

Incidenti, le multe non bastano

di Antonio Coppola

Nell'Unione Europea, il 50% delle vittime della strada - circa 10.000 morti nel 2022 - è dovuto ad incidenti avvenuti su arterie extraurbane non autostradali. Anche in Italia il maggior numero di decessi (48,5% nel 2022) si concentra su tale tipologia di strada, che presenta un tasso di mortalità più elevato (4 morti ogni 100 sinistri), rispetto agli altri ambiti stradali (3,5 autostrade; 1,1 strade urbane). Analoga tendenza si riscontra in Campania e nella Città Metropolitana di Napoli dove questo indicatore è nettamente più elevato sulle strade extraurbane (rispettivamente 5,1 e 6,0). In altri termini, benché le strade urbane facciano registrare in valori assoluti il maggior numero di incidenti, fuori dai centri abitati è più elevato il rischio di perdere la vita in caso di sinistri. Tutta colpa della velocità, della distrazione e di comportamenti di guida scorretti, sconsiderati e pericolosi? Certamente una notevole dose di responsabilità è da addebitare ai conducenti di tutti i veicoli, non solo automobilisti, molti dei quali si cullano nella pia illusione di essere immuni da queste tragedie, fino a prova contraria, cioè quando ormai è troppo tardi. E ben vengano quindi le strette approvate alla Camera, nell'ambito delle modifiche al Codice della strada, riguardo i comportamenti più a rischio. Ma gli inasprimenti delle sanzioni servono a poco se poi non si riesce a presidiare le strade con un sistema efficiente di controllo, fisico e da remoto. Gli organici della Polizia stradale e delle Polizie municipali sono da tempo sottodimensionati e con le poche risorse a disposizione, sia di uomini che di attrezzature, non possono certo fare miracoli. Pertanto, se non si comincia dal loro potenziamento difficilmente si potranno fare passi avanti nella lotta all'incidentalità stradale. E, comunque, anche quando il trasgressore viene "pizzicato", si profila subito dopo un altro problema: rendere effettiva la sanzione. Quante multe, infatti, cadono in prescrizione proprio per incapacità degli Enti

competenti di riscuoterle. E non c'è esempio più diseducativo di una "punizione" inapplicata. La cosa ancor più grave è che così si perdono i proventi delle sanzioni pecuniarie amministrative che, per legge, devono essere destinati (almeno il 50% secondo l'articolo 208 del Codice della strada) ad attività e interventi volti a migliorare la circolazione e la sicurezza stradale.

L'azione repressiva, tuttavia, da sola non basta per fronteggiare il problema dell'incidentalità. Serve, anche e soprattutto, la prevenzione che, ancora una volta, non è stata presa in sufficiente considerazione dal legislatore, avendo dedicato una minima attenzione all'educazione stradale. E purtroppo senza un'attività istituzionale chiara, decisa e martellante è improbabile che si possano formare future generazioni di utenti della strada più corretti e responsabili. In quest'ottica, famiglie e scuola, che sono i principali agenti educativi, devono essere messe nelle condizioni di poter assolvere al meglio a questa funzione, grazie anche alle opportunità costituite dai social e dalle innovazioni tecnologiche e informatiche, come l'intelligenza artificiale. Prevenzione, però, significa anche programmazione. E qui gli Enti locali e territoriali, compreso il Comune di Napoli, sono molto deficitari. Senza altro devono fare molto di più a livello di manutenzione delle strade e della segnaletica, di realizzazione di piste ciclabili, attraversamenti e percorsi pedonali protetti. Altrettanto impegno, inoltre, occorre sotto il profilo della gestione complessiva della mobilità, mediante la realizzazione ed attuazione degli strumenti previsti dalla legge. Ci riferiamo in particolare al Piano urbano della mobilità sostenibile (Pums), di cui la stragrande maggioranza dei comuni italiani deve ancora dotarsi, attraverso il quale la pubblica amministrazione definisce le attività da mettere in campo per ottimizzare gli spostamenti delle persone e delle merci, tutelando la qualità dell'ambiente e la sicurezza. In sintesi, un piano strategico, da verificare e aggiornare periodicamente, volto a migliorare la qualità della vita di una comunità. Insomma, niente di più né di meno di ciò che noi da anni andiamo promuovendo con il termine di "mobilità responsabile".