

DI PAOLO CICCARONE

Quando in una famiglia si spendono più soldi di quanti se ne guadagnano, la prima cosa che si fa è risparmiare. Ma se siete un Comune alle prese con problemi di bilancio, e avete già lo "stipendio" al massimo - che in questo caso sono i soldi delle tasse - cosa fate per non diminuire le spese e aumentare le entrate? Semplice, si ricorre alle multe. In Italia il sistema è stato eletto come valida alternativa ai bancomat: basta abbassare il limite di velocità su strade a veloce percorrenza, investire in un paio di autovelox e attendere. Il risultato è garantito. Su 78 milioni di multe erogate nel 2014 (20 milioni in più rispetto al 2012) gli incassi extra ai Comuni sono aumentati a dismisura, tanto che città come Milano hanno incrementato la tendenza intascando in un solo anno 132 milioni di euro (fonte Il Sole 24 Ore). Che fine facciano questi soldi, spesso non si sa bene. Secondo l'articolo 208 del codice della strada almeno il 50% dovrebbe essere investito in sicurezza stradale. Solo che anche l'acquisto di autovelox è stato fatto rientrare nella voce sicurezza stradale, per cui se un Comune spende da 50 a 70 mila euro per u-

Indisciplinati (e tartassati)

Il caso degli autovelox "trappola": dalle multe fuorilegge di Milano alla giusta battaglia per la sicurezza stradale



Da gennaio a oggi 780 mila milanesi si sono visti multare da autovelox fissi nei viali di ingresso in città

L'inchiesta

Verso i 100 milioni di verbali: è nostro il record europeo. Ma il 33% delle sanzioni nel nostro Paese non vengono mai pagate

no di questi apparecchi, in poco tempo si è ripagato la spesa e garantito ulteriori entrate. È un circolo vizioso in cui l'automobilista e il motociclista si ritrovano a dover far fronte a questa tassa occulta, iniqua quando si tratta di una "trappola" piazzata ad arte. È accaduto a 780 mila milanesi che da gennaio ad oggi si sono visti multare da autovelox fissi nei viali di ingresso in città, con casi limite di strade a tre corsie più quella di emergenza, senza accessi pedonali che giustificerebbero velocità ridotte, e limite invece di appena 50 orari, lo stesso che si trova in pieno centro. La domanda è: ma servono alla sicurezza? In Inghilterra dicono di no, tanto che il governo ha deciso di spegnere il 60% di quelli installati, visto che a parità di multe, non sono diminuiti gli incidenti. Da noi si millanta un calo del numero dei morti in città, ma si omette di dire che il traffico è calato di quasi il 45% negli ultimi anni e di conseguenza è giocoforza che ci siano anche meno incidenti. Restano invece troppi i pedoni e i ciclisti investiti in città, in zone dove gli autovelox non ci sono. Come dire che dove servirebbe davvero il controllo con uomini e mezzi, quasi sempre non ci sono né gli uni né gli altri.

Tornando a Milano, l'argomento è diventato ancora più scottante da quando il Comune, in una personale interpretazione della legge, ha deciso di notificare le sanzioni di chi ha violato i limiti di velocità ben oltre i 90 giorni previsti, tanto che sia il Viminale sia le associazioni di consumatori hanno richiamato all'ordine il sindaco Pisapia. Nulla da fare: di fronte ai soldi, anche le leggi diventano di gomma. Infatti a Milano (e solo a Milano per fortuna) si sostiene che la notifica scatta dal momento dell'accertamento, ovvero da quando il vigile prende visio-

ne del fotogramma che certifica la violazione. Risultato? Migliaia di ricorsi da parte di cittadini inferociti, e oltre 3 mila ore di straordinario pagate ai vigili - tolti dalla strada dove servirebbero - per occuparsene negli uffici. La beffa è che chi fa appello, lo vince. Ovviamente facendo lunghe code agli sportelli e sborsando 43 euro di giudice di pace e 27 euro di tassa. Come dire che occorre pagare per dimostrare di essere innocenti. Oppure fare come molti che, per non perdere tempo e comunque denaro, evitano di ricorrere e pagano lo stesso la san-

zione entro 5 giorni, che almeno offre lo sconto del 30% sugli importi. Ma siamo un popolo di tartassati o di indisciplinati? L'arroganza al volante aumenta e a vedere il crescente numero di multe stradali comminate, sembrerebbe che le regole siano un optional della circolazione. In più l'incertezza relativa a chi deve pagare e chi no, se, come e quando, diventa un comodo paravento per chi sgarrisce in piena consapevolezza. Così anche il "delinquente" abituale, che guida e parcheggia in spregio alle norme, si trova solidale a vantare vessa-

zioni inesistenti, facendo venire meno l'effetto repressione che dovrebbe essere alla base del rispetto delle regole. In più resta un dato sconcertante: non esistono cifre precise, ma in base agli ultimi dati disponibili è stato stimato che nel nostro Paese circa il 33% delle multe per violazione del codice della strada non vengono pagate affatto, per morosità di chi le riceve o perché non si riesce nemmeno a risalire a chi dovrebbe saldarle.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La Polizia Locale ammette: «Segnalazioni irregolari»

I numeri parlano chiaro: l'Italia ha il record europeo di multe. Fino al 2012 erano 58 milioni contro 23 milioni della Germania e 18 della Francia, che però hanno una popolazione automobilistica superiore rispetto ai nostri 38 milioni di patentati. Nel 2014 sono state erogate 78 milioni di multe e i comuni, riuniti nell'ANCI, hanno chiesto un aumento dei controlli e delle sanzioni per un 30%, quindi è verosimile che a fine 2015 si superino i 100 milioni di verbali. Mentre nella maggior parte d'Italia gli introiti delle sanzioni sono calati, grazie anche allo sconto del 30% per chi paga entro 5 giorni, Milano è

in controtendenza con un aumento del 6,7%. In più l'installazione di nuovi autovelox in città dovrebbe garantire altri 480 mila euro al giorno di incassi per finanziare i trasporti pubblici in vista di Expo. Sabato 14 marzo, a Milano è stato organizzato il primo convegno sulle multe, quando e come difendersi. Per farlo occorre conoscere le norme, anche quelle che spesso le amministrazioni decidono di non rispettare.

Su questo punto il dottor Alessandro Casale, esperto in giurisdizione sulla circolazione, nonché presidente di UNICO, associazione dei comandanti di polizia locale, è stato chiaro: ha ripercorso la legge sugli autovelox, i sorpassi, le luci di posizione, gli eccessi di velocità, i diritti di precedenza, ribadendo che «la Pubblica Amministrazione è tenuta al rispetto delle norme al pari del cittadino» e che in alcuni casi a Milano «l'installazione e la segnalazione degli autovelox non rispetta le norme». E se ad ammetterlo è la polizia stessa, significa che il problema è davvero grosso. (P.Cic.)

I nostri test/1

L'ibrido "adulto" della 3008 Peugeot fa le cose per bene

La si sceglie perché il nostro cuore è sempre più "verde", perché l'ibrido è la motorizzazione del momento (ad oggi la più intelligente e realista cioè) e perché Peugeot sa fare le cose per bene. Basta e avanza per considerare la 3008 Hybrid4 uno dei prodotti più "adulti" e completi sul mercato. L'estetica poco filante può non entusiasmare, ma la versione elettrica+diesel della 3008 è indubbiamente la crossover ben costruita, spaziosa e comoda che conosciamo, arricchita appunto dalla trazione a batteria che ripaga con consumi davvero contenuti l'esborso in più (circa 6 mila euro) rispetto alla versione solo a gasolio, soprattutto considerando che si tratta di una brillante 4x4 da 200 CV. Un piccolo risparmio si può ottenere ripiegando sulla versione 85g (intesi come grammi di CO2 emessi per ogni chilometro), che fa rinunciare al navigatore e a poco altro, ed è ancor più ecologica. La qualità d'insieme è pienamente Peugeot: spaziosa, molto ben insonorizzata, piacevole e tranquilla da guidare, la Hybrid4 sfrutta il suo motore elettrico collegato alle ruote posteriori che dà una mano ai turbodiesel, rendendolo ancor più brioso e poco assetato, mentre il sistema recupera energia quando si frena o si rallenta e consente di percorrere brevi tratti anche in modalità totalmente a batteria e quindi ad emissioni zero. Molto interessanti i consumi: circa 18 km/litro reali in città, che diventano circa 14km/litro in autostrada dove in pratica si viaggia sfruttando solo il motore termico. Per guidare la versione ecologica della crossover francese servono 37.500 euro (36.000 per la 85g), non pochi ma giustificati da una dotazione di serie comprensiva di cambio automatico, trazione integrale, head up display che mostra la velocità e segnala quando la distanza di sicurezza dal veicolo che precede è insufficiente; cruise control, fendinebbia e le luci diurne a led. (A.C.)



CROSSOVER E SUV

La Peugeot 3008 Hybrid4, in vendita a partire da 36.000 euro. Sotto, la nuova Discovery Sport, ultima nata del marchio Land Rover

I nostri test/2

Land Rover Discovery Sport Eleganza in formato famiglia

Elegante, proporzionata, confortevole. E in più con il marchio Land Rover a garantire tutto il resto. A parte un navigatore inadeguato ("parla" come un traduttore simultaneo sul web), è sinceramente difficile trovare difetti alla nuova Discovery Sport, ultima versione di un modello che dopo 25 anni di vita diventa un genere (denominato "leisure", cioè tempo libero) che si affianca alla famiglia "Luxury" di Range Rover, Range Rover Sport ed Evoque e a quella Dual Purpose (pragmatica) di Defender. La matita di Gerry McGovern, grande capo del design del marchio, ha partorito questa volta linee morbide e chic su una vettura visivamente poco impegnativa e abbastanza trasversale per essere appetibile anche ad un pubblico che "tiene" famiglia. Rispetto alla Freelander che va a sostituire, la Discovery Sport ha dimensioni più importanti, soprattutto in lunghezza (4,60 metri), che consentono una versione con una terza fila di sedili per un totale di sette posti, oppure grandi spazi per chi siede dietro in quella a cinque posti. Piacevole su strada la sensazione al volante per un SUV che sa affrontare percorsi da off-road impegnativo grazie al 4x4 integrale, con l'optional Active Driveline, e trazione solo anteriore (con meccanica scollegata per limitare i consumi) sopra i 35 km/h nella guida normale e trazione anche posteriore alla bisogna con due frizioni a controllo elettronico. Tre motori disponibili, le due declinazioni del 2.2 Td4 a gasolio da 150 cv e la Sd4 da 190 cv. Per chi (pochi) preferiranno la benzina, c'è la Si4 2.0 turbo da 240cv. I prezzi partono da 35.600 euro. Una curiosità che dice molto: già 1.300 clienti l'hanno ordinata ancor prima di vederla dal vivo. (A.C.)



Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

Stranieri per 83 euro

Sergio Marchionne e Matteo Renzi non perdono occasione per parlar bene l'uno dell'altro. Peccato che uno dei risultati (marginali, si dirà, ma di certo esteticamente poco gradevoli) di tanta stima è che Polizia e Carabinieri italiani dopo aver adottato Renault, Bmw e Land Rover, guideranno in futuro altre auto non italiane. L'ultimo appalto, dopo un inutile ricorso al Tar del Lazio, è stato vinto dal Gruppo Volkswagen: 206 Seat Leon sono state consegnate alle forze dell'ordine, ma arriveranno altre 4 mila vetture del marchio che fa capo al costruttore tedesco. La differenza tra le offerte? Ottantatré euro per auto (43.897 la richiesta di Seat, 43.980 quella di Fiat). Fatto salvo l'incontestabile principio del miglior offerente, resta il tracollo d'immagine. E il sospetto che qualcuno in Germania stia ancora ridendo a crepapelle.