

*Relazione del Dott. Ascanio Rozera - Segretario generale dell'ACI*

La patente a punti è un istituto che, seppure con diverse modalità, opera da tempo in molti Paesi europei (es. Francia, Germania, Svezia, Olanda) ed extraeuropei (Stati Uniti, Canada, Australia).

Compatibilmente con il poco tempo a disposizione, ho incaricato la Fondazione “Caracciolo” (Centro Studi dell'ACI), di cui sono Presidente, di effettuare una veloce indagine sull'istituto così come applicato in altri Paesi e sui risultati in termini di riduzione degli incidenti.

Le modalità applicative emerse dall'indagine sono le più disparate, come vedrete, ed i risultati sono sostanzialmente “positivi”, seppure da inserire in un sistema più vasto e complesso di interventi sistemici di lungo periodo (sulla “cultura”, sulle infrastrutture, sui veicoli), non essendo la patente a punti di per sè esaustiva di tutte le misure possibili che i decisori devono assumere su un tema così importante e delicato come quello degli incidenti stradali.

Come Automobile Club d'Italia, abbiamo avuto più volte occasione di sottolineare che la patente a punti riassume in sè - unico tra gli istituti sanzionatori -, tutte le caratteristiche che “teoricamente” una norma sanzionatoria dovrebbe avere.

L'aspetto della “prevenzione” (quale deterrente alla violazione delle norme, in quanto diretto a colpire la patente di guida); quello della “repressione”, in quanto sanzione che obbliga a determinati comportamenti (seguire corsi di recupero per i punti con esborsi di denaro) e quello della “rieducazione”, intesa quale modifica di comportamenti scorretti e a rischio a favore di un diverso atteggiamento verso l'educazione alla sicurezza nella guida.

Tutto questo sarà possibile in quanto si riesca a far funzionare i meccanismi previsti dalla legge che richiedono comunque che:

- a) non si abbassi l'attenzione sull'importanza della vigilanza sulle strade. Passati i primi tempi di “timore”, l'automobilista, visto l'allentarsi dei controlli, potrebbe ritornare a porre in essere nuovamente comportamenti in violazione alle norme della sicurezza stradale;
- b) funzionino le strutture deputate alla gestione del sistema, in primo luogo il sistema informatico;

c) i corsi di recupero previsti per la riacquisizione dei punti siano coerenti con l'obiettivo primario di "rieducare" l'automobilista a comportamenti corretti nella guida. A tale proposito l'A.C.I. - che si è già candidato presso il Ministero delle Infrastrutture per la realizzazione dei corsi per il recupero dei punti come Gruppo (e in questo vanno ricompresi sia gli Automobil Club provinciali sia le società di Valledlunga e Guida Sicura), oltre alle materie previste con ciò dal decreto ministeriale, ha proposto l'inserimento di iniziative volte a ricostituire una nuova cultura della sicurezza quali: 1) l'inserimento di nozioni di primo soccorso; 2) l'ascolto di testimonianze negative da parte di soggetti che hanno subito gravi incidenti; 3 ) l'effettuazione di attività di volontariato per servizi sociali a favore della collettività.

Se tutto ciò non si verifica, si corre il rischio che detti corsi siano "punitivi" per il soggetto prevalentemente in termini di "tempo" da dedicare e di "costi" da sopportare.

Inoltre, vorrei in questa sede riproporre l'idea di agganciare il sistema della patente a punti al meccanismo delle tariffe assicurative attraverso la penalizzazione dei cosiddetti "comportamenti a rischio" che determinano la perdita dei punti con un aggravio delle tariffe stesse.

Mi rendo conto dei problemi tecnici non irrilevanti che sottostanno a tale proposta, ma credo che la personalizzazione della polizza RC auto sia un'obiettivo da perseguire.

In conclusione ritengo sia opportuno ricordare come l'idea della patente a punti, che da ormai venti anni l'A.C.I. sostiene, come strumento indispensabile al fine di incentivare l'affermarsi di comportamenti di guida coerenti con gli obiettivi di riduzione dell'incidentalità stradale, abbia visto finalmente la luce nel nostro ordinamento giuridico dopo un faticoso iter.

Si tratta, invero, del più innovativo intervento degli ultimi decenni che il nostro legislatore abbia realizzato nell'ambito della disciplina in materia di sicurezza della strada, in quanto delinea un meccanismo punitivo-educativo mirante a modificare i comportamenti di guida degli automobilisti.

Nonostante i primi mesi di applicazione della nuova normativa abbiano già dato importanti segnali positivi sia in termini di riduzione degli incidenti sia di modifica dei comportamenti di guida dei conducenti (basti pensare all'evidente maggiore utilizzo delle cinture di sicurezza e del casco), il processo di riforma del codice della strada presenta ancora aspetti che necessitano di ulteriori approfondimenti e riflessioni.

In questa prospettiva, il Convegno delle Commissioni Giuridiche dell’A.C.I. si pone come importante occasione di confronto e di discussione ai fini della ricerca di soluzioni dei problemi che sotto vari aspetti - sia sotto il profilo amministrativo, sia sotto quello civilistico - rischiano di penalizzare, oltre il dovuto, il cittadino automobilista.

Per quanto ci riguarda, fedeli alla nostra tradizionale missione di tutela degli interessi della mobilità, intendiamo rappresentare ai competenti organi quegli aspetti innovativi e migliorativi che potranno costituire un prezioso contributo di idee al dibattito di revisione e di riforma del codice della strada.

Riteniamo infatti che l’istituto della patente a punti possa costituire il primo passo verso l’approdo ad un nuovo codice dei comportamenti che metta al centro della disciplina della circolazione, la libertà e la responsabilità della persona umana, epicentro di ogni ordinamento giuridico che si richiami ai valori veri dell’uomo.

Sono certo che la levatura dei relatori che interverranno al convegno, ci metterà nella condizione di poter essere protagonisti di primo piano in un settore così delicato della vita di tutti i giorni.