

Boom di multe, incassi a 1,54 miliardi: l'84% è pagato nel Centro Nord

Sanzioni. Entrate 2023 cresciute del 6,4% sul 2022 e del 23,7% rispetto al 2019. Corsa nei Comuni piccoli, stasi nelle città: prima Firenze, 198,6 euro a testa

Gianni Trovati
ROMA

Più spostamenti, più controlli, più infrazzioni e strumenti più rapidi di riscossione; e una robusta dose di inflazione.

Ci sono questi ingredienti alla base della spinta netta negli incassi effettivi nei Comuni italiani. Nel 2023, secondo i dati appena consolidati dal sistema telematico del ministero dell'Economia che censisce tutti i movimenti delle casse nelle Pubbliche amministrazioni (il Siope), famiglie e privati cittadini in genere hanno pagato 1,535 miliardi di euro in sanzioni comunali collegate al Codice della strada. La cifra segna un aumento del 6,4% sull'anno prima, ma soprattutto indica una crescita del 23,7% rispetto al 2019. Non solo, quindi, il crollo determinato da pandemia, lockdown e lavoro a distanza è stato recuperato in pieno: ma la colonna delle entrate da multe si sta attestando su un livello nuovo, nettamente più alto rispetto all'epoca pre-Covid. Un bel po' di benzina nel motore delle multe è stato dato dall'inflazione, che aggiorna i prezzi delle sanzioni: ma anche al netto della corsa dei prezzi gli incassi 2023 pesano il 6,9% in più rispetto a quelli del 2019. Come mai?

Le spiegazioni, come si accennava all'inizio, sono più di una, e la distribuzione degli incassi aiuta a dettagliarne alcune. La corsa, prima di tutto, è stata nettamente più intensa nei Comuni piccoli e medi, mentre nelle città maggiori le cifre appaiono più stabili. I municipi più piccoli, quelli che non arrivano a 10mila abitanti, hanno incassato lo scorso anno 238,6 milioni di euro, con impennate che in quattro anni viaggiano intorno al +50% per arrivare al +59,7% nella fascia fra 2 e 5mila abitanti. Quando le dimensioni del Comune crescono, i numeri diventano meno vivaci, e il confronto quadriennale indica un +27,3% fra 6omila e 25omila abitanti e una sostanziale stasi (+3,3% fra 2019 e 2023) nelle città maggiori, che quindi non hanno tenuto nemmeno il ritmo dei prezzi.

Già questi dati aiutano a inquadrare un primo fenomeno: la spinta maggiore non pare arrivare dai divieti di sosta, fenomeno ovviamente marginale nei centri più piccoli, per cui i riflettori si spostano in partico-

lare sugli autovelox, al centro di polemiche carsiche riesplose nelle ultime settimane con gli atti di vandalismo contro alcuni rilevatori.

L'accusa è sempre la stessa, ed è quella rivolta ai piccoli Comuni che farebbero "cassa" con i rilevatori di velocità, e inevitabilmente i dati pro capite si impennano quando un controllo è collocato su una strada molto frequentata nel territorio di un piccolo Comune. È il caso per esempio dell'autovelox al Passo di Giau, sulle Dolomiti ampezzane, la cui distruzione a inizio gennaio ha attirato le attenzioni delle cronache nazionali sul tema. L'anno scorso il Comune di Colle Santa Lucia ha incassato alla voce multe 747.094,42 euro, che fanno 2.159 euro per ciascuno dei 346 abitanti del piccolo centro. Si tratta di un dato 83 volte più alto della media nazionale, ma è ovvio che a pagare sono i turisti che si affollano tra Selva di Cadore e Cortina d'Ampezzo e spesso, soprattutto in moto, sfrecciano ben oltre i 50 all'ora del limite previsto su quella strada di montagna.

Nelle città maggiori il fenomeno

è molto variegato. La classifica degli incassi pro capite è dominata da Firenze: anche qui sulla statistica pesa la forte presenza di chi non abita nel capoluogo toscano e lo frequenta per ragioni di turismo o di lavoro. I 198,6 euro pro capite sono in linea con il dato del 2022, ma sono il frutto di un balzo dell'85,5 per cento rispetto al 2019, quando Palazzo Vecchio incassò 38,7 milioni contro i 71,8 milioni dello scorso anno. Il dato fiorentino è in controtendenza rispetto a quello delle altre metropoli, che da Milano a Roma hanno registrato l'anno scorso un arretramento sia rispetto al 2022 sia sul 2019 (la flessione rispetto ai due anni di riferimento è dell'11,7 e del 19,1% nella Capitale, e del 3,7% e 12,5% a Milano). Bologna, al centro in queste settimane delle tensioni con il ministro dei trasporti e leader leghista Matteo Salvini per la sperimentazione dei 30 all'ora, con i suoi 81,5 euro pro capite occupa l'11esimo posto nella classifica dei capoluoghi in termini di incassi per abitante, con un aumento del 12,1% sul 2022 e del 6,8% sul 2019, in una dinamica quindi più moderata rispetto a quella complessiva.

Sui dati, che come detto si riferiscono agli incassi effettivi, incide però in modo forte la variabile collegata alla capacità di incassare le multe che si fanno. Proprio questo è l'aspetto che plasma in modo più forte la geografia delle multe, decisamente concentrata a Nord dove si paga l'84,3% dei verbali; solo il 15,7% è fra Sud e Isole, dove però abita il 34,5% degli italiani.

Nel Mezzogiorno la media si oscilla fra i 10,3 euro pro capite delle Isole e i 13 euro del Sud continentale, cioè circa tre volte sotto i livelli del Centro Nord. I dati delle città aiutano a svelare l'arcano: a Bologna l'anno scorso è stato incassato il 63,7% dei verbali dell'anno, a Milano il 53,6 e a Firenze il 51,9%, mentre lo stesso indicatore crolla al 14% a Napoli e al 12,2% a Palermo. Allargando lo sguardo agli arretrati (in "conto residui" nel linguaggio tecnico), il rapporto fra accertamenti e introiti va dall'82% di Bologna al 40% di Napoli, giù fino al 21% di Palermo: dove quindi le multe, che siano nate per contrastare la sosta selvaggia o gli eccessi di velocità, restano inefficaci in ogni caso.

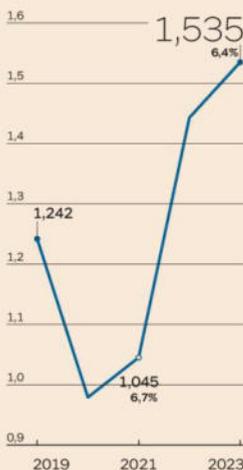


Nel mirino degli autovelox. Postazione mobile in una strada di Roma

L'andamento delle contravvenzioni città per città

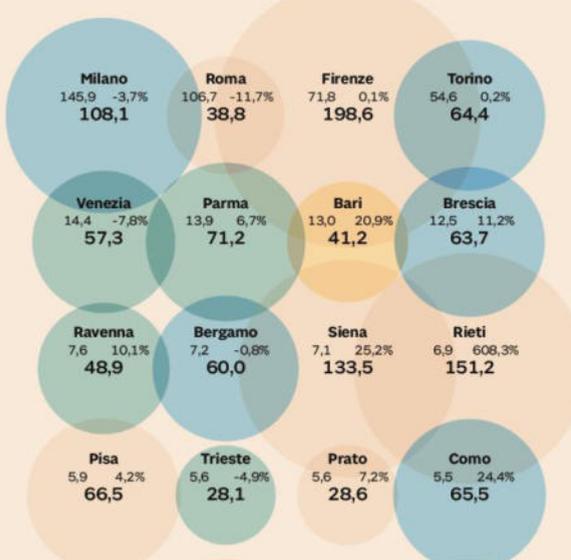
LA DINAMICA

Gli incassi effettivi delle sanzioni da Codice della Strada a carico delle famiglie nei Comuni. In mild e diff. % su anno precedente



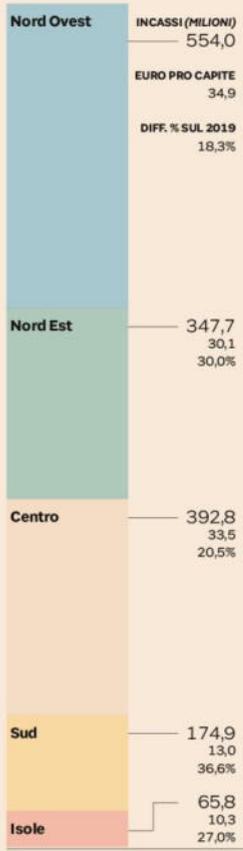
NELLE CITTÀ

Le città sono ordinate in base al valore assoluto degli incassi delle multe (da Milano a Vibo Valentia) a partire da sinistra verso destra. La grandezza delle sfere dà rilievo alle città con maggiori incassi pro capite (prima Firenze, seguita da Rieti)



SUL TERRITORIO

Gli incassi 2023 per macroarea



IL CASO

A Roma nella Galleria Giovanni XXIII il tutor «castiga-tutti»

I romani lo sanno: dal 30 marzo 2023 percorrere la Galleria Giovanni XXIII, tunnel di tre chilometri strategico per il quadrante Nord-Ovest della città, che collega la tangenziale Est all'altezza dello stadio Olimpico al Policlinico Gemelli, significa tenere lo sguardo incollato al tachimetro per non superare i 70 chilometri orari. Il motivo è semplice: da quel giorno di quasi un anno fa è andato a regime il Celeritas 1506, sistema digitale per il controllo della velocità media basato su otto tutor, quattro per ciascuna delle due carreggiate. Un meccanismo simile a quello attivo sulle autostrade. A volerlo fortemente era stata l'ex sindaco Virginia Raggi, davanti allo strazio di incidenti che funestavano il percorso. Poi, a più di un anno dall'installazione, la nuova Giunta

guidata da Roberto Gualtieri ha avviato la sperimentazione e portato il sistema a regime. I risultati sono innegabili: secondo i dati forniti al Sole 24 Ore dalla Polizia locale di Roma Capitale, nel 2022 in quel tratto di strada si erano verificati 28 incidenti, a cui se ne erano aggiunti altri 9 nei primi tre mesi del 2023, per un totale di 37, con il corollario di vittime, feriti e paralisi del traffico. Da aprile a dicembre il calo è stato drastico: 12 sinistri. Calcolando la media mensile, si sono quasi dimezzati. Il prezzo della maggiore sicurezza - ma sarebbe meglio dire il costo dell'indisciplina - è presto detto. Perché le violazioni totali dei limiti di velocità riscontrate dai tutor sono state circa 154mila. Una marea, se si considera che il totale

delle violazioni registrate nello stesso periodo con i classici autovelox mobili sparsi per la città sono state 107mila. Una pioggia complessiva di 261mila multe agli automobilisti indisciplinati. Che però restano troppi. Tra i grandi centri urbani, la Capitale detiene il record di incidenti: 11.798 nel 2022, in crescita del 19,3% rispetto al 2021. Nel 2023 i morti sulle strade di Roma e Provincia sono stati 188. Una strage. Contro cui Gualtieri ha annunciato, oltre alla riqualificazione di 800 chilometri della viabilità principale (al 45% già realizzata), 69 "zone 30", 715 attraversamenti pedonali luminosi, la messa in sicurezza di 70 black point e nuovi autovelox. In sintesi: tolleranza zero.

-M.Per.

Fonte: elaborazione del Sole 24 Ore su dati Siope-Mef