



Come recuperare entrate dalle auto straniere e i loro conducenti “latitanti” del codice della strada Prenderli significherebbe incamerare centinaia di milioni di euro all’anno **L’ASAPS fa la sua proposta: basta aumenti periodici e investire sulle tecnologie I furbi vanno presi!**

C'è un tesoretto, che cresce ogni giorno di più, e che nessuno (o quasi) riesce a prendere. E dire che se riuscissimo a metterci le mani sopra, potremmo evitare di innalzare del 5,4% l'importo delle sanzioni del codice della strada, cosa che avviene ogni due anni.

Di cosa stiamo parlando?

Semplice: delle multe elevate nei confronti di veicoli stranieri in transito nel nostro stato.

Moto, auto, camion, tutti con targa straniera, tutti in violazione delle norme relative alla velocità, al sorpasso, all'accesso nei centri storici, alla sosta; veicoli turistici, veicoli commerciali e anche veicoli di tanti (troppi) furbetti nostrani, noleggiati all'estero da società specializzate o intestati a prestanome, proprio per risparmiare controlli fiscali e punti patente, e furbetti stranieri, immigrati che lavorano stabilmente in Italia ma che visti i prezzi di RC e di tassa di proprietà “preferiscono” tenersi la targa d'origine.

Preferire è un verbo usato impropriamente perché il veicolo può essere intestato a prestanomi effettivamente residenti nei paesi stranieri d'origine, dunque persone diverse da quelle che poi abitano in Italia, oppure utilizzato in violazione all'articolo 132 del codice della strada, che prevede la nazionalizzazione del veicolo entro un anno dalla presa di residenza del suo proprietario. Anche in questo caso, però, la possibilità che un veicolo straniero continui ad avere titolo per mantenere la targa straniera è molto alta.

Il farla poi in barba a autovelox, telecamere di ztl o di preferenziali, a pedaggi autostradali o tutor, è solo un fatto che viene di conseguenza.

Tutti questi conducenti sono di fatto contumaci: nessuno (o quasi) riesce a contestare loro le violazioni sul posto, in “flagranza” dopo l'accertamento elettronico, e quindi a farsi immediatamente pagare quanto dovuto, così come l'articolo 207 del codice della strada prevede.

Quanti sono?

Tanti, tantissimi ma si tratta di un numero indefinito, assolutamente sconosciuto.

L'ASAPS sta cercando di fare i conti, mettendo insieme i dati della Polizia Stradale e quelli degli enti locali, ma quanti siano i latitanti del codice sembra essere un mistero destinato a durare a lungo.

Che sia troppo costoso cambiare legge?



Il vuoto legislativo al quale nessuno intende mettere mano rende questo tesoretto un baule ricco di oro volutamente tenuto in fondo alla fossa delle Marianne: un baule il cui contenuto aumenta ogni giorno di più.

Alcuni enti locali, mediante servizi forniti da società private di gestione dell'attività contravvenzionale, riescono a perfezionare alcune notifiche all'estero, ma quello che manca è la capacità di riscossione delle sanzioni, che avviene quasi sempre facendo leva sul senso di responsabilità del cittadino straniero multato al quale il verbale riesce ad essere notificato.

Per inciso, i tempi di notifica nei confronti di cittadini stranieri, per avere validità in Italia, sono allungati a 360 giorni contro i 90 per i cittadini fiscalmente censiti in Italia.

Questo, peraltro, introduce un altro problema: se il cittadino straniero non fiscalmente registrato in Italia decide di non pagare, nessuno può poi costringerlo coattivamente a farlo, poiché la norma italiana non consente l'emissione di un ruolo, come invece avviene per chi risiede stabilmente sul territorio nazionale.

Questo particolare è chiaramente specificato in una nota a piè di pagina della circolare n. 300/A/5357/11/101/3/3/9 del 15 giugno 2011.

La Polizia Municipale di Bologna, città che può essere ragionevolmente assunta ad esempio di media italiana, accerta ogni anno dalle 12 alle 14 mila violazioni commesse da cittadini stranieri, per un valore medio di 100 euro ciascuna: parliamo di una cifra che oscilla, ogni anno, tra il milione e 200 e il milione e 400 mila euro persi.

Di più: buttati.

Le "antenne" di cui ci siamo serviti per realizzare questa inchiesta (comandi di polizia stradale e locale) ci dicono che i furbi sono prevalentemente di due categorie: quelli ricchi e quelli poveri, tanto per non sbagliare.

I primi viaggiano su ammiraglie targate Germania, Austria, San Marino e Principato di Monaco, anche se non mancano esempi svizzeri o spagnoli; i poveri sono invece rappresentati da Romania, Ucraina e Polonia.

Recentemente si sono registrate sortite di società di noleggio straniere, tedesche, austriache e slovacche, che offrono ai propri colleghi italiani la sublocazione di auto con targa straniera, per *sgabellare*, passateci il termine, tasse e multe.

A questi vanno poi aggiunti i turisti stranieri che noleggiare auto in Italia: secondo le norme, le società di noleggio non rispondono in qualità di soggetti obbligati in solido.

Questo apre un capitolo diverso: le società di locazione, secondo gli articoli 84 e 196 del codice della strada, non sono in alcun modo tenute a corrispondere l'importo della sanzione irrogata. Alcuni comandi, riescono a ottenere

i dati del locatario ed a compilare così un verbale di contestazione, spedito all'estero, ma su quanti poi paghino è difficile avere dati precisi.

Parliamo in genere di noleggi a breve termine, quelli per i quali il cliente deve fornire una carta di credito valida a garanzia di eventuali danni o eventuali inadempimenti contrattuali, come ad esempio il riconsegnare l'auto senza benzina o il non riconsegnarla affatto.

Ebbene in questi casi, la società di noleggio preleva il necessario dalla carta di credito e conserva le generalità degli intestatari, che vengono chiaramente comunicate alle polizie in caso di richiesta.

Il prelievo forzoso non è però possibile per le sanzioni amministrative: perché?

Noi non sappiamo rispondere.

In altri casi, l'identificazione del conducente è possibile in aree frontaliere, dove le polizie di due stati confinanti collaborano stabilmente scambiandosi dati e informazioni: tra Italia e Francia le cose non vanno malissimo e capita che presso gli uffici verbali delle polizie italiane arrivino pagamenti e ricorsi: i francesi sono soliti, ad esempio, chiedere ai prefetti italiani "clemenza" in ragione delle proprie difficoltà economiche o adducendo motivi tra i più vari, come ad esempio il disorientamento o la prima violazione.

Possiamo però dire che la legge italiana sta timidamente tentando di ottenere un'identificazione certa del conducente sulle locazioni superiori a trenta giorni, quando questa sia concessa a persone fisiche o giuridiche italiane, in relazione all'articolo 94/4° bis del Codice della Strada, introdotto di recente e del quale siamo in attesa che la Motorizzazione Civile sia in grado di aggiornare i propri archivi.

Al momento, dunque, tutto è fermo.

Anche gli accordi di Schengen, stipulati dal 1985 in poi, non aiutano granché: in teoria, le polizie dei 29 stati attualmente aderenti al trattato, possono accedere ai rispettivi archivi mediante i Centri di Cooperazione di Polizia e Dogana, ma quando oltreconfine arriva una richiesta di accertamento, per sapere ad esempio chi sia intestatario di un veicolo, essa deve essere accuratamente motivata e non sempre la risposta arriva, se si tratta di una multa: la Spagna non ci risulta aver mai risposto a richieste di questo tipo, il Principato di Monaco ha smesso da qualche anno e San Marino invece procede alla notifica ma spesso dopo i 360 giorni.

Tali informazioni potrebbero certamente essere acquisite da soggetti privati, titolati all'interrogazione di archivi informatici, ma l'emissione di un ruolo sarebbe possibile – come già detto – solo se le generalità della persona fisica fossero corrispondenti a uno straniero fiscalmente censito in Italia e la riscossione coattiva potrebbe aver luogo se il soggetto venisse alla fine rintracciato.

Insomma, un bel problema: praticamente, per comporre un verbale e renderlo effettivo, serve un'indagine vera e propria, che impegnerebbe persone e tempo e che non è affatto detto si concluda con la riscossione della sanzione.

In più, a complicare la già farraginoso situazione, c'è il fatto che tale nostra incapacità sia assai nota all'estero: pensate che appena un anno fa il quotidiano tedesco Sueddeutsche Zeitung aprì la propria edizione riportando un invito dell'ADAC, l'automobil club, a non pagare le

molte italiane. Il senso era quello dell'ennesimo sfottò, che seguiva di poco la famosa foto della P38 nel piatto di spaghetti pubblicata da Der Spiegel e molti altri anche più recenti, stavolta messo in piedi per dire che se in Germania esiste un'autorità in grado di esigere i proventi contravvenzionali stranieri, in Italia *nein*.

Il nostro punto debole è un insieme di punti deboli. Il *vulnus* maggiore è rappresentato dal fatto che in Italia i reati stradali comportano quasi sempre l'identificazione immediata del reo: stato di ebbrezza, omissione di soccorso, guida senza patente... Insomma, una pattuglia ferma l'auto con a bordo una persona che si sia macchiata di tali reati e procede di conseguenza. Se invece un'auto viene immortalata a 300 all'ora in autostrada, si tratta solo di una sanzione amministrativa, per quanto grave (e anche su questo si può poi discutere) se comminata a un italiano, che in qualche modo deve affrontare il procedimento amministrativo di esibizione della patente, della decurtazione dei punti e di pagamento della sanzione (o di tutti i noti sotterfugi di cui stavolta facciamo a meno di parlare).

Per la Svizzera (ma anche per altri stati, come la stessa Germania o l'Austria), superare i limiti di velocità è invece una questione da tribunale e allora ecco che scatta la rogatoria: il pubblico ministero apre l'azione penale e chiede a noi italiani di servirgli la testa del reo (contravventore), identificandolo e mettendolo a conoscenza che se paga, il processo finisce subito. In stati come la Norvegia, invece, il processo di notifica è estremamente leggero e quando gli uffici hanno un nome e un cognome valido, la sanzione gli viene subito abbinata, in maniera tale che anche dopo vent'anni, se il soggetto si ripresentasse, magari in transito aeroportuale, scatterebbero le manette fino al pagamento.

Noi italiani potremmo fare altrettanto? Decisamente sì.

Le strade sono sostanzialmente due: la prima, a nostro giudizio non troppo praticabile, consiste nel trasformare il codice penale e quello della strada, ad esempio con un rafforzamento dell'articolo 650 del codice penale, prevedendo come reato il mancato pagamento della sanzione e stabilirne l'estinzione al momento dell'oblazione, ma i costi stessi del processo renderebbero antieconomico l'esercizio dell'azione penale.

La seconda, e questa è la nostra proposta, è quella di una modifica dell'articolo 207 tendente a istituire un automatico gravame del mancato pagamento di un verbale di contravvenzione in carico al veicolo e l'immediato contemporaneo inserimento in un'apposita banca dati che ne disponga l'istantaneo fermo in caso di controllo di polizia o di transito in una delle banche dati di cui le forze dell'ordine dispongono, con la possibilità di inserire, magari in un secondo momento, i dati del proprietario che dovessero essere nel frattempo acquisiti. Questo secondo step tornerebbe utile nel caso in cui il veicolo trasgressore passasse nel frattempo di proprietà, particolare che potrebbe agevolmente essere desunto dalla lettura dei documenti di circolazione.

Abbiamo la tecnologia, le banche dati e gli strumenti giuridici per esigere quanto ci è dovuto. Basta solo volerlo fare e noi abbiamo un'idea, in realtà copiata dalle autorità catalane, che hanno dato mandato ai *Mossos*

d'Esquadra, la polizia regionale, di acquisire i dati in tempo reale dai radar autostradali: in pratica, un'auto straniera che viola il codice finisce subito nei bollettini di ricerca e difficilmente riesce a passare il confine prima di essere presa. Le autorità di Barcellona credono che il sistema consentirà loro di recuperare ogni anno dai 17 ai 72 milioni di euro. Mica noccioline!

Autostrade per l'Italia utilizza da molti anni sistemi di localizzazione di veicoli e targhe i cui conducenti commettono infrazioni (velocità e sorpasso) oppure omettono ripetutamente di corrispondere il pedaggio. Il famoso Tutor li identifica al momento dell'uscita e li blocca tra le due sbarre, facendo istantaneamente intervenire la pattuglia, il cui personale arriva, identifica il conducente, esegue misure cautelari reali (ad esempio il sequestro del veicolo) eventualmente disposte dall'Autorità Giudiziaria e, comunque, interrompe i reati e consente la prosecuzione dell'azione penale.

Ipotizziamo che un'autovettura con targa straniera sia parcheggiata in divieto di sosta: un agente della Polizia Municipale contesta la violazione ma non riesce a notificarla al trasgressore, il quale riparte e sparisce. Ebbene: il verbale dovrebbe essere subito inserito alle ricerche nei terminali di polizia e in quelli degli enti locali e autostradali e così, al primo passaggio o al primo controllo, scatterebbe l'obbligo differito di corrispondere quanto dovuto. Basterebbe solo modificare l'articolo 207 del codice della strada, prevedendo la notifica e il pagamento differito della sanzione per chiunque si trovi a condurre il veicolo segnalato in violazione e velocizzare la procedura di inserimento del verbale negli archivi telematici, così il conducente straniero difficilmente potrebbe lasciare il territorio dello stato italiano senza essere intercettato da un Tutor e, quindi, senza aprire il portafoglio e pagare né, d'altronde, potrebbe rientrarvi impunemente.

Furbetto italiano compreso e così i veri furbi sarebbero all'improvviso gli italiani onesti, che potrebbero cominciare a pagare un po' meno delle loro tasse e dare nello stesso tempo un vero senso all'azione di polizia. ■

