

La Patente a Punti
di Lidiano Balocchi

Il decreto lgs 15.1.2002 n. 9, modificato dal decreto lgs 27.6.2003 n. 151 e convertito con modifiche nella legge 1.8.2003 n. 214 ha istituito la patente “a punti” in Italia a somiglianza di altri stati europei. Il provvedimento ha portato innegabili benefici alla sicurezza della circolazione stradale. Le statistiche, sia pur a breve termine, dicono che quest'estate sulle strade d'Italia c'è stato un evidente calo di decessi a seguito di incedente tra veicoli: periodo luglio – agosto 2003 gli incidenti sono diminuiti del 22,38%, il numero dei decessi del 21,9%. Insomma quasi ottomila incidenti in meno (Antonio Pezzella, responsabile del Dipartimento Trasporti). Il ministro all'Interno Pisanu ha precisato che la spesa pubblica beneficia di questo calo con un risparmio di 7 miliardi di euro.

Per noi anche se il provvedimento avesse contribuito a salvare una sola persona in più rispetto al passato, avrebbe apportato un risultato positivo, perché il costo della vita umana non ha prezzo. Su questo argomento la polizia municipale può dire la sua, perché spesso rileva incidenti (quanti, purtroppo!), al termine dei quali deve portarsi presso la famiglia del coinvolto per annunciarne il triste epilogo.

Lo scopo nostro, però, non è di far l'elogio al provvedimento, cosa fatta già da tanti, né di una critica in sé, vorremmo evidenziare solamente il modo di produrre questa e le altre norme fino ad entrare nel merito.

Osservazioni generali

Il decreto lgs n. 285/1992, il Codice della Strada, ha subito continue modifiche, quasi una all'anno; alcune, come l'ultima, potevano essere evitate: la cd patente a punti è entrata in vigore l'1 luglio 2003, ma l'1 agosto seguente è stata completamente rivista. Si ha l'impressione che i tecnici consultati abbiano lavorato poco sul campo e che sarebbero utili altri più pratici della materia. Ogni modifica infatti non è cosa di poco conto; comporta spese per gli addetti ai lavori, mai sicuri di una legislazione sperimentata, costi per le istituzioni preposte, aggiornamenti continui oltre quelli programmati. Per esempio, il Corpo della P.M. di Roma ha dovuto improvvisare un prontuario di trenta pagine in cinquemila copie per il 1° luglio ed altrettanto per il 1° agosto 2003. Iniziativa di certo comune a tutte le polizie d'Italia. Questo prolifico, macchinoso e dettagliatissimo legiferare poi non è di facile applicazione: sicuramente tanta parte sfugge ai più competenti. Legiferare con cognizione di causa e coerenza, forse, sarebbe più utile che bandire tante pene severe pronte ad essere sviste. Né è vero che “se ci sta la norma si sta tranquilli”: la norma deve essere applicabile e va soprattutto applicata. (Questo in relazione pure alle osservazioni successive). Lo Stato stesso disapplica i suoi dettati, vedi l'art. 230 per l'educazione stradale nelle scuole. E non è il solo; si pensi ai già avvenuti rinvii all'istituzione del patentino per la guida dei ciclomotori. Non potrà essere attuata il prossimo anno, se non ci saranno i fondi sufficienti per i corsi agli studenti.

Osservazioni pratiche.

- Art. 152 c.3, segnalazione visiva e illuminazione fuori dei centri abitati anche per gli autoveicoli. Durante quest'estate assolutissima ad una osservazione pratica non siamo riusciti a vedere il beneficio apportato da questa imposizione a confronto dei consumi e costi. Il veicolo, illuminato o no, si vede bene di giorno. Per i luoghi e i momenti di scarsa visibilità esiste già una norma generale che obbliga l'accensione delle luci. Nessuno ne ha dato una spiegazione tecnica convincente. Sarà troppa esterofilia?

- Art. 158 Sosta negli spazi riservati a mezzi di pubblico trasporto, bus, tram e taxi, nelle corsie riservate agli stessi veicoli, negli spazi dei veicoli per le persone invalide. La norma giustamente era già severa prevedendo la rimozione del veicolo mal parcheggiato. Ora le sanzioni accessorie sono due: rimozione e penalità di due punti sulla patente. Forse non riuscivamo a rimuovere i veicoli in tale divieto? In questo caso la colpa sarebbe di chi non la fa rispettare. A nostro parere poteva rendersi più severa l'una o l'altra, anche in riferimento all'osservazione che segue.

- Il non individuare subito il conducente responsabile porta ad una laboriosa ricerca e ad un sovraccarico di lavoro per gli uffici. Individuare il proprietario, farsi notificare chi era al momento il conducente, “contravvenzionarlo” se non lo comunica entro un precisato periodo, accertare se è stato pagato l'illecito o se è finito l'iter o il tempo per i ricorsi, segnalare il conducente alla motorizzazione per il ritiro dei punti sulla patente. A Roma se questi atti burocratici si moltiplicano per il numero delle possibili infrazioni a tale divieto, aggiunti al fatto di tenere il conto di chi contravviene al semaforo rosso entro due anni, ne risulterà un costo enorme, che sarà pagato da ulteriore depauperamento con personale dalla strada. Inoltre aumenterà il contenzioso. Ma i continui ricorsi hanno già sopraffatto il normale lavoro burocratico del servizio contravvenzioni, tanto che ogni mattina tutti i responsabili di questo dovrebbero essere in aula dal giudice di pace a rendere testimonianza. Dato che ciò non è possibile pena la paralisi degli uffici stessi, il giudice spesso è costretto ad assolvere il ricorrente e dare torto all'Amministrazione.

- Altra osservazione a questa norma è la disparità di trattamento in cui si trova la patente del conducente abitante a Roma e quella degli abitanti in molti piccoli paesi, dove non vi sono carenze di parcheggio, né limiti alla circolazione.

- Nelle premesse alla rinnovata legge manca un richiamo ai proprietari delle strade perché revisionino la segnaletica per renderla coerente alla situazione del traffico in atto: 50 km/h nei rettilinei fuori città, in cui una bici va più forte di quanto dovrebbe un'auto; 60 km/h in alcuni tratti di superstrade mettono a rischio d'incidente per troppa prudenza. Inoltre fa troppo pensare ad una fonte di introito facile e sicuro per qualche scorretto. Questo rinnovato codice doveva imporre obblighi severi, perché la segnaletica verticale venisse installata con criteri di maggiore stabilità.

- La spinta continua all'intervento di terzi privati (revisione, bollini, ausiliari, cinture, specchietti, assicurazioni e poi oggi le autoscuole che preparano alle nuove patenti, le rinnovano, vanno nelle scuole per i corsi ai giovani, sono abilitate ai corsi di recupero punti...) pare troppo procacciatrice d'affari.

Insomma quest'anno l'istituzione della patente a punti è andata bene sia per la novità, sia per il clima di "terrore" che l'applicazione e la curiosità dei risultati tramite la stampa in continuo martellamento ha portato. Ma quando gli automobilisti si renderanno conto che sulle strade il personale di controllo è quasi nullo, comunque diminuito rispetto agli anni precedenti, quando la stampa rallenterà l'osservazione, cosa accadrà? Il risultato potrebbe essere una conseguenza "psicologica": la disaffezione all'osservanza delle norme derivante dalle mancate punizioni esemplari, sapendo che difficilmente si viene pescati in fallo e, se capita, c'è chi ti assolve.