



L'opacità sull'utilizzo delle multe stradali alimenta l'eterno sospetto: che quei soldi servano ai sindaci non a far rallentare i conducenti e migliorare la sicurezza stradale, ma semplicemente a fare cassa per coprire le spese della normale amministrazione. Questo vale soprattutto per i proventi degli autovelox. L'Italia il Paese europeo con il più alto numero di rivelatori di velocità: ben 8.000, due volte e mezzo in più della Germania (che ne possiede 3.813), il triplo della Francia (2.406), addirittura 25 volte più della Norvegia, dove se ne trovano appena 311.

#### ECCESSO DI VELOCITÀ

Gli ultimi dati Openpolis attestano che l'eccesso di velocità, con 564.352 contravvenzioni all'anno, è l'illecito stradale più multato. Seguono quelli legati al mancato uso della cintura di sicurezza (74.996) e al mancato utilizzo dell'auricolare o del vivavoce durante le conversazioni telefoniche (39.323).

diminuzione in termini assoluti, ma non dimentichiamo i lunghi mesi di lockdown totale e gli altri periodi caratterizzati da pesanti limiti alla libertà di circolazione». Nonostante questo calo, nel 2020 il costo sociale degli incidenti con danni alle persone su tutto il territorio nazionale è stato di circa 11,6 miliardi di euro. In media, circa 195,5 euro pro capite, oltre il 6% dei soldi in arrivo con il Pnrr.

Resta il fatto che i Comuni continuano a non rendicontare i proventi derivati da

Tra i Comuni con più di 200.000 abitanti, Firenze è quello che nel 2020 ha incassato di più dalle multe: in media 138,33 per ogni cittadino. Seguono Bologna (106,54), Padova (92,95) e Milano (86,72). Tutto all'opposto Genova (43,08 euro pro capite), Bari (29,15) e Trieste (26). In proporzione, gli aumenti maggiori negli ultimi 4 anni si sono registrati a Verona (+44,8%), Firenze (+21,3%) e Bologna (20,1%). Chi certifica che metà dei proventi di multe e sanzioni siano davvero finiti nella messa in sicurezza delle strade, come prevede la legge? Nessuno. «Le buche, la segnaletica ammalorata, le radici, le piste ciclabili pericolose e inagibili di Roma sono sotto gli occhi di tutti e basta poco per capire che non tutti i soldi sono stati spesi come dovrebbero»: a denunciarlo è Fabrizio Premuti, presidente nazionale di Konsumer Italia, che si occupa da anni della sicurezza stradale della capitale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

multe e autovelox e, quando lo fanno, nessuno controlla se ciò che hanno dichiarato (soldi spesi in sicurezza) equivale alla realtà. «Noi non siamo in possesso di questi dati», ammette Assumma, che comunque, per evitare equivoci, propone di cambiare l'ultimo capoverso del comma 12 bis dell'articolo 142 del codice della strada, attribuendo obblighi specifici agli enti locali dai quali non ci si possa esimere.

R. Spi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## L'INTERVISTA PAOLO MAZZONI

# «I buchi (di bilancio) hanno la precedenza sulle buche stradali»

Il consigliere di Assosegnaletica: «La Ragioneria dello Stato non si muove anche se la Corte dei conti comunica irregolarità»

■ Comuni, Province e Città metropolitane per legge devono rendicontare ogni anno gli importi incassati dalle violazioni al codice della strada. Ecco la protesta di Paolo Mazzoni, consigliere delegato ai rapporti istituzionali di Assosegnaletica-Anima Confindustria.

#### Non esistono controlli sull'operato degli enti locali?

«La Corte dei conti ha più volte verificato con il ministero delle Infrastrutture che la legge è stata disattesa per anni e la Ragioneria dello Stato ha chiuso un occhio».

#### Che vuol dire «chiuso un occhio»?

«Ha fatto finta di non vedere che i Comuni non spendevano i soldi di multe e autovelox per la sicurezza stradale, ma per coprire i buchi di bilancio. Eppure la legge 120 del 2010 parla chiaro: quei soldi devono essere impegnati soprattutto per interventi di manutenzione e messa in sicurezza delle infrastrutture stradali e la segnaletica, nonché a potenziare i controlli e gli accertamenti delle violazioni del co-

ra quanto incassa delle multe, destinando quindi una cifra aleatoria alla manutenzione stradale. Se poi si andasse a controllare nel dettaglio anche i Comuni che hanno fatto il rendiconto, ci si potrebbe accorgere che molto denaro viene impiegato per voci estranee alla sicurezza stradale».

#### Per esempio?

«Indennità, straordinari lavorativi, fioriere, carburante e altro ancora».

#### Dimenticata anche la segnaletica?

«Quasi completamente. Il 60% della segnaletica verticale non è a norma con il codice della strada e il 90% della segnaletica orizzontale non è conforme alle regole europee. Per non parlare di buche e asfalto. Anche per le tanto sponsorizzate piste ciclabili, che ancora oggi attendono di essere normate dal ministero, i materiali utilizzati sono in genere di scarsa qualità e dopo pochi mesi destinati a diventare invisibili e scivolosi mettendo così a rischio i ciclisti».

#### Cosa comporta per i Comuni non inviare la rendicontazione?

«Sulla carta dovrebbero perdere il 90% dei proventi per ciascun anno di inadempienza e potrebbero essere segnalati alla Procura della Corte dei conti. Nella realtà non accade nulla».

#### Nessuno controlla e nessuno sanziona?

«Esattamente. I ministeri si limitano a ricevere i rendiconti e pubblicare l'elenco dei Comuni che li hanno spediti, di quelli inadempienti anche in parte. Invece dovrebbero andare a leggere i bilanci e verificare nei dettagli la documentazione. Occorrerebbe un ufficio apposito con personale specializzato che a oggi non esiste o è sottodimensionato».

#### Non dovrebbe essere interesse del Comune tenere le strade in ordine e ridurre la possibilità di incidenti?

«Prevale l'interesse a chiudere i buchi di bilancio piuttosto che le buche stradali. L'Anci, l'Associazione nazionale dei Comuni che è molto influente, ha sempre tentato di annacquare lo spirito della legge sulla destinazione dei proventi contravvenzionali. Se un sindaco sistema una fioriera forse

prende più voti, ma se aggiusta uno stop a un incrocio pericoloso può ridurre gli incidenti e le conseguenze più gravi. In alcuni Comuni capoluogo pagano con i soldi delle multe anche le feste del patrono allestendo un gazebo dei vigili urbani che distribuiscono volantini sulla sicurezza stradale».

#### Avete riscontri diretti sull'impiego irregolare di quei soldi?

«Per la mia esperienza in Assosegnaletica/Confindustria e come esperto di segnaletica stradale da oltre 20 anni, confermo che sono pochissimi i Comuni virtuosi che impiegano secondo la legge le somme incassate dalle sanzioni. Se i cittadini sono vessati dalle multe, è giusto che anche i Comuni spendano questi soldi in favore di una manutenzione stradale più attenta e puntuale. Strade sicure e ben tenute possono ridurre il numero di morti e feriti in Italia, ridurre la spesa sanitaria e i premi assicurativi per le famiglie».

#### Qual è l'anello debole della legge?

«Manca un organo di controllo e sanzione. Nella maggior parte dei casi la Corte dei conti interviene su bilanci e rendicontazioni solo dopo un incidente stradale».

#### Cosa servirebbe per rendere la legge efficace?

«Istituire un comitato interministeriale di controllo, analisi e sorveglianza sui rendiconti dei Comuni con personale specializzato per analizzare i bilanci dei Comuni e verificare innanzitutto che sia stato correttamente destinato il 50% dei soldi alla sicurezza stradale, e poi che effettivamente siano stati eseguiti i lavori dichiarati».

#### E in attesa del comitato che cosa si può fare subito?

«Per esempio, andrebbe incentivata la rottamazione

“  
Mai approvato un regolamento che disponga verifiche su ciò che fanno gli enti locali  
”

dice».

#### Com'è possibile?

«È mancato per parecchi anni un regolamento di attuazione e di verifica».

#### È cambiato qualcosa con il nuovo codice della strada?

«In pratica no. È previsto un onere di rendicontazione informatica al ministero delle Infrastrutture e a quello dell'Interno. Ma sono ancora tanti i Comuni che non lo fanno. Rendicontare significa autoaccusarsi di spendere i soldi diversamente da come previsto».

#### Quanto costano le multe stradali agli italiani?

«Circa 3 miliardi di euro ogni anno. Di questi, il 60% finisce nelle casse dei Comuni, che a loro volta dovrebbero investire la metà dei proventi in manutenzione e ammodernamento stradale. Ma un Comune su 3 non dichiara



INTERVENTI Paolo Mazzoni, consigliere di Assosegnaletica

“  
I pochi controlli sulla manutenzione vengono disposti soltanto dopo incidenti molto gravi  
”

della segnaletica inadeguata, come noi sollecitiamo da anni alla Consulta del ministero delle Infrastrutture. Un programma in tre anni che interesserebbe tutti i segnali verticali non a norma, da attuare con i soldi del Pnrr. Si attiverebbe anche un virtuoso recupero dei materiali ferrosi come alluminio e ferro facendo economia circolare, tema molto caro all'attuale ministro Enrico Giovannini».

#### In effetti non si parla mai di sostituire i vecchi segnali stradali.

«O lo facciamo oggi con i soldi che arrivano dall'Europa, o non si farà più. Con una segnaletica in queste condizioni, anche la famosa "guida autonoma" delle auto di nuova generazione sarà un miraggio».

R. Spi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA