

Intervento dell' avv. Giorgio Gallone, ordinario di diritto assicurativo privato all' Università degli Studi di Roma "La Sapienza" e componente della Commissione Giuridica Nazionale ACI.

Il mio primo ringraziamento va ovviamente al presidente Franco Lucchesi e alla dottoressa Elisabetta Schietroma, direttore centrale della Direzione Studi e Ricerche e segretario della Fondazione Filippo Caracciolo, che gentilmente mi hanno invitato a coordinare la seconda sessione di questo Convegno. Ringrazio anche per la sua fattiva collaborazione la dottoressa Margherita D'Orta, dirigente dell'Ufficio Studi Giuridico-Economici, una collaborazione che ha avuto un unico scopo: quello di cercare di migliorare la qualità del prodotto, ovverossia la qualità di questo Convegno.

Nel discorso introduttivo il dottor Ascanio Rozera, segretario generale dell'ACI, ha avanzato la proposta, immediatamente accolta dal Presidente Lucchesi, di intitolare questo Convegno nonché gli atti del medesimo al professor Franco Tritto.

Ieri ha preso la parola, abbandonando per un attimo il Senato Accademico, anche il preside della Facoltà di Scienze Politiche dell'Università di Roma "La Sapienza", il quale ha proposto di intitolare una borsa di studio al professor Tritto da assegnare allo studente o al laureando più meritevole.

Io ho avuto il modo e il piacere di lavorare con Franco Tritto e devo dire che questa borsa di studio sia non solo un atto dovuto, ma il giusto riconoscimento a colui che oltre che essere stato un fine giurista era una persona che, pur essendolo, non aveva i modi dell'ordinario. Ci ricordia-

**CONVEGNO DELLE COMMISSIONI GIURIDICHE DELLA FEDERAZIONE ACI
"VIOLAZIONE DELLE NORME DI CIRCOLAZIONE:
SISTEMA SANZIONATORIO E TUTELA DEL CITTADINO"
CENTRO CONGRESSI FRENTANI, ROMA 11-12 novembre 2005**

mo senz'altro quanti incontri abbiamo fatto, nei quali egli si batteva per evitare che il proprietario del veicolo fosse soltanto una sorta di "testa di legno", sul quale far ricadere situazioni che probabilmente non gli appartengono. Ricordo ancora che questo suo sguardo incoraggiante, questa suo entusiasmo, a volte più da studente che da ordinario, quando affermava alcuni concetti che parlavano di giustizia e non di diritto, due cose ben distinte. Questo era Franco Tritto.

Gli interventi della giornata di ieri sono stati molto interessanti. Se potessi fare una rapida sintesi direi che si sono evidenziate due scuole di pensiero alternative tra loro. La scuola di pensiero del prefetto Piscitelli a cui hanno aderito, sia pur con determinate riserve, i rappresentanti, e in particolare il presidente dell'Associazione Vittime della Strada. La posizione di Piscitelli è lineare: è vero, ci sono stati e ci continueranno ad essere, degli interventi a macchia di leopardo però da quando è aumentata la pressione e il controllo con norme ad hoc, come i decreti legislativi in materia di circolazione veicolare, sono diminuiti i morti sulle strade. Le statistiche lo dimostrano e fanno coincidere l'ingresso di queste norme con le morti sulla strada. Di conseguenza - questo è il principio di Piscitelli - c'era bisogno di norme incisive, e perciò di sanzioni incisive.

A questa scuola di pensiero hanno aderito i familiari delle vittime della strada, i quali hanno contestato un assunto che era stato portato avanti da altri relatori, ovverossia evitare di non tenere conto dell'umore del cittadino italiano con l'introduzione di norme repressive e di sanzioni sempre più ficcanti o pesanti.

I familiari delle vittime della strada hanno lamentato e hanno contestato questo principio, dicendo: "esistiamo anche noi". Quindi bisogna assoluta

**CONVEGNO DELLE COMMISSIONI GIURIDICHE DELLA FEDERAZIONE ACI
"VIOLAZIONE DELLE NORME DI CIRCOLAZIONE:
SISTEMA SANZIONATORIO E TUTELA DEL CITTADINO"**

CENTRO CONGRESSI FRENTANI, ROMA 11-12 novembre 2005

mente reprimere, bisogna evitare che questi morti tornino ad aumentare. L'altra scuola di pensiero è quella dell'ingegner Cialdini e dell'avvocato Amato, i quali hanno portato degli esempi illuminanti che sono serviti a capire quale è l'effettivo problema che c'è oggi.

L'ingegner Cialdini, in particolare, ha portato un esempio di uso distorto della legge come quello di un comune nei pressi di Roma che ha introdotto repentinamente, alla fine del tratto di competenza ANAS un divieto di superamento della velocità di 40 km/h, con un cartello di ridotte dimensioni e senza alcun tipo di preavviso. In questa maniera quello che dovrebbe essere un fine lodevole, ossia evitare l'eccesso di velocità, in realtà non fa altro che giustificare esigenze di cassa. Di certo non è questa la volontà del legislatore.

L'altro esempio è quello portato dall'avvocato Amato. Egli dice che nelle nuove norme è previsto il sequestro del ciclomotore a colui che guida senza una mano; ciò prevederebbe una disparità di trattamento con l'identica fattispecie applicata a un veicolo (ad esempio, se io guido usando il cellulare di certo non uso entrambe le mani sul volante, però in questo caso non c'è il sequestro del veicolo, per il ciclomotore invece sì). Altri esempi portati dall'avvocato Amato. Se io trasporto un soggetto sul ciclomotore sono soggetto al sequestro del mezzo, ma su un veicolo se porto persone non sono soggetto al sequestro del medesimo; come pure, se io guido senza casco sono soggetto alla confisca del veicolo, se io guido senza cintura di sicurezza non sono soggetto alla confisca. Di conseguenza l'avvocato Amato e l'ingegner Cialdini hanno parlato di spirito della legge, ovvero cercare di seguire quella che è l'effettiva

ratio della norma, il che significa non un uso indiscriminato della sanzione quale forma di repressione, ma un adeguamento a quella che è la situazione che effettivamente si verifica sul campo.

Concludo dicendo che mi rendo perfettamente conto che il prefetto Piscitelli non può non fare applicare le norme, però è anche vero che probabilmente la colpa non è non è delle forze dell'ordine, ma probabilmente è del legislatore.

* * * *

Si potrebbe fare qualche osservazione rapida. Si parlava prima, per esempio, del problema della non omogeneità del quantum della sanzione a proposito del 193; anche lì non bisogna dimenticare quello che è lo scopo principale che deve fare l'interprete: scoprire l'intenzione del legislatore. A mio modo di vedere, la pericolosità non è dissimile tra un veicolo in sosta e un veicolo in circolazione, tra un ciclomotore e un autotreno. Vedo che ci sono molti giudici in aula e i giudici sanno perfettamente a proposito della individualizzazione della sanzione che problemi sussistono per la circolazione *prohibente domino*.

Questo era il problema caro anche al compianto Franco Tritto, cioè che per molti il contro la volontà equivarrebbe a senza la volontà, ma in realtà così non è. La prova che deve fornire il proprietario di un mezzo per dimostrare che egli non è responsabile solidalmente è una prova quasi diabolica, ed è il frutto di decenni di giurisprudenza della Corte di Cassazione che ha nettamente distinto "il proibente contro la volontà" da colui il quale ad esempio di limita a fare una denuncia di furto, *invito domino*.

CONVEGNO DELLE COMMISSIONI GIURIDICHE DELLA FEDERAZIONE ACI
"VIOLAZIONE DELLE NORME DI CIRCOLAZIONE:
SISTEMA SANZIONATORIO E TUTELA DEL CITTADINO"

CENTRO CONGRESSI FRENTANI, ROMA 11-12 novembre 2005

Ma mentre l'*invito domino* prevede una prova semplice e agevole, l'*in* proibente prevede la prova dell'adozione di una serie di strumenti e di attività realmente ed effettivamente complessi.

Quindi io comprendo che esiste un problema sulla individualizzazione che dovrebbe agevolare il legislatore ma anche il cittadino che in realtà non è responsabile.

* * * *

Io ringrazio il professor Bardusco che ha trattato un argomento su cui si scrive pochissimo, su cui c'è pochissima giurisprudenza, e giustamente nel suo intervento a un certo punto parlava di una sorta di inerzia delle associazioni dei consumatori, una inerzia che è ancora più grave per taluni tipi di situazioni.

E vi lascio soltanto un flash perché purtroppo siamo in ritardo. Vorrei soffermarmi momentaneamente sull'articolo 7 n. 7 del Codice della Strada, il quale prevede che i proventi delle contravvenzioni per mancato pagamento del ticket zone blu, vincolo di destinazione assoluto, devono essere destinati esclusivamente per la costruzione di nuovi parcheggi. Allora c'è un primo problema, quali sono i proventi? ovvero sia quanto incassa la concessionaria o quanto prevede l'accordo tra concessionaria e comune? Capirete che è determinante l'accordo che viene concluso dal comune con il concessionario, non a caso, se voi vedete su internet, alcuni comuni che hanno intenzione di installare i parcometri devono fare anche una proposta relativamente alla percentuale, a proposito di un possibile appalto del concessionario.

**CONVEGNO DELLE COMMISSIONI GIURIDICHE DELLA FEDERAZIONE ACI
"VIOLAZIONE DELLE NORME DI CIRCOLAZIONE:
SISTEMA SANZIONATORIO E TUTELA DEL CITTADINO"**

CENTRO CONGRESSI FRENTANI, ROMA 11-12 novembre 2005

Il secondo punto è che questo vincolo di destinazione, per un vuoto legislativo, cade nel momento in cui esiste la contravvenzione per mancato pagamento, perché? Perché i proventi non vanno più a finire per la costruzione di nuovi parcheggi? Sapete Voi quanto ogni anno viene incassato non dal pagamento del ticket ma dal pagamento delle contravvenzioni per mancato pagamento del ticket? Somme astronomiche che in realtà dovrebbero essere destinate per la costruzione di nuovi parcheggi ma che in realtà, per un vuoto legislativo nel momento in cui viene elevata contravvenzione, rientrano poi nel calderone generale.

**CONVEGNO DELLE COMMISSIONI GIURIDICHE DELLA FEDERAZIONE ACI
"VIOLAZIONE DELLE NORME DI CIRCOLAZIONE:
SISTEMA SANZIONATORIO E TUTELA DEL CITTADINO"**

CENTRO CONGRESSI FRENTANI, ROMA 11-12 novembre 2005