



Foto Coraggio

GUIDA SENZA PATENTE: LA DEPENALIZZAZIONE, I CORSI E RICORSI DELLA LEGISLAZIONE STRADALE E LE PROBLEMATICHE CONSEGUENTI

S

arà per via degli inevitabili corsi e ricorsi storici ma, quando nel 2007 il parlamento mise mano alla revisione del codice della strada, diede uno sguardo alle statistiche e si accorse che sulle strade morivano circa 5mila persone all'anno ed altre 200mila restavano ferite. Potere della statistica, decise di estrapolare alcuni articoli del disegno di legge allora in discussione per intervenire al più presto, con strumenti d'urgenza.

Così, col d.l. n. 117 del 3 agosto 2007 la guida senza patente, norma depenalizzata nel 1999, tornò ad essere reato.

Oggi, con il d.lgs. 15 gennaio 2016, n. 8, per andare avanti la macchina del tempo legislativa ritorna invece indietro di quindici anni. Domanda: sarà per via delle statistiche che migliorano? Adesso il fenomeno circolatorio è più sicuro?

Se così fosse resterebbe incomprensibile quel vincolo di fiducia recentemente imposto dal Governo al voto parlamentare

sull'omicidio stradale.

La verità è che nel 2007 si ragionò di “disposizioni urgenti modificative del codice della strada per incrementare i livelli di sicurezza nella circolazione”, mentre col d.lgs. n. 8/2016 si ragiona in termini di deflazione del sistema penale *tout court*.

Notare che nel decreto non è scritto a chiare lettere che il comma 15 dell'art. 116 cds è depenalizzato, ma la trasformazione in illecito amministrativo della guida senza patente avviene in applicazione di una norma generale, secondo la quale tutti i reati puniti con la sola pena pecuniaria (multa o ammenda) vengono trasformati in illecito amministrativo. Tutti, meno che quelli di cui al d.lgs. 286/1998 (Testo Unico dell'Immigrazione) cioè, in sostanza, il cosiddetto reato di immigrazione clandestina, punito con la multa e rimasto penale. Bene, qui, ancora una volta, la sovranità delle statistiche deve farci riflettere: quanti sono i clandestini in Italia e quanti coloro che guidano senza patente, volendo tralasciare che talvolta le due categorie si

sovrappongono?

In termini di effetto deflattivo sulle cause penali è evidente che la depenalizzazione del reato di clandestinità avrebbe dato certamente maggiori frutti, ma sono le considerazioni politiche (che peraltro non discutiamo) a fare la differenza. La verità è che per il reato di immigrazione è stata fatta una riflessione a parte, data l'emergenza profughi in atto, mentre la norma sulla guida senza patente è finita nel calderone della depenalizzazione senza eccezioni.

Quando il legislatore depenalizza, poi, affida alla notevole entità della sanzione la promessa che il rigore non verrà meno. Per la guida senza patente, per esempio, si pagherà da 5mila a 30mila euro, a conti fatti 5mila in misura ridotta: una bella somma, per chi ce l'ha. Sì perché le sanzioni amministrative patiscono un limite strutturale: sono inefficaci per i ricconi (per i quali 5mila euro possono avere un peso che vale il rischio) e per gli incapienti (che non avendo nulla sono invulnerabili alla sanzione).

Come si giunge a determinare la somma? Applicando, come vuole il decreto n. 8/2016 il titolo VI del codice della strada, che consente il pagamento del minimo edittale (5mila euro, appunto) entro 60 giorni.

Tornando agli effetti concreti, anche se le statistiche sulla specifica violazione sono poche, dobbiamo ritenere che le categorie di trasgressori siano per lo più due: i minorenni (per i quali ora risponderanno pecuniariamente i genitori) e gli stranieri (che se clandestini sono incapienti e non pagano). Restano quelli a cui la patente è stata revocata. Inutile sottolineare, e questo spiega la carenza di dati statistici aggiornati, che in caso di incidente chi non ha la patente spesso si dà alla fuga, perché a parte la sanzione, penale o amministrativa che sia, senza patente le conseguenze risarcitorie per i danni schizzano ai massimi livelli.

Questo faceva del reato di guida senza patente un reato di pericolo, una difesa penale anticipata, diretta più che a punire il mancato rispetto di una regola a sanzionare una condotta pericolosa e foriera di peggiori conseguenze. Lui guida, però nessuno ha testato la sua capacità pratica, né la sua conoscenza della normativa stradale: per quel conducente la segnaletica orizzontale potrebbe rappresentare un insieme di allegre figure geometriche che ornano il percorso stradale.

Quella verticale, ottimi caravanserragli dove poter legare il cammello. Oppure, quel conducente abusivo più civilizzato i segnali li conosce, ma guida con una patente di categoria diversa, il che espone tutti alla sua imperizia. Peggio, se la patente non sia stata rinnovata o revocata per motivi sanitari, perché senza volerlo la sua inidoneità fisica (pensiamo al calo della vista o alla possibilità di crisi convulsive) può creare pericoli inaspettati a se stesso e agli altri. Sono questi i casi depenalizzati, insieme alla guida senza patente perché revocata, alla guida di macchine agricole o operatrici senza patente, all'extracomunitario che circoli in violazione del provvedimento di inibizione di cui all'art. 135, comma 6 C.d.S., oppure che, patentato nel suo Stato d'origine, circoli trascorso più di un anno dalla data di residenza in Italia, il cittadino comunitario che violi il provvedimento di inibizione di cui all'art. 136-ter, comma 3 C.d.S..

Tutti questi trasgressori (ma sarebbe più efficace definirli potenziali pericoli pubblici) se individuati riceveranno un verbale

amministrativo e, non per una violazione formale cioè per il semplice motivo di non aver rispettato una regola, ma per aver tenuto una condotta altamente pericolosa in sé considerata. Aggiungeremmo: non una violazione durante la guida, ma una deliberata decisione di mettersi in viaggio senza averne i requisiti, che è la violazione madre di tutte le altre. Ingranando la marcia quel conducente abusivo è come se stracciasse in un solo gesto il codice della strada, perché non è tenuto a conoscerlo, meglio è normale che ne prescindano.

Una barriera penale però è rimasta: quella della guida senza patente reiterata nei due anni, punita con l'arresto fino ad un anno.

Parliamo, insomma, della recidività. Ma attenzione, non di quella penale: nel nostro caso il recidivo è punito per aver reiterato un comportamento che alla prima violazione era di natura amministrativa. Cosa c'entra? Molto semplice: fino a ieri la guida senza patente era reato e la recidiva era certificabile. La prima condanna diventava definitiva, veniva annotata al casellario giudiziale e inserita nei terminali di polizia. Ai fini del controllo, se non a quelli penali, la procedura era facile e certa. Oggi per stabilire la recidiva dobbiamo osservare il dettato dell'art. 8Bis della legge 681/1981 il quale sancisce che *“si ha la reiterazione quando, nei cinque anni successivi alla commissione di una violazione amministrativa (nel caso di guida senza patente 2 anni, in applicazione del C.d.S.) accertata con provvedimento esecutivo, lo stesso soggetto commette una violazione della stessa indole”*. E' vero, il codice della strada prevede una anagrafe nazionale degli abilitati alla guida per l'annotazione delle sanzioni accessorie, dei punti-patente e delle sanzioni inflitte a seguito di incidenti.

Se fosse completamente operativa (lo è solo per i punti) sarebbe un valido data base che la polizia potrebbe comodamente interrogare anche su strada per conoscere i precedenti stradali sfavorevoli. Ma non lo è, completamente operativa, e anche se lo fosse avrebbe una portata limitata ai fini dell'accertamento della recidiva. Notare un dettaglio (e il diavolo si nasconde nei dettagli, come si dice): si tratta dell'anagrafe nazionale degli *“abilitati alla guida”*, quindi impossibile trovarci i non patentati.

Ed a proposito sempre di dettagli notiamo che per avere la recidiva la violazione amministrativa deve essere accertata con provvedimento *“esecutivo”*. Cioè decorsi i termini per il pagamento in misura ridotta, quelli dell'eventuale ricorso e della decisione sullo stesso, o decorsi i termini dell'opposizione in sede giurisdizionale (e qui l'effetto deflattivo sull'apparato giudiziario viene meno, spostandosi, per il caso di guida senza patente, il carico di lavoro dalla sede penale a quella civile).

Insomma, è difficile accertare la recidiva e resta comunque un discreto lasso di tempo nel quale è possibile reiterare la condotta senza che si possa parlare di recidiva in senso tecnico.

Ecco la guida senza patente, dopo l'ondata della depenalizzazione: una condotta amministrativamente illecita difficile da sanzionare, una condotta penalmente rilevante (quella della reiterazione) difficile da accertare.

Ma la storia è fatta così: di corsi e ricorsi. E speriamo di non dover ripenalizzare domani ciò che abbiamo depenalizzato oggi.

***Dirigente della Polizia di Stato e
Docente di Politiche della Sicurezza
Presso l'Università di Bologna
ugo.terracciano@unibo.it**