

*Relazione del Sen. Mauro Fabris - Vice Presidente VIII Commissione Senato -
Presidente del Comitato Tecnico Permanente della Fondazione per la Sicurezza
Stradale*

SENATO DELLA REPUBBLICA

Giovedì 13 novembre 2003

“La disciplina della circolazione e la libertà dei cittadini: dalla patente a punti ad un nuovo Codice di comportamenti”

Intervento del Sen. Mauro Fabris

Come noto, il recente Decreto Legge numero 151 del 2003, presentato come “la Legge della patente a punti”, prevede che all’atto del rilascio della patente di guida sia attribuito un punteggio di venti punti a ciascun conducente, decurtabili, sulla base della gravità della violazione commessa.

A ben vedere il contenuto di questo Decreto è assai più complesso e, anche se non può essere questa l’occasione per operare un’attenta disamina del provvedimento in questione, possiamo comunque proporre alcune riflessioni che investono direttamente i profili di legittimità e di concreta attuazione dell’impianto normativo apprestato dal nostro Legislatore.

Partiamo innanzi tutto da una premessa, da un punto fermo nel comune sentire: l’impostazione di fondo della recente riforma del Codice della strada, sulla falsariga di quanto avviene nell’ambito degli illeciti di natura penale, è quella di aver voluto adottare una disciplina volta ad attuare una vera e propria “rieducazione” degli italiani alla circolazione stradale.

Una necessità assolutamente indiscutibile se solo ci si riflette un momento, perché le stime dell’Istituto Superiore di Sanità affermano che sulle strade italiane muoiono ogni anno novemila persone; che trecentoventimila rimangono ferite (di cui ventimila gravi e anche con invalidità superiore al 33%); che la strada rappresenta la prima causa di

morte per i giovani dai 15 ai 30 anni; e infine, che ogni dodici mesi cadono oltre 100 bambini, con più di 200 ragazzi dai 12 ai 14 anni e più di 2200 donne di tutte le età.

In 50 anni di storia d'alluvioni, terremoti, stragi e inondazioni che si sono abbattute sul nostro Paese non si è mai verificato un numero di vittime tanto elevato quanto quello che siamo costretti a registrare oggi e in un solo anno a causa d'incidenti stradali.

L'alluvione in Calabria del '51, l'esondazione del Po nel Polesine, il Vajont nel '63, l'alluvione di Firenze del '66, il terremoto in Belice del '68, l'alluvione nel Biellese del '68, la Strage di Piazza Fontana del '69, l'Alluvione di Genova del '70, la strage di Brescia del '74, il Terremoto in Friuli del '76, la strage di Ustica, quella di Bologna, il terremoto in Irpinia, lo straripamento dell'Adda dell'87, l'alluvione di Genova del '92, quella in Piemonte del '94, il terremoto in Umbria del '97, quella di Sarno nel '98 ed il terremoto di San Giuliano nel 2002 non hanno causato nel nostro Paese un numero di vittime che possa paragonarsi a quello dovuto ad incidenti stradali nel solo 2002.

Era dunque necessario giungere ad un provvedimento che attuasse una rivoluzione culturale che influenzasse i codici di comportamento degli italiani, anche attraverso provvedimenti limitativi della libertà di circolazione personale come quelli derivanti dall'applicazione delle norme relative alla patente a punti.

Tutto questo naturalmente non significa che molti aspetti della normativa attualmente in vigore non rimangano ancora vaghi e contraddittori, soprattutto per i riflessi che questi possono avere in diversi settori da quello giurisdizionale a quello relativo alle problematiche connesse all'attuazione amministrativa della patente a punti.

Come noto, il 12 agosto 2003 è stata emanata una Circolare del Ministero dell'Interno, contenente istruzioni dirette agli organi della Polizia Stradale, ed al personale interno, addetto all'organizzazione preposta anche all'accertamento ed alla successiva registrazione delle violazioni concernenti la decurtazione dei punti dalla patente.

Nell'ambito di tale Circolare, particolarmente interessanti sono le disposizioni relative all'inserimento degli estremi riguardanti la singola violazione, il nominativo del trasgressore, ed il punteggio decurtato dalla patente di guida nella banca-dati informatica di nuova istituzione, costituente "l'Anagrafe nazionale dei soggetti abilitati alla guida", nelle sue sezioni, ordinaria e speciale, essendo quest'ultima

riservata ai cittadini membri di stati dell'U.E. o di paesi extracomunitari, ai quali, in caso di infrazioni al C.d.s., sono applicabili le norme restrittive della circolazione, e le decurtazioni dei punti dalla patente previste dalla Legge, ma, attualmente, ed è qui che si inserisce un ulteriore ragionamento, senza addivenire al materiale ritiro del titolo abilitante alla guida, essendo ancora in fase di attivazione la citata sezione speciale della banca-dati, e, conseguentemente, senza procedere al materiale inserimento delle necessarie informazioni nella sezione speciale della banca-dati.

A questo punto cerchiamo però di riflettere proprio sugli assunti essenziali della citata circolare che recita: "L'Anagrafe nazionale degli abilitati alla guida è già stata attivata per avviare l'alimentazione della banca dati da parte degli organi di polizia stradale" e ancora "In questa prima fase di applicazione, in attesa che sia attivata la sezione specializzata della banca dati ...".

E allora chiediamoci: ma dove si trova concretamente l'Anagrafe nazionale dei soggetti abilitati alla guida? Corrisponde al vero che sia stata istituita almeno la sezione ordinaria? Che problemi si pongono rispetto all'istituzione della sezione speciale?

Osservando il testo della citata circolare, altrettanto innovativa appare pure la nuova previsione riguardante la creazione di un doppio binario per l'addebito delle sanzioni originate da alcune violazioni al Codice della strada, poste rispettivamente a carico del conducente - ove identificato - e del proprietario del mezzo, considerato quindi "obbligato in solido" come il soggetto considerato presunto trasgressore, sia esso persona fisica o giuridica, in relazione all'applicazione dell'art. 180, comma 8 del Codice della strada.

Conseguentemente, nel caso in cui ritratti di una persona fisica, se il conducente non è identificato, viene decurtato il punteggio al proprietario del veicolo ma non viene applicata la sanzione pecuniaria, se invece il proprietario del veicolo è una persona giuridica ed il conducente non può essere identificato, nell'impossibilità di applicare la decurtazione del punteggio si dovrà applicare e comunque e sempre al proprietario del veicolo (la persona giuridica) la sanzione pecuniaria prevista dal Codice della strada.

Con specifico riferimento a quest'ultima questione, appare evidente il diverso - e forse, per alcuni aspetti discriminatorio - trattamento predisposto dalla normativa, a

seconda della ricorrenza delle diverse ipotesi contemplate, per non parlare di tutti problemi di compatibilità costituzionale che ne derivano.

La citata Circolare prevede inoltre che, in applicazione del comma 2 dell'art. 126-bis del C.d.s., una volta accertata la violazione, l'organo deputato all'accertamento, nei trenta giorni successivi, decorrenti dalla contestazione debba comunicare all'Anagrafe nazionale degli abilitati alla guida gli estremi degli accertamenti che comportano la decurtazione dei punti dalla patente di guida.