accertamento emessi, al fine di non disperdere le informazioni e tardare l'azione di recupero, considerate le finalità delle risorse introitate dallo Stato, legate, tra l'altro, alla sicurezza stradale, al potenziamento delle infrastrutture e al supporto delle operazioni delle Forze di polizia.

CORTE DEI CONTI - CENTRO UNICO PER LA FOTORIPRODUZIONE E LA STAMPA - ROMA

