

Intervento del dr. Pasquale Piscitelli, direttore centrale Polizia Stradale, Ferroviaria, delle Comunicazioni e per i Reparti Speciali – Ministero dell'Interno.

Vorrei rivolgere anch'io un pensiero a Franco Tritto col quale ho avuto l'opportunità di lavorare per questioni della mia Amministrazione. Abbiamo fatto una bella esperienza di lavoro insieme e quindi lo ricordo anch'io con emozione.

È stato veramente un azzardo da parte dell'ACI propormi un tema di carattere normativo e ancor più azzardato è stato da parte mia accettare. Poi la sfortuna ha voluto che io capitassi dopo due giuristi e quindi il mio destino è ormai segnato, non ho nessuna chance di uscire bene da questa vicenda.

Ho però pensato, abituato come sono a gestire emergenze e quindi a trovare anche delle vie di fuga quando ci si trova di fronte alle situazioni più complicate, che l'unico modo per sfuggire a questo esame, diventato per me troppo severo, è riprendere in pieno la veste dell'operativo.

Dovrei intrattenermi sulle ultime vicende normative che hanno riguardato il Codice della Strada, che sono tutte concentrate nei mesi estivi che sono appena alle nostre spalle, però fatemi fare prima qualche considerazione.

La prima è questa. Venivamo da due anni interi di stasi legislativa che, devo dire la verità, non ci avevano fatto assolutamente male, perché dopo le novità del 2003, quelle che tutti ormai conoscono in Italia e anche fuori come la patente a punti, ci eravamo messi a lavorare di buzzo buono.

Credendo molto in questa svolta, nelle novità introdotte nel nostro sistema e quindi mettendoci tutta la nostra buona volontà e tutta la nostra capacità operativa per dare loro attuazione.

Abbiamo con l'ACI, credo nemmeno un mese fa, presentato i dati del 2004, che quindi conoscete tutti, che sono dati ancora una volta con segno positivo rispetto agli stessi dati del 2003 e dello stesso segno

**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

sono anche quelli che, per questa circostanza mi sono fatto preparare dai miei collaboratori e che concernono i primi 10 mesi del 2005. Questo è un dato parziale, riferito soltanto all'attività della Polizia Stradale e dell'Arma dei Carabinieri, ma fa registrare per questi primi 10 mesi del 2005 -7,8% di incidenti, - 6,3% di incidenti mortali, - 6,2% di decessi.

Quindi direi che la buona stagione della sicurezza stradale, partita nell'estate del 2003, è una stagione che può continuare e che può farci sperare di arrivare abbastanza vicini all'obiettivo del 2010, che anche se non riesco a capire perché secondo proiezioni degli statistici siamo già da adesso destinati a non raggiungere.

Io mi auguro di smentirli nel 2010, anche se non so se mi consentiranno di occuparmi ancora di queste cose, temo di no. Una direzione confortante, interessante sulla quale ci siamo concentrati, sulla quale credo che valga veramente la pena di continuare a lavorare, se non vogliamo far karakiri.

L'altra cosa che volevo dire è che come tutte le cose nuove, soprattutto quando sono complicate, poi quando si tratta di sistemi normativi ancora di più c'è bisogno di un periodo di sedimentazione, bisogna capire, andare a verificare che cosa succede sul terreno e quindi anche mettere in conto che possa essere necessario nella prima fase di applicazione intervenire, rettificare, rivedere, integrare, cambiare il tiro. L'importante ed è più importante nel caso nostro, visto che stiamo andando nella direzione giusta, è non cambiare la traiettoria fondamentale.

Comunque il periodo di sedimentazione sarebbe bene che durasse il più breve tempo possibile. E a questo proposito devo fare un appello, approfittando di quest'occasione che mi viene offerta, sicuro di interpretare il pensiero dei miei collaboratori, ai quali ancora una volta, a quelli che sono qui e a tutti quelli che sono sulla strada, va il mio totale ringraziamento.

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

Io sono orgoglioso di essere il loro capo. Hanno bisogno però di certezze in cambio della loro disponibilità a non avere orari di servizio, a trascurare le famiglie, a rischiare la vita. Bisogna dargli la certezza di disporre di strumenti solidi, ragionevoli, destinati a durare nel tempo e per il tempo che può essere ritenuto sufficiente e necessario. Di questo hanno veramente bisogno.

Poi accade che arriva l'estate del 2005 e bisogna fare una serie di cose, perché c'è stata una sentenza della Corte Costituzionale. Io qui riprendo per un momento solo a fare non il giurista perché io ho semplicemente una laurea in legge, tra l'altro presa anche tanti anni fa, però quella sentenza della Corte Costituzionale è una sentenza che io avrei forse sottoscritto, è abbastanza convincente. Bisognava correre ai ripari. Questo è uno dei motivi per cui è stato adottato uno dei provvedimenti di cui io questa sera vi dovrei parlare.

Ma prima di questo ce n'è stato un altro che riguardava tutt'altre cose. Era un provvedimento, spero di non sbagliarmi, destinato a regolare tutt'altre materie, nel quale però abbiamo inserito delle questioni che riguardano ancora una volta il codice della strada e che avevano anche quelle una circostanza casuale: bisognava risolvere il problema di coloro che guidano i ciclomotori.

Avevamo avuto un po' di problemi con l'entrata in vigore della norma, proroghe, differimenti, quindi bisognava chiudere questa partita.

Su questo si sono inserite una serie di cose che hanno finito per fare assumere a queste manovre di aggiustamento una dimensione che forse non era nelle intenzioni di chi le aveva promosse e il lavoro parlamentare, che per le leggi di conversione di questi decreti è stato fatto o si sta facendo, ha poi aggiunto dell'altro. Devo dire per alcuni aspetti con nostra soddisfazione, con mia soddisfazione e vi dirò fra un attimo perché.

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

Dall'estate scorsa chi conduce un ciclomotore ha finalmente una sua definizione normativa ed è sostanzialmente identico, simile a chi conduce un qualsiasi altro veicolo, ha bisogno di un certificato di abilitazione, così come tutti gli altri e quindi abbiamo finalmente detto che, anche il segmento dei ciclomotori è un segmento che merita delle misure perché evidentemente è un segmento che in qualche modo incide o subisce il sistema della mobilità. Coloro che viaggiano sui ciclomotori sono tra i cosiddetti utenti deboli della strada, perché sono quelli che subiscono le conseguenze più gravi dagli incidenti.

Il legislatore ha giustamente preteso che anche chi si mette alla guida di un ciclomotore abbia dovuto dimostrare di avere almeno le condizioni psicofisiche giuste per poterlo fare. Ma addirittura si è detto che chi ha la patente di livello superiore, con la quale può evidentemente guidare il motorino, in caso di sospensione della patente non può guidare il ciclomotore. Quindi la sospensione della patente che arriva a produrre i suoi effetti fino alla conduzione del motorino con un'eccezione e qui, scusate, io comincio a tenere un atteggiamento forse meno istituzionale.

Questa norma che estende la sospensione della patente alla guida del ciclomotore contiene una sola eccezione: può guidare il motorino, il ciclomotore colui che ha avuto sospesa la patente per superamento dei limiti di velocità di oltre 40 km/h. Perché non lo so, ma è così.

A qualcuno in quella circostanza è venuto in mente un'idea che, dal mio punto di osservazione e per il lavoro che faccio, che mi è sembrata allora e continua a sembrarmi oggi un'idea assolutamente sottoscrivibile.

Si è deciso, spinti da sollecitazioni più di politica criminale generale che di sicurezza stradale, di confiscare il motorino, il ciclomotore. Si pensa subito allo scippatore napoletano, io lo posso dire perché si tratta di un mio conterraneo.

Poi l'abbiamo estesa a chi sul ciclomotore non indossa il casco, porta un passeggero che non può portare ad altri comportamenti, questi sì rilevanti

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

ai fini della sicurezza stradale ai quali però si è ritenuto di dare la stessa sanzione. Per il primo profilo ho avuto modo di parlare col collega che in questo momento ha l'onerosissima responsabilità di Questore di Napoli e mi ha detto che i reati predatori fatti con questo mezzo sono nel primo mese di applicazione diminuiti del 50% nella sola città di Napoli. Quindi va bene, dal mio punto di osservazione va bene.

Vi dirò di più, sono diminuite le contestazioni - e questo è il profilo che poi mi riguarda più direttamente - nei confronti di coloro che vanno in ciclomotore senza il casco. In questo lasso di tempo, quando la nostra attività non è diminuita, anzi è cresciuta, abbiamo registrato anche laddove erano sempre state più forti le resistenze ad indossare il casco un'improvvisa inversione di tendenza decisamente positiva.

Adesso pare che questa cosa la stiano rivedendo. Io temo di dover fare una nuova circolare per dire che mentre confiscavamo adesso non dobbiamo confiscare più, confischeremo pare solo i ciclomotori con i quali si commettono reati e quindi il Questore di Napoli potrà continuare a stare tranquillo.

Per quello che invece riguarda noi dobbiamo aspettare una recidiva sempre che avvenga nell'arco di due anni. Dovremo contare le recidive di queste cose, sarà altro lavoro. Poichè sono sempre gli stessi uomini che lo fanno ci potrà essere qualche pattuglia in meno, allora ancora una volta mi diranno dove sono le pattuglie, non vedo le pattuglie, ma insomma questo è il quadro.

Io ripeto non sono assolutamente in grado di entrare nel merito delle osservazioni che chi mi ha preceduto ha fatto sulla natura della pena, sulla natura della sanzione, severa, meno severa, di un certo tipo piuttosto che di un altro. Io chiedo che si stabilisca di prendere una via e poi di mantenerla, perchè credo che questa sia l'esigenza fondamentale.

Poi certo le sanzioni devono essere significative, devono avere una loro efficacia, non so rieducative o no. Insomma questo non è mestiere mio,

**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

non lo devo stabilire io. Però che ci debbano essere delle sanzioni, le più efficaci possibili è necessario. E quando poi vedo che faticosamente - per dire un'altra cosa di questi provvedimenti dell'estate scorsa - si arriva a prevedere la revoca della patente per chi ha provocato un incidente in stato di alterazione alcolica o da stupefacenti, solo se - se non ricordo male - qualcuno perde la vita - e sempre che - attenzione - si abbia un tasso alcolico doppio rispetto al limite previsto dalla legge.

Allora se dobbiamo farle così le cose forse è meglio non farle, perché diventa complicato, diventa complicatissimo. Abbiamo l'esigenza di ricomporre le cose dopo la sentenza della Corte Costituzionale. Che cosa però paradossalmente sta succedendo? Che la sanzione prevista è più bassa di quella che applicavamo prima, nel periodo successivo alla sentenza della Corte Costituzionale, cioè siamo passati da 357 € a 250. Se va bene così facciamo così.

Due ultime riflessioni, Soprattutto con le norme entrate in vigore nel 2003, a noi è stata data finalmente l'opportunità di avvalerci di tecnologie che ci consentono quelli che, con un'altra espressione che non mi piace, ma che uso perché efficace i controlli da remoto.

L'ho già detto in più circostanze e continuerò a dirlo fino ad annoiare tutti. Per me e non perché l'ho stabilito io, ma perché giudico dall'esperienza che stanno facendo altri Paesi, che stanno andando molto più velocemente di noi verso l'obiettivo del 2010 (qualcuno così facendo lo ha quasi raggiunto oggi nel 2005) le tecnologie sono la frontiera futura dei servizi di Polizia Stradale.

Le tecnologie ci consentono di risparmiare uomini, ci consentono di impiegare gli uomini laddove il controllo non può che essere diretto e vi dirò, facendo la mia seconda riflessione quale è il fronte sul quale io vorrei poter impegnare di più, con controlli diretti, i miei collaboratori: quello della guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze

stupefacenti. Però avverto che anche tutto questo è difficile da far assorbire.

La tutela della privacy, la certezza degli accertamenti, ecc.

Sono sensibile a queste cose. Vanno trovate delle soluzioni.. Ho firmato circolari, direttive in cui ho detto che i nostri controlli vanno tutti annunciati. Non abbiamo bisogno di fare agguati agli automobilisti.

Però mi sembra di poter cogliere in alcune di queste obiezioni qualche - consentitemi ancora una volta di essere poco istituzionale - riserva mentale, qualche utilizzazione strumentale.

Anche il mio collega che si occupa di Polizia criminale si è dovuto occupare di problemi relativi alla privacy, ad esempio per l'accertamento del DNA, però nessuno ne ha messo in discussione la praticabilità.

Le tecnologie sono la nuova maniera per fare controlli in materia di sicurezza stradale. Io spero che si riservi a noi lo stesso trattamento che si sta riservando ad altri settori delle attività di Polizia.

Un'ultima cosa, un auspicio che ho sentito dire da altri e che condivido e sottoscrivo. La legislatura sta finendo. E' finito un periodo ed io ribadisco, per quello che ci riguarda, un periodo che ci consente di dire oggi che abbiamo dei dati confortanti, un'inversione di tendenza che è coincisa perfettamente con l'entrata in vigore di queste norme.

Attrezziamoci perché sia anche la prossima legislatura una legislatura virtuosa. L'auspicio è quello di arrivare finalmente ad una riforma del codice, che lo semplifichi con le tendenze normative dell'Europa.

Cominciamo dai primi mesi della nuova legislatura, se possibile, per semplificare il Codice della strada, perché credo che faccia bene a noi che dobbiamo applicarlo tutti i giorni, ma anche a tutti i cittadini che hanno altrettanto bisogno di certezza.

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