

► SPREMUTI E MAZZIATI

L'ITALIA DELLE INFRAZIONI

Le multe più frequenti nel 2020



Gli enti inadempienti

Comuni		
2020	2021	Differenza
1.556	2.258	+45,1% ▲
Unioni di Comuni		
2020	2021	Differenza
317	361	+13,9% ▲
Città metropolitane		
2020	2021	Differenza
3	5	+66,7% ▲
Amministrazione provinciali		
2020	2021	Differenza
15	21	+40% ▲

LaVerità

MULTATE chi ci fa le MULTE

Metà degli incassi dalle sanzioni devono essere spesi per la sicurezza. Molti Comuni non se ne preoccupano. Ma continuano a farla franca

di **ROBERTA SPINELLI**

■ Multe stradali: un pozzo di San Patrizio avvolto nel mistero più fitto. La legge 120 del 2010 impone che il 50% dei proventi derivanti da multe stradali e autoveicoli venga destinato «alla realizzazione di interventi di manutenzione e messa in sicurezza delle infrastrutture stradali, ivi comprese la segnaletica e le barriere, e dei relativi impianti» e obbliga a rendicontare ogni anno in forma telematica l'ammontare degli importi incassati e gli interventi realizzati con tali risorse. Ma sono pochissimi gli enti locali che rispettano la legge, siano essi Comuni, Unioni di Comuni, Città metropolitane e Amministrazioni provinciali. Nel 2020, secondo i dati ufficiali del Viminale, 1.556 Comuni non hanno inviato al ministero dell'Interno la rendicontazione, compresi i 347 che lo hanno fatto in maniera incompleta o contenente errori. A questi si aggiungono 317 Unioni di Comuni, 3 Cit-

tà metropolitane su 14 (Catania, Messina, Reggio Calabria) e 15 Province.

Nel 2021 questi numeri sono addirittura aumentati. I Comuni inadempienti sono saliti a 2.258 su 7.904, tra i quali 187 hanno inviato una rendicontazione incompleta o scorretta. Il numero dei sindaci trasgressori è dunque cresciuto del 45%. Le Città metropolitane sono passate da 3 a 5 (Genova, Napoli, Catania, Messina e Palermo); crescita anche per le Unioni di Comuni disobbedienti: 361. Come si spiega questo menefreghismo rispetto agli obblighi di legge? Semplice: non esistono sanzioni per chi sgarra.

PROMESSE AL VENTO

«Puntare sulla sicurezza stradale». Lo hanno sbandierato negli anni tanti ministri delle Infrastrutture, da **Daniilo Toninelli**, che in più occasioni ha parlato dell'utilizzo dei proventi derivanti dalle sanzioni per la manutenzione stradale, a **Graziano Del Rio**, che propose di dedicare sempre più



risorse per la sicurezza. Peccato che nessuno abbia mai controllato né sanzionato gli enti locali inadempienti. Senza rendiconto, è impossibile sapere quanti soldi entrano nelle casse delle varie amministrazioni e come vengono spesi. Ma un interrogativo riguarda tutti i consuntivi inviati al

governo: chi controlla se le autodichiarazioni sono veritiere? Non esiste infatti un monitoraggio né delle attività di manutenzione svolte né delle spese. E viene così tradito un dovere almeno morale di trasparenza verso gli automobilisti colpiti dalla raffica di sanzioni.

■ La cattiva manutenzione delle strade, che dovrebbe essere finanziata con il 50% dei soldi incassati dalle multe, ha ripercussioni dirette sul numero di incidenti stradali. Ecco che cosa ne pensa l'avvocato **Piergiorgio Assuma**, presidente dell'Osservatorio nazionale per la tutela delle vittime di omicidio stradale. «Purtroppo molti incidenti dipendono dalle cattive condizioni di marciapiedi, piste ciclabili, manto stradale», dice il legale. «I Comuni spesso sottovalutano le responsabilità

civili o penali che possono derivare dalla mancata o carente manutenzione. La caduta di una moto su una buca può generare una responsabilità, sia per danni in sede civile, sia una responsabilità penale per lesioni gravi o gravissime o addirittura omicidio stradale, sempre che venga accertato il nesso causale tra l'evento e la mancata manutenzione».

La Cassazione, sottolinea **Assuma** richiamando l'articolo 14 del codice della strada, ha già confermato la

L'ASSOCIAZIONE DELLE VITTIME

Rischi sempre più alti per chi guida auto e moto

Nel 2020 il costo dei sinistri con danni alle persone è stato di 11,6 miliardi di euro

responsabilità dell'ente locale se viene dimostrato che, con l'opportuna manutenzione, il sinistro non si sarebbe verificato. E non si tratta solo di chiudere le buche, ma anche di ridipingere le strisce pedonali sbiadite e sostituire i segnali deteriorati. I rischi per gli utenti

della strada possono essere elevati: «Il manto stradale incidere innanzitutto sulla frenata», chiarisce **Assuma**. «Sulle strade con asfalto "a pelle di cocodrillo", il coefficiente di frenata di una moto può essere reso più scarso, in quanto i saltellamenti della forcella ne

possono allungare lo spazio. Ma non dimentichiamo la scarsa illuminazione sulle strade o la visibilità ridotta di strisce pedonali cancellate dal tempo e dalla percorrenza: anch'esse incidono sulla possibilità che si verifichi un sinistro». In Italia il numero di vittime della stra-

da è stabile, almeno secondo gli ultimi dati disponibili che risalgono al 2020 perché il consuntivo del 2021 deve ancora essere elaborato. **Assuma** spiega così le statistiche: «Nel 2019 le vittime sono state 3.173 con 241.384 feriti, nel 2020 i morti 2.395 e i feriti 159.248. Si nota una



MANUTENZIONE

A sinistra, una buca larga e profonda sulla corsia preferenziale di via Lancetti a Milano; a destra, un'altra voragine milanese in largo 5° Alpini; sotto, la strada dissestata che conduce al centro sportivo di Trigatoria a Roma. Sopra, un vigile urbano sanziona un automobilista [Ansa e Getty]

