

Le ausiliarità e sussidiarietà di oggi nei servizi di polizia stradale e la probabile estensione nel futuro

Di Giuseppe Franco *

La messe è molta ma gli operai sono pochi, con queste parole Gesù si rivolse ai suoi discepoli per indicare la smisurata opera di evangelizzazione che li attendeva.

Con tutto il rispetto e fatte le debite proporzioni, si potrebbe ricorrere a questa frase per indicare la genesi delle varie forme di ausiliarità e di sussidiarietà nei servizi di polizia stradale che si sono affermate negli ultimi tre lustri e che, probabilmente, saranno in futuro oggetto di ulteriore estensione. Gli *operai* sono nel nostro caso i soggetti elencati all'articolo 12 del C.d.S., ai quali è attribuito l'espletamento dei servizi di polizia stradale di cui all'articolo 11 del Codice medesimo.

Se ad una prima lettura gli *operai* possono apparire tanti, forse anche troppi, ad una più accurata analisi ed esaminando i diversi livelli di funzione e l'ambito territoriale di riferimento (es. soggetti a competenza nazionale e incondizionata quali Polizia stradale, Arma dei carabinieri, ecc. e quelli cui compete l'esecuzione solo di alcune attività o in un territorio circoscritto quali Polizia locale, Polizia provinciale, funzionari MIT, ANAS, ecc.) vediamo che in effetti i soggetti preposti a tali servizi non sono poi molti.

Ma quali sono le principali forme di ausiliarità e di sussidiarietà nei servizi di polizia stradale previste oggi dal nostro ordinamento? Esaminiamole rapidamente.

- Gli ausiliari della sosta, detti anche "ausiliari del traffico", soggetti nominati dal sindaco tra i dipendenti comunali, i dipendenti di aziende che gestiscono parcheggi, i dipendenti delle imprese di trasporto pubblico, che possono accertare le violazioni in materia di sosta e, questi ultimi, anche le infrazioni in materia di transito sulle corsie riservate ai mezzi pubblici. I verbali redatti sono poi di fatto gestiti dalla polizia municipale.
- Gli ausiliari della viabilità autostradale, cioè dipendenti degli Enti proprietari o concessionari della strada ai quali, previa specifica formazione, è conferita la funzione di accertare e segnalare agli organi di polizia stradale alcune violazioni rilevanti nello svolgimento della loro particolare attività, che riguardano sostanzialmente tre ambiti particolari: la violazione delle norme del titolo II del Codice della Strada (artt. 15,16-19, 21-23); la violazione delle norme attinenti o connesse alla circolazione dei veicoli e dei trasporti in condizioni di eccezionalità (art. 10); la violazione delle norme che disciplinano le attività vietate e quelle ammesse sulle autostrade (artt. 175 e 176).

Tali soggetti non esercitano poteri di polizia stradale; la loro è un'attività di segnalazione non inquadrabile in quella di accertamento diretto delle violazioni. La segnalazione determina comunque l'avvio di un procedimento finalizzato all'applicazione delle relative sanzioni che saranno contestate dagli organi di polizia stradale ai quali la segnalazione è trasmessa.

- Il personale di imprese autorizzate dal Prefetto ad effettuare scorte tecniche ai veicoli o ai trasporti in condizioni di eccezionalità, che esercitano tale attività per conto di terzi ovvero per proprie esigenze, in possesso dell'attestato di abilitazione all'esercizio di scorta tecnica, rilasciato dai Dirigenti di Compartimento Polizia Stradale a coloro che ne facciano richiesta e siano titolari di patente di guida non inferiore alla categoria B, previo superamento di un esame di abilitazione.
- Il personale delle scorte tecniche alle competizioni ciclistiche su strada; scorta che può essere imposta quando la sicurezza della circolazione lo rende necessario con il provvedimento di autorizzazione, in sostituzione o in ausilio degli organi di polizia stradale. Si tratta di persone munite di apposita abilitazione rilasciata anche questa dai Compartimenti Polizia Stradale previo superamento di un esame di abilitazione. Il sistema in questione, previsto dall'articolo 9 del Codice della Strada, presenta una rilevante differenza rispetto allo schema seguito dall'articolo 10 per i veicoli ed i trasporti eccezionali: infatti, qui, anziché avvalersi di imprese autorizzate che utilizzano personale abilitato si è previsto che il rapporto tra organizzatore e personale di scorta sia diretto, senza l'intermediazione di apposite imprese.

Gli ambiti operativi, a scarso impatto sulla sicurezza stradale e a rilevanza prevalentemente privata, suscettibili di ulteriore penetrazione da parte delle varie forme di ausiliarità, sono tuttavia ancora diversi: si pensi ad esempio agli ausiliari per la regolazione del traffico in occasione di manifestazioni, di mercati, di fiere, davanti le scuole, in prossimità e corrispondenza dei cantieri stradale, ecc.. Ma l'attività che suscita forse maggiore interesse è il rilevamento degli incidenti stradali con solo danni, senza feriti, oggi svolta dagli organismi di polizia stradale di cui all'articolo 12 del C.d.S. e che potrebbe essere attribuita ad imprese appositamente costituite, autorizzate dal Prefetto, che si avvalgono di soggetti adeguatamente formati e abilitati. Tale attività necessita ovviamente, dopo la previsione legislativa, essere regolata da un apposito disciplinare, soprattutto nei suoi aspetti più problematici: regolazione del traffico, natura e destinazione degli atti redatti dagli ausiliari, ecc..

Ciò consentirebbe di recuperare ingenti risorse umane e strumentali e costituirebbe pertanto un notevole risparmio economico per lo Stato e per gli Enti locali. Gli oneri relativi agli interventi di rilevamento degli incidenti stradali realizzati dagli ausiliari abilitati, infatti, dovrebbero essere posti interamente a carico degli utenti coinvolti nel sinistro che ne hanno fatto richiesta, segnatamente a carico della Compagnia assicuratrice tenuta al risarcimento, come è giusto che sia data la rilevanza ormai esclusivamente di natura privata delle conseguenze di un incidente con solo danni. Peraltro, i maggiori oneri previsti inizialmente per le compagnie di assicurazione sarebbero sicuramente compensati nel medio-lungo periodo dalla riduzione delle frodi per quella massa enorme di incidenti oggi non rilevati da alcuna forza di Polizia e che un domani potrebbero essere rilevati da imprese autorizzate e soggetti abilitati nell'ambito di un sistema gestito o co-gestito dalle stesse compagnie.

In passato, nel dibattito che ha preceduto e accompagnato l'emanazione delle norme introduttive delle varie forme di ausiliarità di cui si è detto, sono state ogni volta manifestati timori e preoccupazioni di depauperamento delle prerogative e dei poteri degli organismi tradizionali di polizia stradale. Una preoccupazione infondata come i fatti hanno poi dimostrato. Del resto, a proposito del rilevamento degli incidenti con solo danni, la questione potrebbe porsi se l'alternativa fosse tra l'intervento pubblico e l'intervento privato. In realtà, già oggi e in futuro sempre di più, l'alternativa è tra un intervento privato e il non intervento (da parte pubblica), per la nota mancanza di risorse (economiche, umani, strumentali, ecc.). Basti pensare che la Polizia Stradale e l'Arma dei Carabinieri nel 2010 hanno rilevato poco più di cinquantamila incidenti con solo danni a cose; gli incidenti mortali e con feriti rilevati da tutte le forze di polizia nello stesso anno sono stati 211.404

(fonte Istat); gli incidenti in assoluto registrati dall'ANIA, cui aderiscono la quasi totalità delle compagnie assicuratrici operanti in Italia, sono nell'ordine dei tre milioni e mezzo. Come si vede la quasi totalità degli incidenti, circa tre milioni ogni anno, sfugge ad ogni forma di intervento.

Tuttavia, lo scopo non è abbandonare totalmente certi ambiti di azione che, come già detto, sono a scarso impatto sulla sicurezza stradale e a prevalente interesse privato, ma lasciare che se ne occupino soggetti autorizzati e abilitati dallo Stato, verso i quali gli organi di polizia, e segnatamente la Polizia Stradale, dovrebbero continuare a svolgere una funzione di coordinamento, di indirizzo, di formazione e di controllo. Questa è la sfida, dettata oltre che dalla insufficienza di risorse, dalla complessità e dai rapidi mutamenti della società contemporanea.

** Sostituto Commissario della Polizia di Stato
Servizio Polizia Stradale
Ministero Interno*