
PATENTE A PUNTI E SICUREZZA STRADALE : EFFETTI E COMPARAZIONI



Roma, novembre 2003

La realizzazione dell'elaborato è stata curata dal Dott. Marco Colazingari, Ricercatore della Fondazione Filippo Caracciolo

**PATENTE A PUNTI E SICUREZZA STRADALE:
EFFETTI E COMPARAZIONI****INDICE**

<i>Introduzione</i>	Pag. 5
1. La patente a punti: violazioni del CdS e deterrenza	
1.1 Relazione tra punti di demerito e incidenti stradali.....»	9
1.2 Patente a punti ed effetto deterrente.....»	11
1.3 I programmi di rieducazione	15
2. La patente a punti in Italia	
2.1 Violazioni e sanzioni.....»	19
2.2 Patenti professionali e punti di demerito.....»	28
2.3 I corsi per il recupero dei punti.....»	28
2.4 I ricorsi avverso i verbali.....»	32
3. La patente a punti nei paesi anglosassoni	
3.1 UK.....»	33
3.2 USA	37
3.3 Canada.....»	42
3.4 Australia.....»	48

4. La patente a punti nei paesi europei

4.1 Germania	Pag. 53
4.2 Francia.....»	56
4.3 Irlanda	» 59

5. Alcune Misure per la sicurezza stradale in Europa

5.1 I dati sugli incidenti stradali	» 62
5.2 Effetti dell'uso delle cinture di sicurezza	» 66
5.3 Effetti della politica contro la guida in stato di alterazione da alcol.....»	67
5.4 I comportamenti più pericolosi.....»	70
5.5 Patente a punti e premio assicurativo.....»	72

<i>Conclusioni</i>»	74
----------------------------------	----

<i>Bibliografia</i>	» 77
----------------------------------	------

INTRODUZIONE

Il presente lavoro, attraverso l'analisi dei dati statistici sugli incidenti stradali, mira ad una valutazione generale degli effetti dell'introduzione della patente a punti in Italia e all'estero.

La collettività, per soddisfare le sue esigenze di mobilità, è disposta ad affrontare -e affronta ogni giorno- un generico "rischio della strada", misurabile con i tassi di incidentalità e di mortalità. Il trasporto stradale, in particolare, rappresenta la modalità di trasporto più pericolosa. È compito dell'operatore pubblico farsi carico della minimizzazione di questo rischio, attraverso l'implementazione di azioni idonee a diminuire il numero e la gravità degli infortuni stradali.

Ogni anno nel mondo 700.000 persone muoiono sulla strada e più di 10 milioni rimangono ferite. Il costo per ogni paese rispetto al Prodotto Nazionale Lordo è stimato tra l'1 e il 3%.

La Commissione Europea, nel Libro Bianco sulla politica dei trasporti, stabilisce l'obiettivo di dimezzare entro il 2010 il numero delle vittime della strada, che nel 2000 sono state nell'Unione più di 41 mila, senza contare i feriti, pari a circa 1,7 milioni. I costi monetari che derivano dagli incidenti stradali in Europa sfiorano i 160 miliardi di euro l'anno, mentre i costi umani sono incalcolabili ma sicuramente drammatici. La spesa per gli interventi di prevenzione è stata finora comparativamente esigua rispetto ai danni, impegnando soltanto il 5% circa del costo totale degli incidenti. Appare immediata la sproporzione tra il rischio nell'uso della strada e le altre attività umane quotidiane: in altre aree di attività che potenzialmente comportano il rischio di rimanere feriti o di morire, come gli infortuni sul lavoro ad esempio, qualsiasi livello di mortalità è considerato inaccettabile.

L'Italia, in linea con altri paesi dell'Unione, si è posta l'obiettivo di ridurre del 40% il numero delle vittime degli incidenti stradali entro il 2010. Il problema del numero dei morti sulle strade nel nostro paese (6.682 persone e 334.679 feriti nel 2001) è stato affrontato, sino agli anni più recenti, con eccessiva tolleranza e con fatalistica rassegnazione: la legge istitutiva del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS) è molto recente (luglio 1999) e fino ad allora non era predisposto alcun piano articolato di misure volte a migliorare il livello di sicurezza stradale. Si è perciò accumulato un notevole ritardo rispetto ai paesi più attenti.

Benché in qualsiasi sistema dei trasporti esista un livello per così dire "naturale" di fatalità, insito nel sistema stesso e impossibile da eliminare completamente perché legato al numero dei veicoli circolanti e alla popolazione, è possibile però agire in maniera tale da ridurre sensibilmente il numero delle vittime dei sinistri. In paesi come la Gran Bretagna e la Svezia -dove i rispettivi governi mettono la sicurezza stradale tra i principali obiettivi da perseguire e dove in tale direzione sono impegnati ingenti investimenti- il tasso di mortalità è stato ridotto notevolmente. Ciò dimostra come e in che misura l'operatore pubblico può incidere positivamente sulla sicurezza stradale dei suoi cittadini.

Molto è stato già realizzato nel campo delle tecnologie antinfortunistiche, dove lo *standard* di sicurezza passiva dei veicoli più recenti si è notevolmente elevato rispetto al passato: basta pensare a dotazioni quali l'ABS e l'*airbag*, ormai considerati requisiti essenziali. Anche nel campo dell'ingegneria stradale piccoli passi sono stati compiuti nel nostro paese, ma in questo caso si tratta in genere di interventi di tipo strutturale, i quali -oltre a richiedere un sostanzioso contributo finanziario- esplicano i loro effetti nel lungo termine. Si pensi ad esempio al trattamento dei punti pericolosi, all'incrocio a rotatoria, alle strisce in rilievo.

Alla luce del fatto che più del 60% degli incidenti è dovuto a comportamenti di guida sbagliati e che quasi il 47% del numero dei morti è causato da una guida scorretta, appare in tutta la sua importanza la strategia di intervento sull'elemento umano. Per la prevenzione degli incidenti stradali ci sono azioni volte ad accrescere la conoscenza del fenomeno e a favorire lo sviluppo di una diversa cultura della sicurezza stradale, come le campagne informative o educative. Ci sono poi interventi di tipo sanzionatorio, che mirano a contrastare i fattori di rischio incidendo direttamente sul comportamento degli utenti, ad esempio ponendo misure punitive per il mancato uso dei dispositivi di sicurezza e la guida pericolosa.

In quest'ottica la patente a punti rappresenta invece un sistema misto, poiché possiede aspetti sia di natura preventiva nei confronti degli incidenti stradali (in quanto attraverso una misura c.d. "sanzionatoria" è diretta a colpire i comportamenti scorretti), sia di natura rieducativa, attraverso i corsi per il recupero dei punti. Infatti al meccanismo dell'accumulo dei punti di demerito, fino alla sospensione della patente, è in genere associata la possibilità di recuperare il pun-

teggio tramite la frequenza ad appositi corsi, la maggior parte dei quali miranti a rieducare i trasgressori per cercare di orientarli verso una guida più sicura. Alcuni corsi sono invece volti a migliorare le capacità pratiche dei conducenti.

La patente a punti è dunque un buon sistema per incoraggiare un comportamento orientato alla sicurezza, soprattutto nei confronti dei conducenti che trasgrediscono persistentemente il Codice della Strada (CdS). La patente a punti ha anche un effetto deterrente, poiché i trasgressori sono portati a considerare l'eventualità della sospensione della patente e non solo la pena pecuniaria. Il suo meccanismo è utile anche per le violazioni ripetute: c'è infatti una progressione della sanzione, che diviene più pesante dopo la prima trasgressione, poiché i punti si accumulano fino a dar luogo alla sospensione della patente. Il meccanismo dei punti di demerito ha alla base l'idea che coloro che violano persistentemente le norme relative alla sicurezza stradale hanno un più alto rischio di incidente: quindi la patente a punti contribuisce anche a espungere dalla strada i trasgressori più pericolosi.

In tutti i paesi del mondo dove è stato introdotto, il meccanismo della patente a punti ha contribuito a ridurre notevolmente il numero degli incidenti e delle vittime. L'ACI, che ne propose l'istituzione nel nostro paese già nel 1983, guarda perciò positivamente alla nuova legge che l'ha recentemente istituita. Per quanto riguarda l'ampiezza degli effetti positivi della patente a punti, questa sarà determinata da chi è chiamato ad applicare la normativa: la percezione del rischio, da parte del trasgressore, di essere individuato e punito varia a secondo delle sue aspettative sulla effettività e sulla severità dei controlli e delle relative sanzioni; queste ultime incidono quindi fortemente sull'efficacia del meccanismo.

C'è da dire peraltro che la previsione di ritirare la patente nel caso delle trasgressioni più gravi c'era già e rimane nel nostro CdS, a prescindere dai punti; e ci sono paesi, come la Svezia, dove i tassi di incidentalità e di mortalità sono tra i più bassi del mondo, benché la patente a punti non sia prevista, ma l'attenzione del conducente alle norme è molto alta a causa della notoria severità dei controlli stradali. Ci sono al contrario paesi, come gli USA, dove la patente a punti è operante da molti anni ma i tassi di incidentalità e mortalità rimangono tra i più alti del mondo. Quindi sembra che, quale che sia la sanzione (sanzioni pecuniarie, punti, ritiro ecc) quello che conta è alla fine la percezione del rischio e delle conseguenze della trasgressione,

fattori che contribuiscono nel lungo termine alla formazione di una "cultura dei comportamenti corretti".

La patente a punti in Italia rappresenta comunque e senza dubbi un passo in avanti verso una politica della sicurezza stradale più incisiva ed efficace, in grado di diminuire il numero delle vittime. Per il momento, statistiche alla mano, sembra che gli automobilisti italiani siano più attenti sulle strade: gli incidenti sono diminuiti del 24% tra il 30 giugno 2003, data di entrata in vigore della patente a punti, e il 31 agosto dello stesso anno (da 36.026 a 27.537 incidenti), risparmiando 204 vite umane rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Si tenga però presente che i buoni risultati ottenuti, sia in termini di vite salvate sia di incidenti evitati, potrebbero essere in parte dovuti al c.d. "effetto annuncio", provocato dalla massiccia campagna informativa e mediatica che sicuramente ha contribuito ad accrescere il potenziale deterrente della legge. Per una valutazione attendibile degli effetti si dovrà però attendere una serie storica sufficientemente ampia di dati statistici che confortino il buon andamento iniziale.

1. LA PATENTE A PUNTI: VIOLAZIONI DEL CDS E DETERRENZA

La prima patente a punti fu introdotta nel Connecticut (USA) nel 1947. Poi fu la volta del Regno Unito, nel 1962; a seguire, nel 1967, la Nuova Zelanda e alcuni Stati dell'Australia¹; poi il Giappone (nel 1969) ed infine, più recentemente, in Europa. In qualsiasi Stato del mondo dove è stata adottata la patente a punti gli incidenti stradali sono diminuiti e così pure il numero delle vittime.

Per misurare l'impatto dell'introduzione della patente a punti nell'Irlanda del Nord (avvenuta nel 1997), nel 2000 sono state poste ai conducenti una serie di domande: il 37% non aveva cambiato affatto le proprie abitudini di guida; il 32% guidava con maggiore attenzione, mentre il 33% andava più piano. In Irlanda, dove il sistema è stato introdotto lo scorso anno (novembre 2002), nei primi quattro mesi sono stati assegnati punti di demerito a 23.000 conducenti e il numero dei morti sulla strada si è ridotto da 146 a 89 rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Un'indagine rilevava che quattro conducenti su cinque avevano cambiato il loro comportamento di guida dopo l'introduzione della patente a punti. Ma uno studio più recente mostra che l'effetto maggiore è stato quello iniziale, durante i primi mesi; poi i conducenti hanno superato la paura di subire la sanzione dei punti di demerito e sono in parte tornati alle vecchie abitudini. Il problema è dunque quello di sviluppare controlli efficaci e vigilanza costante, affinché l'iniziale comportamento corretto dovuto alla paura della sanzione si trasformi nel tempo in comportamento abituale e consapevole.

1.1. RELAZIONE TRA PUNTI DI DEMERITO E INCIDENTI STRADALI

Obiettivo della patente a punti è l'identificazione di comportamenti a rischio per favorire la modifica di abitudini scorrette. Ma quanto è diretta la relazione tra il numero dei punti di demerito e gli incidenti? Diversi studi hanno cercato di porre in relazione i punti di

¹ Lo Stato "Territori del Nord" è l'unico Stato australiano a non avere ancora adottato il sistema della patente a punti.

demerito e gli incidenti stradali.

In California sono stati condotti studi sin dal 1964, utilizzando il *database* del *Department of Motor Vehicles* (la Motorizzazione americana). Nel sistema dei punti di demerito della California, a molte trasgressioni del Codice della Strada con veicolo in movimento è assegnato un punto di demerito; per violazioni più serie, come l'alcol alla guida e la guida pericolosa i punti sono due, mentre per la maggior parte delle violazioni con veicolo non in movimento non ci sono punti. Il sistema è estremamente semplice. Nel caso in cui più violazioni siano contestuali è assegnato solo il punteggio previsto per la trasgressione più grave.

Una pubblicazione edita nel 1990 del *Californian Department of Motor Vehicles*² riscontra che la correlazione tra gli incidenti e i punti di demerito è leggermente più alta di quella tra gli incidenti e le trasgressioni accertate. Uno studio più recente conclude che:

- esiste una marcata relazione lineare tra i punti di demerito e il rischio di incidenti, confortando e sostenendo la politica di applicazione del ritiro della patente come contro-misura per i conducenti con molti punti di demerito;
- al fine di identificare i conducenti ad alto rischio, è più efficace il calcolo basato sul totale di tutti i punti di demerito e delle violazioni senza punti, sommati agli incidenti, rispetto al calcolo dei soli punti di demerito.

Uno studio del 1991³, condotto con i dati di un campione di 800.000 conducenti dell'Ontario nel periodo di quattro anni, e contenente informazioni sull'età, sul sesso, sulle trasgressioni, sugli incidenti e sulle sospensioni delle patenti, formula sedici modelli di relazioni matematiche per stimare il potenziale di incidenti di un conducente. La relazione più significativa (basata sull'età, sul sesso, sugli incidenti e su quattordici violazioni con pesi distinti) identifica approssimativamente il doppio dei conducenti con potenziale di incidenti

² Janke, M., Kuan, J. & Peck, R., *Strategies for Increasing the Traffic Safety Potential of the Negligent Operator Point System*, Californian Department of Motor Vehicles, Ottobre 1987.

³ Smiley, A., Hauer, E., Persaud, B., Clifford, L. and Duncan, D., *Accident Potential: An Ontario Driver Records Study Technical Report*, Ontario Ministry of Transportation, Aprile 1991.

rispetto al sistema dei punti di demerito che era in vigore nell'Ontario. Dei 10.000 peggiori conducenti identificati dal modello, 2.116 ebbero incidenti nei due anni successivi che seguirono lo studio.

Un articolo pubblicato dai ricercatori dell'Università di Toronto⁴ una decina di anni fa conclude, attraverso un'analisi statistica, che l'identificazione dei conducenti pericolosi attraverso l'uso dei punti di demerito non è affidabile: per puro caso, alcuni conducenti che si comportano con relativa prudenza finiscono per essere inseriti nell'elenco dei pericolosi mentre, al contrario, alcuni conducenti pericolosi non sono individuati affatto.

In sostanza i punti di demerito possono essere genericamente considerati un indicatore del rischio di incidente di un conducente, ma provare una relazione lineare è molto difficile perché ci sono poche prove scientifiche; occorrerebbe legare tra loro sostanziosi *database* delle patenti e degli incidenti e incrociare i dati. Per il momento quindi, benché alcune analisi matematiche mostrano che c'è un incremento del 50% del tempo che trascorre tra la seconda e la terza violazione rispetto al tempo che intercorre tra la prima e la seconda, bisogna accontentarsi di attribuire al sistema dei punti di demerito un generico effetto di deterrenza nei confronti dei comportamenti pericolosi. I conducenti, dopo la prima punizione, cambiano il loro comportamento, almeno nel breve periodo, così che quelli che incorrono nella seconda sanzione sono circa l'80% rispetto a quelli attesi.

Il problema è che ci sono alcuni individui reattivi alle sanzioni pecuniarie, altri invece reattivi all'imposizione dei punti di demerito e altri ancora reattivi ad entrambi.

1.2 PATENTE A PUNTI ED EFFETTO DETERRENTE

Il controllo di polizia del rispetto del CdS può essere efficace solo se operante in un sistema di leggi e regolamenti che lo supporti. Tale sistema ha bisogno di essere radicato nella morale sociale per funzionare, cioè deve essere generalmente accettato dalle persone. La com-

⁴ Hauer, E., Quale, K. and Liu, A., *On the Use of Accident or Conviction Counts to Trigger Action*, Transportation Research Record 1401, Transportation Research Board, 1993.

binazione di questi elementi crea l'effetto deterrente, sia nei confronti del singolo individuo, sia nei confronti dell'intera società. Una attitudine positiva verso una particolare legge incrementa sensibilmente la sua osservanza: la deterrenza attraverso le leggi, la sorveglianza e le sanzioni è tanto più efficace quanto più l'opinione pubblica le accetta. Se una violazione del CdS è più o meno tollerata dalla maggioranza della popolazione, questo fatto erode anche la deterrenza, poiché la paura di essere individuato dalle forze dell'ordine è radicata da ultima sul timore di una reazione sociale negativa verso quella determinata violazione.

Il successo o il fallimento di una politica legata alla sicurezza stradale non dipende soltanto dal funzionamento delle forze dell'ordine, ma è determinato dal modo in cui diversi soggetti (forze dell'ordine, autorità che si occupano di strade e di trasporti, industria automobilistica, organizzazioni varie ecc.) coordinano le loro attività, lavorando professionalmente in un sistema reticolare. È di rilievo anche il fatto che spesso ci possono essere differenti gradi di accettazione delle leggi del CdS da parte di gruppi sociali diversi, come il pubblico, i giornalisti, i politici, le forze dell'ordine e l'amministrazione. Per certi versi il sistema dei valori generalmente accettato dalla collettività può essere influenzato da campagne informative o di propaganda, benché in genere i cambiamenti sociali siano molto spesso spontanei ed autonomi.

La legge serve a regolare il comportamento e il CdS non fa eccezione. Un utente della strada decide di rispettare o di violare una norma in base ai costi e ai benefici che associa al comportamento rispettoso. Da un punto di vista teorico, questo processo di scelta è sempre razionale; ma nella pratica molto spesso non lo è. Quando si tratta di traffico, le scelte delle persone sono spesso caratterizzate da fattori irrazionali: gli uomini tendono alle scorciatoie mentali, si adattano alle abitudini; inoltre gli individui possiedono informazioni incomplete, giudicano intuitivamente e spesso imitano i comportamenti degli altri.

La chiave di volta nell'efficacia di una norma del CdS, almeno nella fase iniziale della sua applicazione, è un alto livello di percezione del rischio di essere scoperto e punito. Il timore della sanzione dovrebbe essere il meccanismo principale della deterrenza. Se, in generale, è possibile affermare che la sanzione migliora l'osservanza di una norma del CdS, è al contrario difficile dire quali sono gli effetti di di-

verse qualità della punizione, come la severità e il tipo di punizione. Ma una volta che il trasgressore è stato identificato, deve essergli applicata la sanzione prevista: pena pecuniaria, punti di penalità, sospensioni temporanee dalla guida, programmi di rieducazione, ritiro della patente; quale che sia, l'importante è che la sanzione prevista sia applicata. Gli utenti della strada si sono costruiti, con il tempo e con l'esperienza, un quadro dei vari aspetti del sistema, con stime riferite alla possibilità di essere identificato in seguito ad una violazione, l'attitudine della polizia, la certezza o meno di essere punito ecc. Se la probabilità di essere sanzionato è ragionevolmente bassa, un inasprimento della pena non ha effetto deterrente. Una maggiore severità della pena può avere un più forte effetto inibitorio solo se è combinata con un aumento del rischio soggettivo di essere individuato. L'attività di polizia dovrebbe essere primariamente indirizzata come deterrente per i conducenti inclini a commettere infrazioni, attraverso l'aumento della percezione del rischio di essere individuato e punito. Le campagne di informazione pubblica possono essere efficaci perché incrementano la consapevolezza in tema di sicurezza, ma devono essere seguite subito dal controllo di polizia, altrimenti gli effetti potrebbero essere vanificati: le informazioni perdono di credibilità se gli utenti della strada non verificano personalmente un incremento della sorveglianza da parte della polizia.

I sistemi automatici, come le telecamere, sono particolarmente efficaci in questo. Alcune specifiche sanzioni possono essere molto efficaci nell'influenzare i comportamenti: prima fra tutte il ritiro della patente, che si è dimostrata una misura adatta a combattere le infrazioni ripetute e i guidatori che violano le norme più importanti del CdS. Questa sanzione è efficace perché il ritiro della patente ha effetto sulla mobilità del trasgressore e quindi cambia addirittura il suo stile di vita. Quasi tutti i paesi europei hanno la previsione del ritiro della patente nei casi di eccesso di velocità e di guida in stato di ebbrezza. Analogamente, il sistema dei punti di demerito costituisce la percezione di un forte rischio che un accumulo di violazioni al CdS possa portare fino al ritiro della patente.

In molti paesi europei (e in Israele) il CdS è ancora parte del codice penale: questo da una parte sembra appropriato per le conseguenze che alcune violazioni possono avere, ma pone seri problemi in termini di prove, di procedure giudiziarie, di perdita di tempo delle forze di polizia in Tribunale ecc. Si assiste quindi ad una tendenza, da

parte di questi paesi, di spostarsi verso un sistema depenalizzato e semplificato di sanzioni.

L'applicazione di un sistema di punti di penalità sulla patente è diventato molto diffuso negli anni passati per legare ai comportamenti trasgressivi una sanzione appropriata: le violazioni sono valutate, a secondo della loro importanza, con un certo numero di punti di demerito. Quando la soglia è raggiunta in uno specifico lasso di tempo, la punizione che segue è più severa rispetto alla prima offesa.

Il sistema dei punti ha in genere lo scopo di migliorare la sicurezza stradale attraverso la possibilità di ritirare la patente ai guidatori che hanno dimostrato di non essere adatti alla guida a causa delle violazioni ripetute. Il sistema garantisce un trattamento uniforme e la progressiva severità ha un generico effetto preventivo e un aspetto di indulgenza verso gli utenti della strada che commettono la loro prima violazione. Non esistono però informazioni nella letteratura scientifica riguardo la *misura* dell'effetto deterrente del sistema dei punti. Ricerche di tipo quantitativo non ce ne sono, ma è certo che intercorre un periodo di tempo più lungo tra la seconda e la terza infrazione: dunque l'effetto deterrente aumenta all'aumentare del punteggio, e soltanto una piccola parte di coloro che prende punti arriva alla soglia del ritiro della patente. Il possedere dei punti di demerito sulla patente di solito intimorisce il conducente per la paura di non poter più guidare se sorpreso di nuovo a commettere infrazioni, e quindi lo stimola ad essere più attento e meno soggetto a correre rischi.

Parlando di deterrenza in generale, le misure legali che possono supportarla sono quelle che prevedono la revoca della patente e che presumono la responsabilità del proprietario per le violazioni quando il guidatore non può essere identificato. Nella deterrenza specifica per le trasgressioni al CdS ci sono dati che confortano l'uso del sistema dei punti, il ritiro della patente e i corsi di rieducazione, anche se non ci sono ricerche che indichino la misura di questi effetti. Oltre a queste misure legali e amministrative, la pubblicità è il mezzo più importante per supportare gli strumenti di deterrenza.

Le notifiche amministrative delle violazioni di norme del CdS dovrebbero essere integrate con messaggi personalizzati nei confronti del trasgressore, spiegando il rischio del suo comportamento.

1.3 I PROGRAMMI DI RIEDUCAZIONE

I programmi di rieducazione sono stati sviluppati per combattere la guida ad alto rischio, specialmente nel caso dell'alcol, ma anche per la velocità e la guida spericolata. Essi devono essere considerati come interventi volti ad incidere sulle cause dei comportamenti trasgressivi e hanno carattere formativo e non punitivo. Essi focalizzano la loro attenzione nel tentativo di influenzare le opinioni, le credenze e le attitudini del conducente, ed hanno riscosso un discreto successo nel diminuire la recidività dei comportamenti. In Germania ed Austria, per esempio, i programmi di rieducazione sono stati introdotti strutturalmente e fanno parte di tutto il sistema che regola la patente.

Lo scopo principale dei programmi di rieducazione stradale è tipicamente formativo, prevenendo comportamenti scorretti; la loro efficacia in genere migliora se fanno parte di un intero sistema di interventi. Le violazioni relative all'alcol –data anche la grande percentuale di comportamenti recidivi e l'alto rischio di incidenti- sono state le prime ad essere legate ai programmi. Successivamente sono stati introdotti per i neopatentati e per gli eccessi di velocità. I corsi di rieducazione svolgono anche un generico effetto preventivo, perché qualsiasi conducente cerca naturalmente di evitarli (partecipare ad un corso rappresenta oggettivamente un fastidio, soprattutto per la perdita di tempo e per il costo che bisogna sostenere per frequentarlo).

I programmi dei corsi di rieducazione stradale includono spesso interventi di tipo medico (soprattutto nel caso dell'alcol), attività sociali (servizio in ospedale dove sono curate le vittime degli incidenti stradali), addestramento alla guida sicura e terapia psicologica. L'assunzione di base è che il conducente deve cominciare una riflessione sul suo comportamento e quindi modificare alcune sue abitudini inappropriate. I programmi di addestramento alla guida sicura si basano invece sul presupposto che le ragioni delle violazioni del CdS siano dovute alla scarsa capacità e all'insufficiente conoscenza dei conducenti.

Essendo praticamente impossibile isolare gli effetti di una singola variabile del sistema, per valutare i programmi di rieducazione e la loro efficacia per migliorare la sicurezza stradale possiamo solo tenere conto delle loro caratteristiche. Anzitutto il programma di rieducazione stradale dovrebbe essere dinamico e quindi aperto alle correzioni e a continui miglioramenti, soprattutto attraverso l'utilizzo di procedimenti intermedi di diagnosi per assegnare ai conducenti pro-

grammi il più appropriati possibile al loro caso, fino all'adattamento dei programmi ai particolari problemi del singolo conducente. È inoltre necessario che il programma di rieducazione faccia riferimento alle teorie psicologiche sui cambiamenti di attitudine e comportamento, onde stabilire degli obiettivi che possano essere misurati, identificati e controllati. Infine bisognerebbe assicurare che i programmi siano di alto livello; una ricerca condotta in Germania e in Svizzera nel 1998 sottolinea la necessità di intensificare e coordinare tre livelli:

- inserire nei programmi di rieducazione il risultato delle ricerche sulla sicurezza stradale e le teorie psicologiche sui cambiamenti del comportamento;
- creare una struttura organizzata e basi legali per i corsi;
- addestrare e monitorare gli insegnanti.

In Olanda, l'organo preposto al ritiro delle patenti (*Bureau Voorde- ringen*) è abilitato dal Ministero dei trasporti ad imporre un corso EMA (*Educative Measures for Alcohol offences*) al trasgressore: se questi sceglie di non seguirlo entro un certo periodo di tempo, la sua patente sarà invalidata automaticamente. Il trasgressore deve inoltre pagare circa 220 € per frequentare il corso. I corsi EMA sono incentrati nel dare al conducente maggiori istruzioni: si ritiene che questi conducenti non abbiano una sufficiente capacità (mentale o motivazionale) per guidare gli autoveicoli, e che con un addestramento aggiuntivo si possa correggere la mancanza. Il tema centrale del corso è l'incompatibilità dell'uso dell'alcol alla guida. A confronto con i vecchi corsi che si tenevano fino al 1996, i nuovi corsi EMA richiedono un maggiore impegno da parte dei partecipanti e un'attenzione particolare è riservata alla componente emotiva della problematica comportamentista.

Durante il corso si porta subito l'attenzione sui rischi del *drink driving*: attraverso un approccio interpersonale e un orientamento di gruppo, si cerca di convincere i partecipanti che guidare in stato di ebbrezza è personalmente e socialmente inaccettabile per via dei pericoli che comporta. Tramite esercizi come l'auto-osservazione e i giochi di ruolo si cerca di far capire e riflettere i partecipanti sulle determinanti del loro comportamento problematico e di far loro capire e provare la possibilità di assumere un comportamento alternativo,

cioè quello più sicuro e responsabile.

Come in Olanda, anche in Germania e in Austria bisogna pagare per frequentare i corsi, così come in Gran Bretagna. In Germania, negli anni '70, psicologi attivi nel campo dell'educazione alla guida hanno dimostrato che i programmi tradizionali di rieducazione, cioè quelli basati su concetti come "conoscenza di guida", "accettazione del rischio" o "cognizione del pericolo", erano inefficaci per conducenti ripetutamente accusati di guidare sotto l'influenza dell'alcol: si è pensato allora di costituire un gruppo speciale per questi conducenti, visto che il loro problema è unico, cioè la loro attitudine verso l'alcol e i comportamenti di guida correlati.

In Germania ci sono vari enti che svolgono corsi, ma l'obbligatorietà o meno di un corso e le sue conseguenze sulla patente dipendono dalla legislazione di ciascuno Stato federale e dalle decisioni delle autorità locali.

In Austria, benché non esista la patente a punti, i corsi di miglioramento per chi guida in stato di ebbrezza esistono dagli anni '70 e sono in genere condotti in gruppi di 8-10 partecipanti riuniti in varie sessioni e si svolgono per più settimane, con una durata complessiva di 15 ore. Una ricerca condotta sui corsi in Austria ha rilevato che le persone che hanno frequentato il corso hanno un tasso medio di recidivismo pari alla metà rispetto a coloro che non lo hanno frequentato. Dal novembre del 1997 gli automobilisti austriaci che sono colpevoli di guida in stato di ebbrezza (cioè hanno più di 1,2 per mille di alcol nel sangue), oltre ad essere sanzionati con la sospensione della patente devono frequentare un corso di rieducazione psicologica obbligatorio.

In GB dal gennaio 2000, dopo un esperimento su un'area limitata iniziato nel 1992, il Tribunale può decidere di offrire al trasgressore un corso di rieducazione e, se questo accetta, può ridurre il periodo di sospensione della patente (fino ad un quarto al massimo) se il corso viene completato con successo. Il corso, a spese del trasgressore naturalmente, può variare tra le 16 e le 30 ore in totale e fornisce insegnamenti e analisi sulle violazioni legate alla guida in stato di ebbrezza, informazioni sull'alcol e i suoi effetti sul corpo umano, sulle prestazioni e, in particolare, sull'abilità alla guida. Inoltre sono previsti discussioni di gruppo e giochi di ruolo. Per ciascun corso ci sono in genere tra gli 8 e i 20 partecipanti.

I corsi di rieducazione nel campo della velocità sono molto meno

diffusi rispetto a quelli per l'alcol, anche perché l'eccessiva velocità è percepita come una variazione di un comportamento "normale", cioè non legato a problemi medici o psicologici. I corsi di rieducazione per i giovani sono più diffusi: in Austria per esempio, sin dal 1992, un neopatentato può essere, per determinate violazioni, costretto a frequentare un corso di rieducazione che prevede 4 sessioni da 3 ore ciascuna condotte da uno psicologo, lezioni di guida e discussione di gruppo finale; in genere il numero dei partecipanti varia dai 6 ai 10 massimo. I corsi austriaci hanno un approccio psicologico e tendono ad incidere sul comportamento ad alti livelli, esplicitando gli obiettivi della guida e quelli della vita, l'importanza personale della mobilità e dell'autoveicolo, e focalizzano principalmente l'attenzione sui fattori di rischio sulla base dell'autovalutazione.

Uno studio⁵ teso a valutare l'efficacia dei corsi di rieducazione in Austria (con un campione di quasi 1000 partecipanti) mostra che i neopatentati responsabili di gravi violazioni al CdS possono guadagnarne seri benefici; soprattutto l'approccio psicologico più ampio, che si occupa delle abitudini e dello stile di vita delle persone, sembra apportare i risultati migliori. Al contrario, non esistono prove che i corsi che focalizzano l'attenzione sulle informazioni e sul miglioramento delle capacità di guida abbiano degli effetti nel contenere i comportamenti scorretti. Questi fatti supportano l'idea che molto spesso le violazioni dei neopatentati sono il risultato di lacune comportamentali di più alto livello, come la mancanza di riflessione sugli obiettivi della propria vita, su quelli della guida e il loro reciproco rapporto. È poi naturale che le misure riabilitative che esplicano maggiore efficacia siano quelle ritagliate sulle ragioni individuali che si nascondono dietro le violazioni del CdS; in primo luogo quelle relative all'alcol, che –come abbiamo visto– andrebbero sempre trattate in modo specifico. In Germania e Austria c'è una grande attenzione ai programmi di riabilitazione, che a volte vengono addirittura ritagliati specificamente sui problemi del trasgressore.

5 C. Goldenbeld, J. Heidstra, R. Christ, T. Makinen, S. Hakkert, *Legal and administrative measures to support police enforcement of traffic rules*, Escape Project, 2000.

2. LA PATENTE A PUNTI IN ITALIA

2.1 VIOLAZIONI E SANZIONI

Il Decreto legislativo n. 9 del 2002 ha introdotto in Italia la patente a punti; la norma è stata successivamente riformata dapprima con il Decreto legge 151 del 27 giugno 2003 e poi, dopo un mese di rodaggio nell'applicazione del provvedimento d'urgenza, con legge n. 214 del 2003, il decreto è stato convertito a tempo di record con ulteriori modifiche.

A ciascuna patente esistente o di nuovo rilascio (di qualsiasi categoria) viene attribuita una dotazione iniziale di 20 punti. Violando determinate norme del CdS si perde un certo numero di punti. Nel caso in cui si commettano più infrazioni nello stesso accertamento i punti da sottrarre vengono sommati, con il limite di 15 punti come massima decurtazione possibile in una volta sola. Però questa disposizione non si applica nei casi in cui è prevista la sospensione o la revoca della patente⁶.

La decurtazione dei punti patente, che deve avvenire esclusivamente per via telematica, ha luogo non all'atto della violazione accertata, ma a seguito della comunicazione all'Anagrafe nazionale degli abilitati alla guida.

Nei casi in cui non sia possibile individuare immediatamente il conducente (il caso più comune è quello della fotografia dell'autovelox), la legge prevede che il proprietario del veicolo comunichi entro 30 giorni alle forze dell'ordine i dati del trasgressore, altrimenti i punti vengono decurtati all'intestatario medesimo. Se il proprietario è una persona giuridica, tale comunicazione è a carico del legale rappresentante o di un suo delegato e la mancata identificazione del conducente comporta una multa aggiuntiva di 343,35 € ma non la decurtazione del punteggio. La Circolare n. 300/A/1/44248/109/16/1, emanata il 12 agosto 2003 dal Dipartimento della pubblica sicurezza, precisa che questa multa si applica sia

⁶ Nei casi in cui è previsto il provvedimento di revoca della patente di guida, l'ordinanza prefettizia è considerata atto definitivo (in precedenza era ammesso ricorso al Ministro dei Trasporti entro 20 giorni) e l'interessato non può conseguire una nuova patente se non dopo che sia trascorso almeno un anno dal momento in cui è divenuto definitivo il provvedimento [CdS Art. 219 co 2 e 3].

quando l'azienda o ente non rispondono all'invito delle forze dell'ordine, sia quando rispondono senza fornire elementi sufficienti all'identificazione.

Sulla questione della responsabilità oggettiva del proprietario del veicolo c'è molto da dire: anzitutto il legislatore configura l'ipotesi di responsabilità per fatto altrui, che è una responsabilità "sostitutiva" del proprietario del veicolo quando il conducente non può essere identificato. Inoltre si tratta di una forma di responsabilità totale e assoluta, in quanto al proprietario non è più concesso l'onere di provare a suo discarico che la circolazione del veicolo è avvenuta contro la sua volontà (come previsto nell'art. 2054 c.c. sulla responsabilità in solido del proprietario del veicolo).

A nostro avviso questa norma è contraria ai principi costituzionali, sia perché qualsiasi ipotesi di "responsabilità oggettiva", essendo per definizione di natura presuntiva, deve essere accompagnata dalla possibilità che il soggetto a cui essa viene addossata possa provare il contrario, sia perché viola il principio di eguaglianza e ragionevolezza (art. 3 Cost.), in quanto la norma mette sullo stesso piano sia il proprietario che conosce il nome di colui che conduceva il veicolo al momento dell'infrazione, sia il proprietario che non ha alcuna conoscenza e che non è in condizione di conoscerlo se non previa una faticosa indagine. Ci si chiede inoltre se la perdita dei punti sia una sanzione congrua per un illecito che non è più "stradale", ma legato alla non avvenuta comunicazione dei dati personali del conducente. Infine, tale norma rappresenta un ingiustificabile compressione del diritto di difesa, anch'esso garantito dalla nostra Costituzione all'art. 24: il proprietario del veicolo che non conosce l'identità del conducente (o gli estremi della sua patente) e che si trova nell'assoluta impossibilità di ottenere detta conoscenza, non ha alcun mezzo o modo per far valere la difesa dei propri diritti in giudizio, sia contro l'atto che lo sanziona, sia contro il conducente del veicolo di sua proprietà. Va aggiunto che, per le ragioni che abbiamo sommariamente esposto, questa norma si presta a numerosi abusi: nell'ambito della stessa azienda o della stessa famiglia potrebbe avere luogo una sorta di scambio concordato nel conducente da segnalare alle autorità, al fine di preservare la patente di chi ha già subito decurtazioni nel punteggio (emblematico il caso dell'indicazione di un conducente ottuagenario alla guida di una motocicletta fotografata da un autovelox mentre percorreva un tratto autostradale a più di 200 km/h!); inoltre, nel ca-

so delle aziende, spesso il conducente, senza correre alcun rischio, ha tutto l'interesse a non rivelare la propria identità o il fatto stesso che egli era alla guida del veicolo quando è stata commessa l'infrazione. In alternativa, lo stesso soggetto potrebbe preferire rimborsare la multa di 343,35 € all'azienda in cambio del suo silenzio.⁷

Il punteggio perduto si riacquista in due modi: dopo un periodo di due anni durante i quali non si sono commesse trasgressioni; oppure con la frequenza ad appositi corsi di recupero. Anche un conducente a punteggio pieno può accumulare punti, ma in positivo: ogni due anni senza trasgressioni vengono attribuiti 2 punti, fino ad un massimo cumulabile di 10 punti, che sommati ai 20 iniziali danno la possibilità di accumulare fino a 30 punti in totale.

Per i neopatentati (successivamente al 1° ottobre 2003) è previsto un regime di punti raddoppiato per i primi tre anni dal rilascio della patente, ferma restando l'entità della dotazione iniziale.

È prevista l'istituzione, presso il CED del Dipartimento dei trasporti terrestri del Ministero delle Infrastrutture (la ex Motorizzazione), di una banca dati delle infrazioni compiute dai titolari di patente rilasciata da uno Stato estero nel quale non vige il sistema della patente a punti. A coloro che hanno commesso nell'arco di un anno violazioni per almeno 20 punti è inibita la guida dei veicoli sul territorio italiano per almeno 2 anni (tale inibizione è limitata ad un anno se i 20 punti sono raggiunti in 2 anni e a 6 mesi se i 20 punti sono raggiunti in un periodo compreso tra i due e i tre anni).

È inoltre allo studio uno strumento di accordo internazionale al fine di rendere effettiva la decurtazione dei punti anche per i titolari di patenti rilasciate da uno Stato estero dove vige il sistema dei punti patente; la sanzione da applicare dovrebbe essere quella del paese di residenza del titolare.

⁷ Su questo aspetto di responsabilità oggettiva, l'ACI non ha ignorato i profili di legittimità ai quali abbiamo accennato in questa sede, e ha sottoposto all'attenzione dei parlamentari l'opportunità che la norma sia rivista.

Qui di seguito viene riportato, nella Tabella 2.1, l'elenco delle violazioni del CdS per le quali è prevista la perdita di punti, con accanto il relativo punteggio di demerito che viene decurtato a seguito della trasgressione.

NORMA VIOLATA	DESCRIZIONE INFRAZIONE	PUNTI
Art.141 co. 8	Inosservanza di regole prudenziali di moderazione della velocità (nei tratti di strada a visibilità limitata, in prossimità delle scuole, nelle ore notturne, nell'attraversamento degli abitati, nelle forti discese, nei luoghi segnalati attraversati da bambini, nei tratti di strada fiancheggiati da edifici)	5
Art.141 co. 9, periodo 3	Violazione del divieto di gareggiare in velocità (gare di velocità con veicoli a motore non autorizzata; scommesse su gare non autorizzate; gare con veicoli a motore improvvisate)	10
Art.142 co. 8	Superamento dei limiti di velocità consentiti di oltre 10 km/h e di non oltre 40 km/h	2
Art.142 co. 9	Superamento dei limiti di velocità consentiti di oltre 40 km/h	10
Art. 143 co. 11	Circolazione contromano	4
Art. 143 co. 12	Circolazione contromano in casi di limitata visibilità	10
Art. 143 co. 13 rif.co. 5	Inosservanza dell'obbligo di percorrenza di carreggiata, con due o più corsie per senso di marcia, nella corsia più libera a destra	4
Art.145 co. 5	Violazione dell'obbligo di arresto al segnale STOP	6

NORMA VIOLATA	DESCRIZIONE INFRAZIONE	PUNTI
Art.145 co. 10 con rif co 2,3,4,6,7,8 e 9	Violazione dell'obbligo di precedenza a destra, precedenza a veicoli su rotaia, precedenza ai veicoli per i quali sia così stabilito (segnale), a chi circola su strada negli sbocchi su strada da luoghi non soggetti a pubblico passaggio, liberare in breve tempo l'area di manovra in intersezioni o attraversamenti ferroviari, precedenza a chi circola sulla strada negli sbocchi su strada di sentieri o piste ciclabili, rispetto dei segnali negativi della precedenza per i conducenti di veicoli su rotaia.	5
Art.146 co. 2	Inosservanza della segnaletica stradale (ad eccezione dei segnali stradali di divieto di sosta e di fermata)	2
Art.146 co. 3	Inosservanza delle segnalazioni, del semaforo o dell'agente del traffico, di arresto della marcia	6
Art. 147 co. 5	Violazione delle norme relative all'attraversamento di passaggi a livello	6
Art. 148 co. 15 con rif. co 2	Sorpasso a destra, al di fuori dei casi consentiti	3
Art. 148 co. 15 con rif. co 3	Inosservanza delle modalità di sorpasso	5
Art. 148 co. 15 con rif. co 8	Violazione norme relative al sorpasso dei tram	2

NORMA VIOLATA	DESCRIZIONE INFRAZIONE	PUNTI
Art. 148 co 16 terzo per.	Violazione reiterata dei più gravi divieti di sorpasso (sorpasso tram o bus fermi per la salita o la discesa dei passeggeri, sorpasso in prossimità di curve o dossi e in ogni altro caso di scarsa visibilità, sorpasso di veicolo già in fase di sorpasso, superamento di veicoli fermi ai passaggi a livello o a semafori, in prossimità di intersezioni –a meno di particolari condizioni elencate-, in prossimità di passaggi a livello senza barriere, di veicoli che si siano arrestati per consentire l'attraversamento di pedoni, sorpasso eseguito da veicoli con massa superiore a 3,5t dove non è consentito)	10
Art.149 co. 4	Inosservanza dell'obbligo di rispetto delle distanze di sicurezza tra veicoli	3
Art.149 co. 5, periodo 2	Inosservanza delle disposizioni sulla distanza di sicurezza tra veicoli da cui derivi una collisione con grave danno ai veicoli e tale da determinare l'applicazione della revisione	5
Art.149 Co 6	Inosservanza delle disposizioni sulla distanza di sicurezza tra veicoli da cui derivi una collisione con lesioni gravi alle persone	8
Art. 150 co 5 con rif. art.149 co 5	Inosservanza dell'obbligo di arresto (da cui derivi una collisione con grave danno ai veicoli) quando l'incrocio non sia possibile a causa di lavori, veicoli fermi od altri ostacoli, sulle strade di montagna o comunque in forte pendenza; inosservanza dell'obbligo di retromarcia (da cui derivi una collisione con grave danno ai veicoli) quando la manovra sia necessaria	5
Art. 150 co. 5 con rif. art.149 co 6	Aggravanti della situazione precedente. Inosservanza dell'obbligo di arresto: caso di collisione con lesioni gravi alle persone	8

NORMA VIOLATA	DESCRIZIONE INFRAZIONE	PUNTI
Art. 152 co. 3	Violazione delle norme relative alla segnalazione visiva e all'illuminazione dei veicoli (uso delle luci)	1
Art. 153 co. 10	Inosservanza dell'obbligo di utilizzo dei fari anabbaglianti in determinate situazioni (passaggio dai proiettori di profondità agli anabbaglianti)	3
Art. 153 co. 11	Violazione di altre norme che regolano l'uso dei dispositivi di segnalazione visiva e di illuminazione dei veicoli a motore e dei rimorchi (in caso di neve, forte pioggia, scarsa visibilità)	1
Art. 154 co. 7	Inversione di marcia in prossimità o in corrispondenza di intersezioni, curve, dossi	8
Art. 154 co. 8	Violazione di norme relative al cambiamento di direzione o di corsia	2
Art. 158 co 2 lett d) g) e h)	Violazione delle norme di divieto di sosta negli spazi riservati alla fermata degli autobus, dei filobus, dei veicoli circolanti su rotaia, ai veicoli in servizio di piazza, agli invalidi (compresi scivoli, rampe, marciapiedi, ecc.), e nelle corsie riservate ai mezzi pubblici	2
Art. 161 co. 1 e 3	Mancata predisposizione delle cautele necessarie a liberare il transito nei casi di intralcio alla circolazione causato da ingombro della carreggiata per avaria del veicolo, per caduta del carico o per qualsiasi altra causa. Mancata segnalazione di pericolo o intralcio agli utenti mediante segnale mobile di pericolo. Mancata informazione a ente proprietario della strada o organo di polizia	2

NORMA VIOLATA	DESCRIZIONE INFRAZIONE	PUNTI
Art. 161 co. 2	Caduta o spargimento di materie viscide, infiammabili o comunque atte a creare pericolo o intralcio alla circolazione	4
Art. 162 co. 5	Mancata segnalazione di veicolo fermo (con segnale mobile di pericolo -c.d. "triangolo"- o in altro modo)	2
Art. 164 co. 8	Inosservanza di alcuni requisiti nella sistemazione del carico sui veicoli: stabilità, garanzia della visibilità, dimensione, sagoma, sporgenza	3
Art. 165 co. 3	Inosservanza di alcuni comportamenti da tenersi nel caso di traino di veicoli in avaria	2
Art. 167 co. 2, 3, 5, 6	Trasporti di cose su veicoli a motore e sui rimorchi: eccedenza della massa complessiva a pieno carico di oltre il 5% rispetto a quanto indicato nella carta di circolazione	
	Eccedenza non superiore a 1t (ecced. non sup. al 10%)	1
	Eccedenza non superiore a 2t (ecced. non sup. al 20%)	2
	Eccedenza non superiore a 3t (ecced. non sup. al 30%)	3
	Eccedenza superiore a 3t (ecced. sup. al 30%)	4
Art. 167 co. 7	Inosservanza dell'obbligo, per certi veicoli (autotreni, autoarticolati, ad altezza variabile), di circolazione esclusiva in autostrade o in strade di determinate dimensioni	3

NORMA VIOLATA	DESCRIZIONE INFRAZIONE	PUNTI
Art. 168 co. 7	Circolazione con un veicolo adibito al trasporto merci pericolose la cui massa complessiva a pieno carico risulta superiore a quella indicata nella carta di circolazione	4
Art. 168 co. 8	Trasporto di merci pericolose senza regolare autorizzazione o senza il rispetto delle condizioni imposte	10
Art. 168 co. 9	Casi di inosservanza delle prescrizioni relative al trasporto di materiale pericoloso (etichettaggio, carico-scarico, stivaggio, ecc.)	10
Art. 168 co. 9-bis	Violazione delle prescrizioni fissate o recepite con i decreti ministeriali relativi alla disciplina del trasporto su strada dei materiali pericolosi e violazioni relative ai dispositivi di equipaggiamento e protezione dei conducenti o dell'equipaggio, alla compilazione e tenuta dei documenti di trasporto o delle istruzioni di sicurezza	2
Art.169 co. 8	Violazione di cui sopra adibendo il veicolo ad esclusivo uso di terzi	4
Art.169 co. 9	Violazione di cui sopra coinvolgente autovetture	2
Art.169 co. 10	Per tutte le altre violazioni previste dall'articolo in oggetto (irregolare sistemazione persone, superamento del numero delle persone trasportabili, trasporto animali domestici in numero superiore a uno)	1
Art.170 co. 6	Violazioni di norme relative al trasporto di persone, animali ed oggetti sui veicoli a motore a due ruote	1

Tabella 2.1 – Violazioni e punti di demerito in Italia.

2.2 PATENTI PROFESSIONALI E PUNTI DI DEMERITO

La patente a punti entra anche nel settore dell'autotrasporto, con una serie di interventi sempre miranti al rispetto delle norme di sicurezza: dalla disciplina del trasporto su strada dei materiali pericolosi (con nuove norme più dettagliate nelle prescrizioni tecniche dei veicoli), alla durata della guida dei veicoli adibiti al trasporto di persone o cose (con un inasprimento delle sanzioni per le violazioni dei turni di riposo), fino alle più grosse sanzioni pecuniarie e di sospensione della patente per chi altera i cronotachigrafi.

I conducenti forniti di certificato di abilitazione professionale (CAP)⁸ sono stati favoriti nel meccanismo di recupero del punteggio, poiché gli appositi corsi previsti per questi soggetti consentono di recuperare 9 punti anziché 6 come per le patenti non accompagnate da CAP (cfr. Par. 2.3). Il principio è però temperato dal fatto che la durata dei corsi è più lunga: 18 ore invece di 12.

2.3 I CORSI PER IL RECUPERO DEI PUNTI

Il meccanismo per il recupero del punteggio è duplice: da una parte ci sono i corsi per le patenti "semplici", che consentono di recuperare 6 punti ed hanno una durata di 12 ore e devono essere svolti in un periodo non superiore alle due settimane consecutive, con ogni singola lezione che non può superare le due ore quotidiane; dall'altra ci sono i corsi per i conducenti dotati di CAP, che consentono di recuperare 9 punti. Questi ultimi hanno la durata di 18 ore di lezione da tenersi al massimo in 4 settimane consecutive, con il limite massimo delle due ore quotidiane di lezioni.

Per entrambi i corsi di recupero il limite massimo dei partecipanti è stato fissato in 25, e non sono ammessi corsi *on line* o in videoconferenza. Sono indicate in dettaglio anche le materie oggetto dei corsi.⁹

⁸ Il CAP è richiesto: per la guida di tricicli, quadricicli e autovetture in servizio di autonoleggio con conducente o taxi; per la guida di veicoli trasporto merci con massa complessiva superiore alle 7,5 tonnellate se il conducente è di età inferiore ai 21 anni; per la guida di autobus e autosnodati adibiti al trasporto di persone in servizio di linea o di noleggio con conducente o trasporto scolari.

⁹ Il decreto ministeriale indica le seguenti materie:

- segnaletica stradale (1 ora);
- norme di comportamento sulla strada (4 ore);

Nello svolgimento dei corsi i docenti devono avere cura di trattare i diversi argomenti, ove possibile, con riferimento alla tipologia di violazioni che ha comportato la decurtazione del punteggio dei partecipanti presenti al corso. Dovranno inoltre richiamare l'attenzione dei partecipanti sulla necessità di attenersi a comportamenti che, assicurando il rispetto delle regole, garantiscano la tutela della vita umana. I partecipanti ad un corso devono essere iscritti ad un apposito "registro delle iscrizioni" e i soggetti autorizzati allo svolgimento devono tenere un "registro di frequenza dei corsi", sul quale vanno annotate le presenze dei frequentatori.

Non è possibile iscriversi a un corso se prima non si è ricevuta la comunicazione, da parte del Dtt, di decurtazione del punteggio e non è possibile frequentare più di un corso per ogni comunicazione di decurtazione del punteggio. Non è consentito frequentare contemporaneamente due corsi e nel caso in cui si superino le 4 ore di assenza nel primo tipo di corso e le 6 ore nel secondo tipo, bisognerà ripeterlo per intero. Le ore di assenza, anche se minori rispettivamente di 4 e 6, andranno comunque recuperate al fine di ottenere l'attestazione di frequenza.

Sono stati fissati anche i requisiti per l'autorizzazione allo svolgimento dei corsi di recupero: oltre alle autoscuole potranno svolgere tale attività anche soggetti pubblici e privati con comprovata esperienza nell'attività formativa in tema di sicurezza stradale (che svolgono attività da almeno 10 anni e operano a livello nazionale). Molto puntuali le norme che riguardano lo svolgimento dei corsi: la legge

-
- cause degli incidenti stradali (2 ore);
 - stato psicofisico dei conducenti, con riferimento anche all'abuso di alcol e droghe (2 ore);
 - nozioni di responsabilità civile e penale e omissione di soccorso (1 ora);
 - sanzioni (1 ora);
 - elementi del veicolo rilevanti ai fini della sicurezza stradale (1 ora).

Per i corsi professionali si aggiungono lezioni su:

- la responsabilità del trasporto pubblico di persone (2 ore);
- la responsabilità del trasporto pubblico di cose (2 ore);
- sanzioni (2 ore);
- elementi del veicolo rilevanti ai fini della sicurezza stradale (2 ore).

disciplina tutto nei particolari, dal corredo didattico ai locali ed attrezzature, fino alla figura del docente.

I soggetti autorizzati¹⁰ dal Dipartimento dei trasporti terrestri a svolgere i corsi devono dimostrare di possedere locali, attrezzature e personale conformi alla legge¹¹.

Per quanto riguarda i docenti dei soggetti privati che svolgono i corsi, essi devono avere conseguito l'abilitazione di insegnanti di teoria per la formazione dei conducenti e devono avere svolto tale attività negli ultimi cinque anni per almeno tre anni consecutivi. Gli insegnanti di teoria delle autoscuole devono soddisfare i medesimi requisiti¹².

10 Il Dtt, oltre ad autorizzare i soggetti che ne fanno richiesta, effettua controlli periodici attraverso visite ispettive per verificare la persistenza dei requisiti. Può emanare atti di diffida per l'eliminazione delle irregolarità accertate e, nel caso di inottemperanza, può disporre la sospensione dell'autorizzazione da 15 gg a 6 mesi, fino alla revoca dell'autorizzazione.

11 Le norme relative a questo aspetto prevedono che:

- l'aula dove si svolgono i corsi deve avere una superficie di almeno 25 mq e ogni allievo deve avere a disposizione almeno 1,5 mq;
- servizi igienici;
- materiale didattico (che può essere sostituito con supporti audiovisivi o multimediali) costituito almeno da:
 - una serie di cartelli con le segnalazioni stradali (orizzontali, verticali, luminose);
 - pannelli illustrativi degli elementi del veicolo rilevanti ai fini della sicurezza stradale;
 - tavole raffiguranti le cinture di sicurezza, il casco e la loro funzione;
 - tavole raffiguranti gli interventi di primo soccorso;
 - pannelli relativi al trasporto di merci pericolose e carichi sporgenti.

Per poter svolgere i corsi di recupero per patenti professionali sono necessari inoltre:

- cartelli raffiguranti il motore diesel, l'iniezione, l'alimentazione, il servosterzo, gli impianti e gli elementi frenanti dei veicoli industriali;
- cartelli raffiguranti gli organi di traino dei veicoli industriali, le loro sospensioni, gli organi di frenatura di rimorchi, la diversa classificazione di detti veicoli;
- elementi frenanti sia per il freno misto sia per quello del tipo ad aria compressa, compresi gli elementi di frenatura del rimorchio.

12 I docenti dei corsi istituiti da soggetti pubblici, oltre a quelli previsti per i privati, possono invece essere:

- appartenenti agli organi di polizia adibiti al controllo della circolazione stradale;
- appartenenti ai soggetti adibiti ai servizi di polizia stradale che abbiano maturato esperienza nel settore della formazione;

Per quanto concerne le autoscuole, quelle autorizzate ai sensi dell'art. 335 comma 10 lettera A del regolamento del CdS n. 495/1992 possono svolgere corsi per il recupero di punti per tutte le categorie di patenti, mentre quelle autorizzate ex art. 335 comma 10 lettera B del dpr 495/1992 possono svolgere corsi soltanto per titolari di patenti di categoria A e B e patenti speciali corrispondenti¹³.

Il reintegro dei punti decorre dalla data del rilascio della attestazione di frequenza del corso e verrà effettuato non appena il CED del Dtt avrà avuto comunicazione dell'attestazione di frequenza dalla scuola.

Ci sono alcune perplessità che riguardano l'architettura complessiva dei corsi per il recupero dei punti in Italia. Così come sono stati strutturati sembrerebbero prevalentemente orientati a costituire una punizione aggiuntiva in termini di tempo e di denaro. Essi comportano infatti un costo monetario da sopportare a carico del trasgressore e l'obbligatorietà della sua presenza in aula ma, non essendo previsto alcun esame finale, non necessariamente determineranno un serio impegno attivo da parte dei partecipanti.

Inoltre le materie oggetto di studio (cfr. nota n. 9) appaiono prevalentemente di tipo nozionistico e più improntate sul presupposto che la scarsa capacità di alcuni conducenti possa essere migliorata con un addestramento aggiuntivo di tipo tecnico-giuridico, che rivolte a costituire un processo formativo di tipo psicologico avente come obiettivo la rieducazione del trasgressore e il suo cambiamento di attitudine e comportamento alla guida; in altre parole a diffondere una cultura della sicurezza stradale. Ciò appare una carenza non trascurabile, soprattutto con riferimento alle esperienze già accumulate in altri paesi (cfr. Par. 1.3).

-
- dipendenti di soggetti pubblici che svolgono attività connesse alla sicurezza stradale che abbiano maturato esperienza nel settore della formazione.

¹³ Le autoscuole autorizzate ai sensi della lettera A della disposizione citata sono abilitate alla preparazione per il conseguimento della patente di tutte le categorie e dei relativi CAP; quelle autorizzate ai sensi della lettera B sono abilitate solo per i corsi di preparazione alle patenti, normali o speciali, di categoria A e B.

Un altro aspetto interessante riguarda la possibilità di far recuperare agli automobilisti indisciplinati i punti della patente persi per infrazione anche attraverso lo svolgimento di servizi sociali o mediante la partecipazione a corsi di guida sicura orientati al miglioramento del comportamento.

2.4 I RICORSI AVVERSO I VERBALI

Entro 60 giorni dalla contestazione o notificazione del verbale si può presentare ricorso al prefetto del luogo dove è stata commessa la violazione. Non c'è alcun onere particolare, soltanto una domanda in carta semplice da presentare direttamente presso l'organo accertatore o da inviare per raccomandata. In alternativa si può inviare la domanda per raccomandata direttamente al prefetto, ma in tal caso si allungano i tempi: la decisione deve essere adottata entro 210 giorni.

Il prefetto prenderà la decisione entro 120 giorni dal ricevimento degli atti (che, sommati ai 60 giorni previsti per l'istruttoria e la trasmissione degli atti da parte del comando di polizia, diventano in totale 180 giorni) e la notificherà al ricorrente entro 150 giorni.

L'ordinanza del prefetto, se di rigetto del ricorso, potrà essere impugnata di fronte al giudice di pace entro 30 giorni dalla notificazione. Il giudice di pace, oltre al rigetto o all'accoglimento del ricorso, può modificare l'ordinanza e l'entità della sanzione.

Il ricorso al giudice di pace¹⁴ rappresenta anche un'alternativa al ricorso al prefetto. Anche in questo caso il ricorso va presentato entro 60 giorni dalla contestazione o notificazione del verbale, depositandolo presso la cancelleria del giudice. Contestualmente deve essere versata una cauzione di importo pari alla metà del massimo previsto dalla sanzione, pena l'inammissibilità del ricorso. Una volta che il ricorso è stato accolto, l'anticipo viene restituito; in caso di rigetto invece il giudice stabilisce l'importo della sanzione, autorizzando l'amministrazione a prelevare la somma dalla cauzione versata. Se quest'ultima non è sufficiente a coprire l'intero ammontare dovuto, la sentenza è comunque titolo esecutivo per la riscossione coatta. Ultima possibilità è il ricorso in Cassazione contro la decisione del giudice di pace.

¹⁴ Il giudice di pace non è più competente per i reati di guida in stato di ebbrezza o sotto effetto di stupefacenti; su questi casi decide oggi il Tribunale.

3. LA PATENTE A PUNTI NEI PAESI ANGLOSASSONI¹⁵

Nei paesi anglosassoni la patente a punti non parte (come in Italia e in Francia) da una dotazione iniziale alla quale vanno poi sottratti i punti quando si commette un'infrazione. Al contrario, i punti di demerito si accumulano (*totting-up*) fino a raggiungere un punteggio che dà luogo a degli effetti sulla patente: avvertimento, sospensione, ritiro ecc. Insomma il meccanismo dei punti funziona al contrario (o meglio è il nostro a funzionare al contrario rispetto al sistema originario), ma la logica e gli effetti sulla patente sono ovviamente gli stessi.

3.1 IL REGNO UNITO

Al conducente che accumula 12 o più punti in un periodo di 3 anni viene automaticamente sospesa la patente per un minimo di sei mesi. I punti, a secondo della gravità della violazione, vanno da 3 a 11, fino alla sospensione immediata (nei casi di guida pericolosa o in stato d'ebbrezza). La durata della sospensione può essere aumentata se il conducente ha avuto altre sospensioni nei 3 anni precedenti l'ultima trasgressione; oppure diminuita, se ci sono delle circostanze attenuanti (c.d. *mitigating circumstances*).

In genere i provvedimenti sulla patente sono decisi dalla magistratura, che possiede un'ampia discrezionalità in merito, perfettamente in linea con i principi del *common law* anglosassone.

I punti rimangono sulla patente per 4 anni (11 anni se i punti sono relativi a violazioni riguardanti alcol e droghe). Se la patente è stata sospesa da più di 2 anni, si può chiedere al Tribunale che ha emesso il provvedimento di rimuoverlo dopo il periodo minimo, cioè:

- 2 anni, se era stata sospesa per meno di 4 anni;
- metà del periodo di sospensione se questo ammonta a meno di 10 ma non meno di 4 anni;
- 5 anni se la sospensione è 10 anni o più.

¹⁵ La ricostruzione di alcune infrazioni negli altri paesi presi in considerazione nel presente lavoro può non risultare precisa, in quanto i diversi ordinamenti rendono difficile una comparazione terminologia delle infrazioni. Una ricostruzione più fedele, infatti, presuppone una conoscenza più approfondita dei vari codici o leggi che regolano le norme di comportamento, con particolare attenzione alle specificità dei vari contesti.

Se si è sospesi per meno di 56 giorni il Tribunale timbra la patente e la restituisce al titolare. Il timbro indica la durata della sospensione e la patente ridiventa valida alla data di scadenza del timbro, quando il periodo di inabilitazione è terminato; in questo caso non è necessario rinnovarla.

Ai neopatentati che hanno accumulato 6 punti di penalità nei primi 2 anni di patente in prova, questa viene revocata; possono però ottenerne una provvisoria (da principiante, con alcune limitazioni) fin quando non ripetono con successo gli esami.

TRASGRESSORI AD ALTO RISCHIO

In Gran Bretagna per alcune violazioni gravi del codice della strada la normativa è molto severa e prevede la figura del "trasgressore ad alto rischio", una sorta di penalità accessoria. Questa fattispecie si configura nei seguenti casi:

1. Una sospensione della patente per guida con livello di alcol nel corpo uguale o maggiore a:
 - 87.5 microgrammi per 100 millilitri d'aria; o
 - 200 milligrammi per 100 millilitri di sangue; o
 - 267.5 milligrammi per 100 millilitri di urine.
2. Due sospensioni della patente per *drink driving* in un periodo di 10 anni.
3. Una sospensione della patente per rifiuto di fornire un campione per le analisi.

Se un conducente rientra nella tipologia dei trasgressori ad alto rischio, prima di riavere la patente deve superare un test medico per garantire di non avere problemi di alcolismo. Il rinnovo della patente per sospensione è di 35 £ invece che 6; per infrazioni ad alto rischio è 50 £ insieme al test medico che costa altre 50 £. Ci sono significative differenze nel caso dei comportamenti a maggior rischio: per gui-

da pericolosa la massima pena è 2 anni di prigione, a meno che ciò non abbia causato la morte di qualcuno, perché in questo caso gli anni di prigione diventano 10. Per la guida con incuria non è prevista la prigione.

INFRAZIONE	PUNTI (*)
Inosservanza da parte del conducente dell'obbligo di fermarsi in caso di incidente.	5-10
Non fornire particolari o non denunciare un incidente entro 12 ore all'autorità di polizia	5-10
Circolazione abusiva durante il periodo di sospensione della validità della patente	6
Inosservanza del generico obbligo di non costituire pericolo o intralcio per la circolazione	3-9
Guida senza ragionevole considerazione della presenza degli altri utenti della strada	3-9
Guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotiche con incidente dal quale derivi la morte di una o più persone	3-11
Circolazione con veicolo con freni non funzionanti o difettosi	3
Causare pericolo per l'uso di un veicolo inadatto o in pessime condizioni	3
Circolazione con veicolo avente ruote difettose o imperfette	3
Circolazione con veicolo avente volante difettoso o imperfetto	3
Inosservanza delle norme relative al trasporto di persone sui veicoli a motore	3
Guida pericolosa	3-11

Omicidio colposo o volontario mentre si guida un veicolo	3-11
Guida pericolosa dalla quale derivi la morte di una o più persone	3-11
Guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotiche	3-11
Rifiuto di sottoporsi agli accertamenti per la verifica dell'assunzione di sostanze alcoliche o di stupefacenti	3-11
Alcool sopra il limite legale	10
Circolazione senza la copertura dell'assicurazione	6-8
Guida di veicolo per il qual è richiesta una patente di categoria diversa	3-6
False dichiarazioni sulla propria condizione psico-fisica all'atto della richiesta della patente	3-6
Parcheggio di veicolo in posizione pericolosa	3
Competizioni non autorizzate in velocità in autostrada con veicoli	3-11
Guida senza lenti se prescritte	3
Altre violazioni non contemplate	3
Omessa precedenza ai pedoni sugli attraversamenti pedonali e inosservanza delle norme di comportamento nei confronti dei pedoni	3
Superamento dei limiti massimi di velocità ¹⁶	3-6

¹⁶ Più di 15 mph rispetto al limite: 3 punti di penalità;
da 16 a 25 mph in più rispetto al limite: 4 punti di penalità;
da 26 a 35 mph in più rispetto al limite: 5 o 6 punti di penalità;
più di 36 mph in più rispetto al limite: sospensione patente per minimo 1 mese e massimo 12 mesi.

Inosservanza dei comportamenti indicati dalla segnaletica stradale	3
Mancata fermata in corrispondenza della striscia di arresto (STOP)	3

Tabella 3.1 – Violazioni e punti di demerito in Gran Bretagna.
 (*) Il numero dei punti per una stessa infrazione è discrezionale.

3.2 USA

Negli USA il sistema della patente a punti è attualmente in uso in 42 giurisdizioni. Ci sono differenze, a volte anche notevoli, nei sistemi di patente a punti vigenti negli Stati Uniti. Tutti gli Stati più il Distretto di Columbia partecipano al NDR (*National Drivers Records*) cioè il registro nazionale dei conducenti, che è il depositario centrale delle informazioni sui conducenti che hanno avuto provvedimenti pregiudizievoli sulla patente o si sono resi colpevoli di gravi violazioni del codice della strada. Il tipo di informazioni contenute include il nome, la data di nascita, il sesso, il numero della patente e un rapporto da parte dello Stato di residenza del trasgressore, il quale contiene tutte le informazioni sostanziali, la ragione della sospensione, le date associate alle violazioni ecc.

Gli addetti della Motorizzazione chiedono alla NDR se la patente è stata oggetto di provvedimenti da parte di un altro Stato. Anche altri soggetti sono autorizzati all'accesso delle informazioni dell'NDR, soprattutto per finalità di sicurezza nella circolazione.

In alcuni Stati, in aggiunta ai punti di demerito, i giovani trasgressori sono addirittura accompagnati nelle camere mortuarie dove i corpi delle vittime della strada sono una vivida dimostrazione di cosa significhi il termine "rischio sulla strada". Si ritiene che questa strategia sia efficace per sensibilizzare e scoraggiare i giovani conducenti dall'astenersi dai comportamenti pericolosi: un conto è immaginare da una descrizione cosa può succedere ad un corpo umano in seguito ad un incidente stradale; un altro è osservarne direttamente le conseguenze.

Per illustrare come funziona la patente a punti negli USA, nel presente lavoro si sono scelti solo due Stati: Nevada e Wisconsin.

a) Il Nevada

Quando la Motorizzazione (*Department of Motor Vehicle*) riceve il verdetto di colpevolezza di un conducente dal Tribunale, la violazione viene iscritta sul *driving record* del conducente, al quale sono infine assegnati i punti. Un anno dopo la data della condanna, i punti ottenuti per la violazione sono cancellati dal totale, ma la trasgressione rimane permanentemente sul *driving record*.

Quando un automobilista raggiunge 3 o più punti il DMV glielo notifica per posta. Se un conducente accumula tra 3 e 11 punti, può sostenere un corso di guida sicura approvato dal DMV, che gli fa recuperare 3 punti; ma questa strada è perseguibile soltanto se il corso non fa parte di un precedente accordo con il Tribunale. Non si può sostenere più di un corso l'anno per recuperare i punti. Quando un conducente riceve 12 o più punti nell'arco di un anno, la patente è automaticamente sospesa per 6 mesi; il DMV invia una lettera prima della sospensione e per il trasgressore c'è sempre il diritto di adire un apposito ufficio per contestare il provvedimento.

VIOLAZIONE	PUNTI
Guida pericolosa	8
Guida imprudente	6
Mancato aiuto o reticenza di informazioni in un incidente	6
Inosservanza delle disposizioni relative alla distanza di sicurezza	4
Inosservanza delle disposizioni relative alla precedenza dei veicoli	4
Sorpassare uno scuolabus fermo con luci lampeggianti per la salita o discesa dei viaggiatori	4
Inosservanza dell'obbligo di precedenza ai pedoni nei casi previsti	4
Inosservanza della segnaletica stradale, compreso il mancato arresto in corrispondenza della striscia di arresto (STOP)	4

Inosservanza del generico obbligo di non costituire pericolo o intralcio per la circolazione	2
Utilizzo non corretto dei proiettori di profondità (abbaglianti)	2
Superamento dei limiti massimi di velocità da 1 a 10 mph	1
Superamento dei limiti massimi di velocità da 11 a 15 mph	2
Superamento dei limiti massimi di velocità da 16 a 20 mph	3
Superamento dei limiti massimi di velocità di oltre 21 mph	4
Superamento dei limiti massimi di velocità da 1 a 15 mph in prossimità delle scuole	4
Superamento dei limiti massimi di velocità di oltre 16 mph in prossimità delle scuole	6

Tabella 3.2 – Violazioni e punti di demerito in Nevada.

REVOCHE E SOSPENSIONI DELLA PATENTE

Cause di sospensione o addirittura di revoca della patente sono le seguenti:

Guida in stato di alterazione – Se il test del respiro, del sangue o delle urine rivela che un guidatore è sotto l'influenza di alcol o droghe;

Inadempimento – Se un automobilista riceve una multa e non la paga oppure non si presenta al Tribunale quando gli viene richiesto;

Assicurazione – Se dopo un incidente con danni maggiori di 750 \$ non si ha l'assicurazione, sia la patente sia le targhe di registrazione del veicolo sono sospese;

Punti di demerito – Se si accumulano più di 12 punti in 12 mesi la patente viene sospesa;

Alimenti ai figli – Se si è in arretrato con il mantenimento ai figli stabilito dal Tribunale la patente viene sospesa;

Graffiti – Se si è colpevoli del reato di graffiti;

Armi da fuoco – Se un giovane è colpevole di alcuni reati relativi alle

armi da fuoco;

Alcol e droghe – Se un giovane è colpevole di avere acquistato, bevuto o possiede alcolici o usa, possiede, vende o distribuisce sostanze proibite;

Assenze a scuola – Un giovane può perdere la patente o averla con ritardo per assenze abituali a scuola.

Il tempo di restituzione della patente e la procedura variano a secondo del motivo per cui è stata sospesa. Notiamo che in questo Stato, ma anche in altri Stati dell'Unione, il ritiro della patente rappresenta non soltanto un deterrente per migliorare la sicurezza stradale, ma anche una punizione per fatti o comportamenti che con la sicurezza stradale o con la circolazione dei veicoli non c'entrano nulla.

b) Il Wisconsin

In Wisconsin i tribunali inviano alla Motorizzazione le note di tutte le condanne per violazioni al codice della strada. Chi possiede una patente in prova ha i punti di demerito raddoppiati dalla seconda volta che infrange il codice. Rispetto alla normativa britannica e a quella italiana questa previsione normativa appare più indulgente nei confronti dei neopatentati.

Quando sono stati accumulati 12 o più punti di demerito in un anno c'è una sospensione minima di 2 mesi. Le condanne rimangono per 5 anni, ma quelle relative all'alcol o alcune di tipo commerciale permangono da 10 anni fino a tutta la vita.

Il punteggio totale può essere ridotto di 3 punti con un corso di guida sicura. E' ammessa una sola riduzione ogni 5 anni per punti causati da violazioni classificate A, B, C, D (le più rischiose per la sicurezza stradale). Non è permessa riduzione se in un anno una persona accumula 12 o più punti.

VIOLAZIONE	PUNTI
Violazione dell'obbligo di fermarsi all'intimazione dell'agente	6
Inosservanza, da parte del conducente, dei comportamenti d	6

tenere in caso di incidente	
Circolazione abusiva durante il periodo di sospensione o revoca della patente	6
Guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotiche	6
Guida pericolosa o competizioni non autorizzate in velocità	6
Superamento dei limiti massimi di velocità di oltre 20 mph	6
Violazione commessa da patente professionale	6
Violazione norme relative alla circolazione per file parallele	4
Circolazione contromano	4
Inosservanza delle norme relative alla precedenza	4
Inosservanza delle norme relative alla precedenza dei veicoli di emergenza	4
Inosservanza dell'obbligo di regolare la velocità del veicolo in funzione delle caratteristiche del veicolo stesso, della strada, del traffico e delle condizioni meteorologiche	4
Inosservanza del generico obbligo di non costituire pericolo o intralcio per la circolazione	4
Sorpasso di scuolabus con luce rossa lampeggiante fermo per la salita o discesa dei viaggiatori	4
Superamento dei limiti massimi di velocità da 11 a 19 mph	4
Accelerazione non necessaria	4
Violazioni del controllo del traffico	3
Inosservanza delle norme relative all'uso dei dispositivi di illuminazione visiva dei veicoli	3
Inosservanza delle norme relative alla segnalazione di cambiamento di direzione	3

Inosservanza delle disposizioni sulla distanza di sicurezza	3
Mancato funzionamento dei dispositivi di segnalazione luminosa o dei freni	3
Guida senza patente o con patente scaduta	3
Possesso di più patenti	3
Violazione del divieto di svolta	3
Superamento dei limiti massimi di velocità da 1 fino a 10 mph	3

Tabella 3.3 – Violazioni e punti di demerito in Wisconsin.

3.3 IL CANADA

Anche per illustrare il funzionamento della patente a punti in Canada si è ritenuto opportuno descrivere solo la normativa vigente in due Stati, l'Ontario e il Manitoba, perché abbastanza rappresentativa anche degli altri.

a) Ontario

Come in tutti gli altri sistemi dove è prevista la patente a punti, ai conducenti colpevoli di alcune violazioni del codice della strada vengono annotati dei punti di demerito sulla patente. Si parte da zero punti e i punti si accumulano con le violazioni, rimanendo per due anni dalla data della violazione. Accumulandone troppi si può perdere la patente.

Questi sono i principali fatti che riguardano i punti di demerito e la patente in Ontario:

- A 6 punti di demerito si è informati sul proprio punteggio.
- A 9 punti si può essere convocati per un colloquio al fine di discutere il proprio punteggio. Qui il trasgressore è chiamato a dare spiegazioni sul proprio comportamento e deve inoltre cercare di giustificarsi e di motivare "perché la propria paten-

te non debba essere sospesa”. Si può anche essere condannati a ripetere completamente l’esame (vista, teoria e pratica) e se questo non si supera la patente viene annullata.

- Se non si viene per il colloquio o non si riescono a dare “buone ragioni per mantenere la propria patente”, questa può essere sospesa.
- A 15 o più punti la patente viene sospesa per 30 giorni dalla data in cui viene consegnata al Ministero dei Trasporti per la prima sospensione. Si può essere sanzionati con la sospensione della patente fino a 2 anni se non la si consegna quando richiesto. La patente può essere consegnata a qualsiasi ufficio di rilascio patenti o spedita per posta al Ministero dei trasporti.

Dopo la sospensione il numero dei punti viene ridotto a 7. Ogni punto in più può di nuovo portare a sostenere il colloquio. Se si raggiungono di nuovo 15 punti la patente viene sospesa per 6 mesi.

VIOLAZIONE	PUNTI
Abbandonare il luogo di collisione Inosservanza dell’alt intimato da un agente di polizia	7
Competizioni non autorizzate in velocità Inosservanza del generico obbligo di non costituire pericolo per la circolazione Superamento dei limiti massimi di velocità di 50 km/h o più Sorpasso di scuolabus fermo per la salita e discesa dei passeggeri	6
Inosservanza dell’obbligo di arresto in prossimità di passaggio a livello non protetto da parte di conducente di autobus	5
Superamento del limite massimo di velocità da 30 a 49 km/h	4

Violazione del rispetto delle distanza di sicurezza	
<p>Superamento del limite massimo di velocità da 16 a 29 km/h</p> <p>Attraversamento di passaggio a livello chiuso</p> <p>Violazioni delle disposizioni relative al diritto di precedenza</p> <p>Mancata fermata in corrispondenza della striscia di arresto (STOP), passaggio con semaforo rosso, inosservanza dei comportamenti da tenere in prossimità dei passaggi a livello</p> <p>non rispettare l'obbligo di direzione da parte di un agente di polizia</p> <p>circolazione contromano</p> <p>non fornire particolari o non denunciare un incidente ad un agente di polizia</p> <p>violazione delle norme relative ai comportamenti da tenere nella circolazione per file parallele</p> <p>occupare più di uno il sedile del guidatore</p> <p>circolazione su strada chiusa al traffico</p> <p>attraversamento di strada a doppio senso di circolazione nei casi in cui non è previsto apposito attraversamento</p>	3
<p>Apertura di una portiera del veicolo senza la preventiva assicurazione di non recare pericolo</p> <p>violazione del divieto di accesso</p> <p>Violazione divieto di sosta</p> <p>Violazione del divieto di trainare (toboga, biciclette, sci, ecc.)</p> <p>Inosservanza della segnaletica stradale</p> <p>Inosservanza dell'obbligo di assicurare la precedenza ai pedoni sugli attraversamenti pedonali</p>	2

Ingombro della carreggiata	
svolta a destra o a sinistra non consentita	2
violazione del generico obbligo di non costituire intralcio alla circolazione	
eseguire una manovra di retromarcia su strada ad alta velocità con doppio senso di marcia	
omesso uso delle cinture di sicurezza	
violazione dell'obbligo per il conducente di verificare che i passeggeri con peso inferiore ai 23 kg siano correttamente assicurati	
violazione dell'obbligo, per il conducente, di verificare che i passeggeri con meno di 16 anni indossino le cinture di sicurezza	

Tabella 3.4 – Violazioni e punti di demerito in Ontario.

Per quanto riguarda i neopatentati, il meccanismo dei punti di demerito funziona in questo modo:

- se un neopatentato prende 2 o più punti di demerito gli viene inviata una lettera di avvertimento;
- a 6 punti si può essere convocati per un colloquio per discutere del proprio punteggio. Se non si rispetta la convocazione la patente può essere sospesa;
- a 9 punti la patente viene sospesa per 60 giorni. Dopo la sospensione il numero dei punti viene ridotto a 4. Ogni punto addizionale può riportare al livello del colloquio. Se si raggiungono di nuovo 9 punti la patente può essere sospesa fino a 6 mesi.

b) Manitoba

In Manitoba c'è una particolarità, presente anche in Italia, ma

non molto diffusa nel meccanismo della patente a punti: i punti di merito associati ai punti di demerito. I punti di merito sono attribuiti ai conducenti come incentivo a mantenere una pratica di guida sicura e legale. Un punto di merito è assegnato per ogni periodo continuo di due anni durante il quale il guidatore:

- non aveva alcun punto di demerito all'inizio del periodo;
- non ha avuto punti di demerito;
- non ha avuto sospensioni della patente o proibizioni di guida;
- non ha avuto aumenti di premio assicurativo a causa di incidenti.

Il numero massimo accumulabile di punti di merito è 5. I punti di merito si utilizzano per scalare quelli di demerito nella misura di 2 a 1 (1 di merito = 2 di demerito). Anche in Italia, come abbiamo visto, sono stati adottati i punti di merito, ma il loro valore è pari a quello dei punti di demerito.

I "punti di demerito di sicurezza" sono un'altra particolarità nel meccanismo della patente del Manitoba e sono direttamente legati alla sicurezza stradale; essi sono assegnati quando:

- si commettono violazioni del codice della strada. Il punteggio varia tra 2 e 15 a secondo della gravità della violazione;
- si è parzialmente o pienamente responsabili di un incidente che deve essere riportato alla polizia (alcuni tipi di incidenti devono essere obbligatoriamente denunciati alla polizia). Due punti di demerito di sicurezza sono assegnati al trasgressore per ogni incidente.

Al conducente che accumula 6 o più punti di demerito di sicurezza può essere richiesto di presentarsi per un colloquio personale. Il conducente può essere posto in stato di "sospensione condizionale" (*probation*) per 12/18 mesi massimo, ed inoltre gli può essere richiesto di ripetere completamente gli esami; oppure di sostenere un corso di guida sicura, o altre richieste personalizzate che il giudice ritiene necessarie. Se, durante la sospensione condizionale, il conducente è responsabile di una violazione o di un incidente, egli è obbligato a mo-

tivare le cause del “perché la sua patente non debba essere sospesa”. I punti di demerito di sicurezza si riducono se il conducente non si rende responsabile di incidenti o altre trasgressioni al codice della strada per un anno dall'ultima trasgressione o incidente.

C'è un legame, da parte delle compagnie assicuratrici, tra punti di demerito, premio assicurativo, sovrapprezzo e programma di sconto: i conducenti hanno uno sconto di 5 \$ per ogni punto di merito sul premio assicurativo della patente (che ammonta a 45 \$) se:

- non hanno violato le norme più gravi del codice della strada negli ultimi 2 anni; e
- non hanno il 50% o più della responsabilità di un incidente durante l'ultimo anno.

I punti di demerito sono utilizzati anche per determinare il rischio assicurativo del conducente. Al conducente può anche essere applicato un premio addizionale oltre a quello previsto per tutti i conducenti. Ecco un sintetico schema che lega il sovra-premio assicurativo ai punti di demerito della patente.

PUNTI	DOLLARI (CAD)	PUNTI	DOLLARI (CAD)
Da 1 a 5	0	9	275
6	200	10	300
7	225	11	350
8	250	12	400
13	450	18	775
14	500	19	850
15	550	20	925

16	625	21 o più	999
17	700		

Tabella 3.5 – Punti di demerito e sovra-premio assicurativo in Manitoba.

I conducenti responsabili del 50% o più di due o più incidenti durante un periodo di 3 anni pagano una sovrattassa sulla patente secondo la seguente progressione:

- secondo incidente entro 3 anni: 400\$;
- terzo incidente entro gli stessi tre anni: 800\$;
- ogni altro incidente entro gli stessi tre anni: 1200\$

I punti di demerito si riducono se il conducente non si rende responsabile di trasgressioni al codice della strada per un anno dall'ultima trasgressione.

3.4 L'AUSTRALIA

Victoria

Per confrontare il meccanismo della patente a punti vigente in Australia si è scelto il Victoria, poiché è stato uno dei primi Stati australiani ad avere introdotto la patente a punti e le sue leggi sono tra le più severamente applicate del continente. Nel corso di un ventennio si sono poi ragionevolmente uniformate tra loro le penalità in vigore in ciascuno Stato e il sistema dei punti rimane focalizzato sulle violazioni relative alla sicurezza stradale. Minore uniformità tra gli Stati australiani si riscontra nel rapporto tra numero dei punti per violazione e relativa sanzione pecuniaria.

L'Australia ha avuto una buona riduzione degli incidenti stradali negli anni passati. La patente a punti fu introdotta nel 1969 e dai 3800 morti del 1970 si è passati dopo dieci anni a 2800. In Victoria,

dai 1061 morti del 1970 si è passati ai 435 del 1993 e sin dal 1989 il tasso di mortalità nelle strade è diminuito del 45%.¹⁷ In sostanza, dal 1970 fino al 2002, il tasso di mortalità negli incidenti stradali in Australia è caduto da 30,4 a 8,8 morti per 100,000 abitanti e questa riduzione è avvenuta nonostante nel periodo preso in esame sia aumentato notevolmente l'uso degli autoveicoli.

I punti di demerito sono associati ad un insieme di violazioni stradali e il numero dei punti per ciascuna violazione dipende da quanto essa sia potenzialmente in grado di provocare un incidente. I punti di demerito non sono l'unico provvedimento associato alle violazioni, poiché ciascuna violazione comporta anche una sanzione pecuniaria e alcune trasgressioni possono addirittura comportare la sospensione della patente a prescindere dai punti.

Quando più di una trasgressione è stata registrata in un periodo di tre anni, al conducente viene inviata una lettera di avvertimento.

Accumulando 12 o più punti nell'arco di tre anni, la patente viene sospesa. Il periodo di tre anni si riferisce alla data delle infrazioni.

Accumulando:

- da 12 a 15 punti la patente viene sospesa per 3 mesi;
- da 16 a 20 punti la patente viene sospesa per 4 mesi;
- più di 20 punti la patente viene sospesa per 5 mesi.

Gli effetti dei punti si esplicano dopo 28 giorni dalla notifica formale da parte delle Autorità competenti.

Se si è già incorsi nella sospensione della patente a causa dei punti di demerito, ogni nuova sospensione a causa dei punti partirà immediatamente dopo la fine della prima sanzione.

Quando la patente è sospesa i punti accumulati si azzerano.

Al posto dei punti di demerito e della conseguente sospensione della patente, si può scegliere l'opzione "buon comportamento" per 12 mesi. In questo caso si può ancora guidare, ma la patente è soggetta a condizione che il conducente non incorra in sanzioni che com-

¹⁷ Road Safety Committee, *Inquiry Into the Demerit Points Scheme*, 1994.

portano la perdita di punti di demerito in quel periodo, altrimenti il periodo di sospensione verrà raddoppiato rispetto a quanto sarebbe stato inizialmente.

La patente viene ritirata per guida in stato di ubriachezza (0,05% di tasso alcolico) o per violazioni commesse in stato di ubriachezza.

In caso di eccesso di velocità, oltre ai punti e alla multa, c'è anche la sospensione automatica della patente: per un mese se la velocità in eccesso rispetto a quella consentita è compresa tra 30 e 39 km/h; per 4 mesi se compresa tra 40 e 49 km/h; per 6 mesi se maggiore di 50 km/h o più.

Uno studio condotto in Australia ha dimostrato che il mancato uso delle cinture di sicurezza è responsabile del 30% circa delle morti, benché il tasso medio di utilizzo delle cinture nel continente sia molto alto: superiore al 95% nei conducenti e al 90% nei passeggeri. Alcune altre ricerche effettuate in Australia¹⁸ indicano che i principali elementi che hanno favorevolmente influenzato il processo di riduzione della mortalità, al quale si è accennato all'inizio del paragrafo, sono i seguenti:

- l'inasprimento della legislazione sugli alcolici attraverso: i controlli a caso sul respiro; le sanzioni più pesanti; un'intensa pubblicità mirata di supporto sui mass-media;
- la riduzione della velocità attraverso i rilevatori automatici con sanzioni pecuniarie e punti di demerito;
- le migliorate condizioni stradali tramite il trattamento dei *black spots* (c.d. "punti pericolosi").

Le trasgressioni registrate dalle telecamere sono la prima causa dei punti di demerito: in Victoria il numero dei punti assegnati prima dell'introduzione delle telecamere, nel 1990, era stato di circa 500 mila; nel marzo del 1993 a causa degli autovelox i punti comminati agli automobilisti erano diventati 3 milioni. Le più recenti tendenze in Australia sono quelle di raddoppiare i punti di demerito durante i *we-*

¹⁸ Road Safety Task Force, *Reports* anni vari.

ek-end per la velocità eccessiva, l'alcol, il casco e le cinture di sicurezza. Questa sembra una buona norma, che potrebbe essere valutata al fine di trovare applicazione anche in Italia, visto che la maggioranza degli incidenti stradali avviene durante i fine settimana.

I tassisti australiani, durante l'introduzione della normativa sulla patente a punti, chiedevano l'esenzione della cintura di sicurezza, paventando il pericolo di essere aggrediti dal passeggero mentre erano legati e quindi impossibilitati a difendersi; il governo li ha esentati dall'obbligo di allacciare la cintura, ma solo quando trasportano passeggeri.

TRASGRESSIONI	PUNTI
Superamento dei limiti di velocità di oltre 45 km/h	6
Superamento dei limiti di velocità fra 30 e 45 km/h	4
Superamento dei limiti di velocità fra 15 e 30 km/h	3
Passaggio con semaforo rosso; inosservanza dell'alt intimato dagli agenti di polizia	3
Inosservanza delle norme relative alla precedenza dei veicoli o dei pedoni	3
Omesso uso del casco protettivo o delle cinture di sicurezza; minore non in regola	3
Circolazione contromano	3
Guida distratta	3
Violazione delle disposizioni relative alle modalità di sorpasso; inosservanza delle disposizioni relative ai dispositivi di segnalazione; violazioni delle disposizioni relative alle modalità di conduzione dei veicoli nella carreggiata	2
Violazione del rispetto delle distanze di sicurezza;	1

violazione dell'obbligo di utilizzo dei dispositivi di illuminazione dei veicoli di notte;	
superamento dei limiti massimi di velocità inferiore a 15 km/h	

Tabella 3.6 – Violazioni e punti di demerito in Victoria.

4. LA PATENTE A PUNTI NEI PAESI EUROPEI

4.1 GERMANIA

Nel 1974 anche la Germania ha introdotto un sistema a "punti" per i conducenti di autoveicoli; la legge è stata rivista e modificata successivamente, nel 1999. Il sistema dei punti di penalità in Germania è integrato all'Elenco centrale dei trasgressori del traffico, un ente centrale responsabile per la registrazione delle violazioni amministrative più significative e per gli atti criminali commessi sulla strada (si tratta in sostanza di un *database* informativo riservato). Questo ente ha il compito primario di fornire alle autorità competenti il materiale informativo che esse necessitano per concertare gli interventi e le misure correttive per garantire la sicurezza stradale. L'Elenco centrale dei trasgressori del traffico ha anche una funzione preventiva, poiché i guidatori cercano di evitare di essere inseriti in questo elenco. Gli iscritti sono comunque cancellati dopo un periodo di due, cinque o dieci anni, a secondo della gravità della trasgressione. Su 50 milioni circa di patenti, soltanto il 12% dei guidatori è iscritto all'Elenco; di questo 12% soltanto lo 0.3% (17.000 guidatori circa) raggiungono 18 o più punti.

In base a tale sistema i reati commessi contro la circolazione stradale (qualora non abbiano comportato già il ritiro della patente di guida da parte di un Tribunale) e le contravvenzioni al codice stradale sono calcolati da 1 a 7 punti, a seconda della gravità della trasgressione ed iscritti per un certo periodo di tempo nel registro centrale presso l'Ufficio federale della circolazione stradale di Flensburg. Un elenco, contenente la lista delle ammende, permette di apprendere quanti punti sono attribuiti alla violazione di ogni singola norma.

VIOLAZIONE	PUNTI
Guida in stato di ebbrezza; allontanarsi dopo un incidente	7
Circolazione abusiva durante il periodo di sospensione della patente; circolazione con targa impropria	6

Ogni altra violazione penale non valutata 6 o 7 punti	5
Conducente alla guida di veicolo con un tasso alcolemico di almeno 8mg/100ml di alcol; superamento dei limiti massimi di velocità di oltre 40km/h in città o di oltre 50km/h fuori città	4
Mancata osservanza da parte del conducente dei comportamenti da tenere nei confronti degli utenti deboli della strada; passaggio con semaforo rosso	3
Conducente alla guida di veicolo con un tasso alcolemico di almeno 5mg/100ml di alcol; non osservanza delle norme prudenziali in caso di sorpasso di veicoli	2
Ogni altra violazione non valutata tra 2 e 4 punti	1

Tabella 4.1 – Violazioni e punti di demerito in Germania.

La legge tedesca di riforma della patente a punti, approvata nel 1999, pone l'enfasi sulle misure di aiuto e riabilitative: corsi di recupero e consulenze psicologiche, che sono volontarie fino ad un certo punto, poiché se accettate producono uno sconto dei punti di penalità. Ci sono tre soglie nel sistema, ad 8, 14 e 17 punti di penalità.

Qualora il titolare della patente raggiunga 8 punti viene diffidato per iscritto, ma il contravventore ha la possibilità di partecipare volontariamente ad un corso di recupero (chiamato ASP), ove si procede alla ripetizione delle norme stradali. Partecipando al corso si può ottenere una riduzione fino a 4 punti. Di soli 2 punti sarà, al contrario, l'eventuale riduzione qualora il contravventore, nonostante la volontaria partecipazione all'ASP, oscilli tra un punteggio di 9 e 13.

Incorrendo in un maggior punteggio (da 14 a 17) la partecipazione all'ASP è obbligatoria e, a chi vi ha già preso parte in passato, viene consigliata una consulenza psicologica che attiene soprattutto ad eventuali problemi nella guida (ricompensata con lo sconto di 2 punti). Non sono concesse ulteriori detrazioni dal punteggio acquisito.

Nel caso in cui si raggiungano 14 punti si deve sostenere un esame teorico che può essere integrato da un esame pratico di guida. Raggiunti 18 punti in due anni, la patente viene sospesa per un perio-

do di almeno 6 mesi e l'autorità competente chiede una perizia medico-psicologica, al fine di decidere se restituire la patente.

Omissione di soccorso; inversione di marcia e guida contromano; guida in stato di ebbrezza o sotto l'influsso di droghe; circolazione sulle corsie di emergenza ed eccesso di velocità costano 7 punti. Per pulire la fedina automobilistica servono cinque anni senza infrazioni.

I punti restano nel casellario penale automobilistico per un periodo minimo di due anni. Il sistema è più severo se i punti sono stati assegnati a causa di un reato ed è previsto che rimangano nel casellario per cinque anni. Se durante il decorso dei due, ovvero dei cinque anni, non vengono comminati al soggetto ulteriori punti, si provvede a cancellare la precedente annotazione.

Per i neopatentati c'è una patente provvisoria e le sanzioni per cui si viene iscritti nell'Elenco sono di due tipi: A (violazioni più gravi) e B (violazioni meno gravi). Una violazione di tipo A o due di tipo B danno luogo ad un intervento amministrativo: il conducente deve partecipare ad un corso di rieducazione stradale e la patente diventa provvisoria per 4 anni invece di 2. Se il trasgressore commette altre infrazioni riceve un avviso scritto e gli viene consigliato il consulto psicologico per due mesi (che gli fa recuperare 2 punti). Ulteriori violazioni portano al ritiro della patente.

La patente può essere revocata sia ad opera di un Tribunale penale, sia da parte di una autorità amministrativa. Il Tribunale penale revoca l'autorizzazione innanzitutto nei seguenti casi:

1. attentato alla sicurezza della circolazione stradale;
2. stato di ebbrezza;
3. allontanamento illecito dal luogo dell'incidente;
4. ubriachezza.

In caso di revoca della patente cessa il diritto alla guida di autoveicoli. Il Tribunale penale stabilisce nel contempo un termine, nel corso del quale l'autorità competente non può rilasciare alcun nuovo permesso di guida. Il periodo di divieto ha una durata minima di 6 mesi e massima di 5 anni; in casi eccezionali è prevista la sospensione della patente a vita. Al termine di detto periodo l'interessato deve ri-

chiedere un nuovo rilascio della patente presso l'ufficio della circolazione stradale, che decide autonomamente l'idoneità o meno dell'interessato alla guida di autoveicoli. In casi meno gravi il Tribunale può decretare un cosiddetto "divieto di circolazione", per la durata da 1 a 3 mesi. In questo caso l'autorizzazione alla guida non viene revocata e la patente di guida viene restituita automaticamente all'interessato al termine del periodo di divieto. L'autorità preposta al rilascio delle patenti di guida le revoca qualora il titolare si riveli inadeguato alla guida di autoveicoli. Le ragioni possono essere diverse, ad esempio stato di salute precario, carenti conoscenze delle norme di circolazione, incapacità di guidare sicuri o determinate deficienze caratteriali.

4.2 FRANCIA

Nel 1989, con legge numero 89/469, si è istituita la patente a punti anche in Francia. A questa prima previsione normativa è seguita una riforma attuata con il decreto 92/559 del giugno 1992.

Ciascun conducente ha a disposizione una dotazione iniziale di 12 punti; è lo stesso sistema con dotazione iniziale di punti che è stato adottato in Italia. In base alla gravità del reato o dell'infrazione commessa (e secondo il parametro applicabile alla violazione constatata) si procede al ritiro dei punti. Si attribuiscono punti di demerito per le seguenti infrazioni:

VIOLAZIONE	PUNTI
Collisione o incidente dal quale derivi la morte di una o più persone o dal quale derivino lesioni involontarie che implicano una incapacità di più di 3 mesi	6
Collisione o incidente dal quale derivino lesioni involontarie che implicano una incapacità di meno di 3 mesi	4
Inosservanza delle norme relative alla precedenza	
Mancata fermata in corrispondenza della striscia di arresto	

(STOP) Passaggio con semaforo rosso	
Superamento dei limiti massimi di velocità di 40 km/h od oltre Violazione dell'obbligo di utilizzo dei dispositivi di illuminazione dei veicoli di notte e nelle zone non illuminate Circolazione in retromarcia e inversione del senso di marcia sulle autostrade circolazione contromano sosta sulla carreggiata, la notte o al tramonto, in un luogo privo di illuminazione pubblica, di un veicolo senza luci circolazione su corsie d'emergenza guida in stato di ebbrezza	4
Superamento dei limiti massimi di velocità tra i 20 e i 30 km/h Violazione dell'obbligo per il conducente che viene superato di agevolare la manovra e non accelerare l'andatura attraversamento o sosta sulla banda centrale che separa le carreggiate	2
Violazione dell'obbligo di non oltrepassare la linea continua singola, o doppia se discontinua, nei casi vietati Superamento dei limiti massimi di velocità di non oltre 20 km/h Utilizzo non corretto dei fari di profondità (abbaglianti) Omesso utilizzo del casco protettivo Omesso utilizzo della cintura di sicurezza	1

Tabella 4.2 – Violazioni e punti di demerito in Francia.

Nel caso in cui si commettano simultaneamente più infrazioni che determinano la perdita di punti, il limite massimo di punti cumulabile è 6. Nel caso in cui un'infrazione rientri nel codice penale il massimo cumulabile di punti è 8.

Nel corso della contestazione dell'infrazione il trasgressore è informato che la sua infrazione è suscettibile di comportare la perdita di punti se viene accertata (può esserlo in due modi: con il pagamento di un'ammenda forfetaria o con una condanna divenuta definitiva). Il trasgressore viene legalmente informato dell'esistenza di un trattamento automatico di perdita e ricostruzione dei punti, che figura sul verbale che gli viene consegnato o recapitato. Quando il Ministero dell'interno constata che la gravità dell'infrazione dà luogo ad una perdita di punti, riduce in conseguenza il numero dei punti del conducente e lo informa per lettera semplice. Lo stesso avviene per la ricostruzione dei punti.

Quindi il ritiro dei punti avviene:

- dopo il pagamento dell'ammenda forfetaria (il pagamento comporta la rinuncia alla contestazione);
- dopo un giudizio di dichiarazione di colpevolezza diventato definitivo.

Né il documento relativo al pagamento dell'ammenda, né il giudizio, fanno menzione che l'applicazione della sanzione di ritiro dei punti può eventualmente comportare la perdita di validità della patente.

La registrazione della perdita dei punti viene notificata con semplice lettera dal Ministero dell'interno.

La giurisprudenza del Consiglio di Stato e della Corte di Cassazione considera il ritiro dei punti e della patente come semplici misure amministrative, prese a titolo ancor oggi essenzialmente provvisorio.

Il titolare della patente può ottenere la ricostruzione specifica del suo numero di punti iniziale sottoponendosi a una formazione specifica, comprendente obbligatoriamente un programma di sensibilizzazione sulle cause e le conseguenze degli incidenti stradali. I punti perduti sono comunque riattribuiti all'automobilista dopo 10 anni dall'ultima detrazione; oppure se per tre anni non riceve altri punti o,

infine, se il conducente partecipa a specifici corsi di rieducazione.

Le informazioni relative ai punti detenuti da un titolare di patente non possono essere ottenute che dall'autorità amministrativa e giudiziaria, dai datori di lavoro, dagli assicuratori.

In caso di perdita totale dei punti, il prefetto o l'autorità competente ingiunge l'interessato, per raccomandata, a restituire la sua patente nel giro di una settimana a partire dalla ricezione della lettera. Non si può chiedere una nuova patente prima che siano passati 6 mesi dalla data di consegna della vecchia ed inoltre si deve essere riconosciuti abili ad un esame medico e psicotecnico effettuato a proprie spese.

In caso di guida senza patente si rischia addirittura la prigione per 2 anni e un'ammenda di circa 4500 €, oppure una sola delle due pene.

Se il titolare della patente non ha commesso infrazioni comportanti riduzione dei punti nei 3 anni successivi dalla data dell'ultima diminuzione del punteggio, la sua patente riparte dal punteggio iniziale.

Sono previsti corsi di formazione specifica destinati ad evitare la ripetizione dei comportamenti pericolosi, organizzati sotto forma di *stage* di una durata minima di 16 ore ripartite in 10 giorni.

Il Ministero dell'interno tiene le registrazioni delle patenti e dei punti persi.

Ecco alcuni dati relativi alla patente a punti in Francia, risalenti al 1997:

- ogni mese circa 87.000 guidatori perdevano punti;
- in due anni più di 10.000 guidatori hanno perso tutti i punti;
- il 43% dei punti sono stati persi per eccesso di velocità; il 24% per le cinture e i caschi; il 9% per alcol.

4.3. IRLANDA

Il sistema della patente a punti è stato introdotto in Irlanda di recente, nell'ottobre 2002. Il numero dei morti nelle strade è subito calato da 40 (novembre 2001) a 24 (novembre 2002) e da 37 (dicembre 2001) a 22 (dicembre 2002).

Il sistema ricalca quello britannico: con 12 punti accumulati in 3 anni ci sono automaticamente 6 mesi di sospensione della patente. I punti hanno 3 anni di vita, dopodiché vengono cancellati. Per il limite di velocità e altre infrazioni considerate a rischio i punti sono 2, più 80 € di multa.

L'assicurazione AXA, una azienda assicurativa molto attiva nel paese, applica un 25% di sovra-premio se un automobilista viene multato per un eccesso di velocità di 20 mph o più rispetto al limite; mentre la Hibernian, altra diffusa società di assicurazioni, aumenta il premio dopo che l'automobilista ha raggiunto 6 punti.

Per prevenire l'eventualità che i tribunali siano sommersi dai ricorsi, qualora un'infrazione comportante punti di penalità venga impugnata e la causa venga persa dall'automobilista, il punteggio che verrà attribuito è raddoppiato e la sanzione pecuniaria decuplicata. Per alcune violazioni, che non comportano punti se non impugunate, i punti vengono invece attribuiti se la causa viene persa (può costare fino a 5 punti).

Violazione	Punti
Superamento dei limiti massimi di velocità	2
Circolazione senza patente	2
Mancata fermata in corrispondenza della striscia di arresto (STOP)	2
Circolazione con veicoli con pneumatici consumati	2
Omesso utilizzo delle cinture di sicurezza	2
Omesso utilizzo del casco protettivo	2
Inosservanza delle norme relative alla precedenza	2
Guida pericolosa	2
Oltrepassare la linea bianca continua	2

Passaggio con semaforo rosso	2
Circolazione contromano	2
Utilizzo, durante la marcia, del telefonino	1
Inosservanza delle disposizioni relative all'utilizzo dei dispositivi di segnalazione luminosa dei veicoli	1
Inosservanza delle disposizioni da tenere nei confronti dei pedoni	1

Tabella 4.3 – Violazioni e punti di demerito in Irlanda.

5. ALCUNE MISURE PER LA SICUREZZA STRADALE IN EUROPA

5.1 I DATI SUGLI INCIDENTI STRADALI

I migliori tassi di sicurezza in Europa e nel mondo sono quelli che si riscontrano in GB, Svezia e Olanda. Negli ultimi quindici anni il tasso d'incidentalità veicolare in questi tre paesi è stato molto simile. C'è da dire che GB, Svezia e Olanda hanno beneficiato dei sostanziali miglioramenti tecnici dei veicoli, hanno aumentato l'uso delle cinture di sicurezza e hanno diminuito il tasso di guida in stato d'ebbrezza. Secondo una stima SUNflower¹⁹, negli ultimi venti anni l'applicazione di queste norme ha contribuito a determinare una riduzione del 50% della mortalità attesa, e l'UE per la definizione della sua politica dei trasporti nei prossimi dieci anni si è avvalsa dei risultati di questi paesi, utilizzandoli come *benchmark* da estendere agli altri membri dell'Unione. La stima tiene conto anche di alcuni programmi per il trattamento di siti ad alto rischio e l'introduzione di zone con il limite di velocità a 30 km/h, che hanno apportato un contributo apprezzabile ma non sostanziale.

I tre paesi in esame hanno adottato la seguente strategia:

- si sono prefissi obiettivi quantitativi determinati per la riduzione del numero dei morti e dei feriti e li hanno riferiti ad un certo periodo di tempo;
- hanno integrato il piano nazionale della sicurezza stradale al piano generale dei trasporti;
- hanno decentralizzato la responsabilità del piano nazionale della sicurezza stradale alle autorità locali e regionali, sostenendole finanziariamente;
- hanno affrontato il problema della sicurezza stradale nella convinzione e nella consapevolezza che gli incidenti possono essere diminuiti con misure di sicurezza che hanno costi abbordabili e sono ritenute universalmente efficaci.

¹⁹ SUNflower, *A comparative study of the development of road safety in Sweden, the United Kingdom, and the Netherlands*, SWOV, Leidschendam, 2002.

I programmi più recenti di questi paesi mirano ad aumentare ulteriormente la sicurezza stradale tramite interventi di lungo periodo sul sistema infrastrutturale e azioni dirette verso particolari categorie ad alto rischio, come i giovani.

STATO	TASSO DI MORTALITÀ PER 100.000 ab.	N. DI MORTI PER MILIARDO DI VEICOLI-KM
Svezia	6.65	8.44
GB	5.87	7.28
Olanda	6.82	8.47
UE 15	11	13.6
USA	15.2	9.5
Australia	9.5	10.1
Giappone	8.2	13.4

Tabella 5.1 – Tassi di mortalità per popolazione e per veicoli-km, anno 2000. Fonte: elaborazione su dati SUNflower (2002).

La politica della sicurezza stradale in questi paesi è stata sviluppata nel corso di molti anni e, sebbene realizzata in tempi diversi -e malgrado le caratteristiche dell'intero sistema di trasporto siano differenti (densità del traffico, tipo di strade, percentuale di incroci a rotatoria, percentuale di utenti ad elevato rischio)- ci sono alcuni punti in comune che è bene evidenziare:

- il porsi come obiettivo un determinato livello di riduzione degli incidenti o della mortalità, monitorando regolarmente il fenomeno sotto osservazione e ridefinendo o limando *target* e

strumenti, è uno dei sistemi più efficaci per ottenere e mantenere nell'agenda la politica di sicurezza del traffico;

- l'attenzione dei tre paesi si concentra su alcune misure simili: la velocità²⁰, gli utenti deboli, le infrastrutture, l'alcol ecc.

DATI 2000	SVEZIA	GRAN BRETAGNA	OLANDA
N. morti incid.stradali	591	3.409	1.082
Popolazione (milioni)	8.882	58.058	15.864
Strade (migliaia km)	210	391.7	118.68
Veicoli (milioni)	4.880	28.760	8.469
Veicoli/popolazione	0.549	0.495	0.534
Km viaggiati/persona	13.735	12.994	13.256

Tabella 5.2 – Alcuni dati relativi ai tre paesi, anno 2000.

Fonte: elaborazione su dati SUNflower (2002).

²⁰ Per stimare gli effetti della velocità sulla mortalità basta pensare che una riduzione del 5% della velocità media riduce la mortalità attesa del 18.5%. La mortalità tende infatti a cambiare proporzionalmente in funzione della velocità media in maniera quadratica doppia. Ad esempio, una riduzione della velocità di un fattore pari a 0.95 dà: $(0.95^2)^2=0.815$.

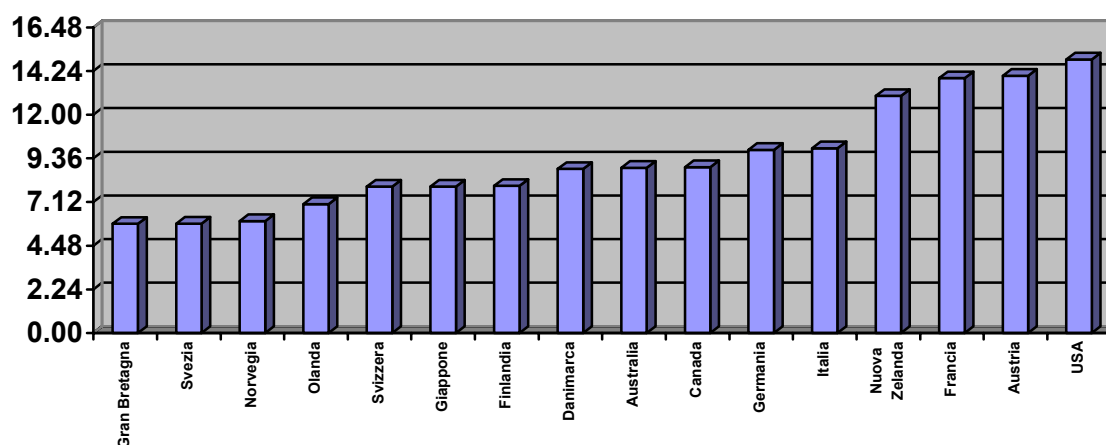


Grafico 5.1 – Mortalità per 100.000 abitanti, dati 2000.
Fonte: elaborazione su dati Road Safety Task Force Report (2001).

Qui di seguito si riportano brevemente i fatti salienti delle politiche per la sicurezza stradale adottate da Svezia e GB.

a) Svezia

In questo paese c'è stato un grande cambiamento nel 1967, con l'introduzione della guida a destra combinata con l'introduzione sperimentale di limiti di velocità molto bassi. Nel 1968 è stata creata una *Authority* per la sicurezza stradale. La revisione dei veicoli è obbligatoria dal 1965 e originariamente era annuale per ogni auto con più di due anni d'età. Dal 1999 la revisione scatta dopo 3 anni ed è annuale solo dopo il quinto anno. L'uso delle cinture di sicurezza anteriori divenne obbligatorio nel 1975. L'uso delle luci durante il giorno nel 1977. Il numero annuo dei morti sulle strade si ridusse da 1200 a 700 tra il 1975 e il 1983, ben il 42% circa. L'uso obbligatorio delle cinture di sicurezza per i bambini e per i passeggeri posteriori fu introdotto nel 1996. Dal 1993 il foglio rosa si può ottenere a 16 anni.

b) GB

Nel 1987 il governo fissò l'obiettivo di ridurre gli incidenti stradali di un terzo rispetto al periodo 1981-1985 e introdusse delle misure

che riuscirono a ridurre entro il 1998 il numero dei morti del 39% e il numero degli incidenti più gravi del 45%. Nello stesso periodo aumentò il numero degli incidenti meno gravi del 16%.

5.2 EFFETTI DELL'USO DELLE CINTURE DI SICUREZZA

Ci sono poche stime affidabili sugli effetti dell'uso delle cinture di sicurezza posteriori, ma in generale gli stessi argomenti validi per quelle anteriori sono estendibili anche a favore all'uso delle posteriori. Si stima che per l'anno 2000 il risparmio di vite umane prodotto dall'uso delle cinture posteriori sia in GB di 50 persone, in Svezia e Olanda di 15.

In questi tre paesi, le sanzioni per il mancato uso delle cinture sono quasi simboliche e questo sembra contraddittorio con il fatto che la riduzione del tasso di mortalità con l'uso della cintura è molto alto (40-60% secondo recenti studi). Non usare la cintura aumenta il rischio come guidare più veloce del 20%; negli stessi paesi quest'ultimo caso può essere causa di sospensione della patente, mentre per non avere indossato la cintura le sanzioni comminate, come vedremo, sono minime.

a) GB

Dal 1983 sono obbligatorie le cinture di sicurezza anteriori; nel 1991 divennero obbligatorie anche le posteriori. Nel 1997 la percentuale d'uso delle cinture anteriori era del 90%; 65% per le posteriori. La multa fissa per non averle indossate è di 20 £, anche se il Tribunale può comminare sanzioni fino a 500 £.

Il notevole incremento nell'uso delle cinture di sicurezza in GB nel 1983 consente una valutazione esauriente degli effetti del loro uso sulla riduzione degli incidenti. In linea di principio, il risultato globale della politica per la sicurezza stradale è proporzionato all'uso delle cinture di sicurezza, benché la relazione tra il tasso d'uso delle cinture di sicurezza e la mortalità degli incidenti stradali non è di tipo lineare. Nel 1983 si stima che circa 500 vite umane vennero risparmiate in GB; il tasso d'uso delle cinture di sicurezza da parte del conducente e del passeggero anteriore era passato dal 40 al 95%.

b) Olanda

Dal 1975 è obbligatorio indossare le cinture di sicurezza se presenti; in seguito divennero obbligatorie quelle anteriori (nel 1992) e, se presenti, anche quelle posteriori. La multa per chi non le usa è di 30 €. In Olanda il tasso d'uso delle cinture di sicurezza aumentò dal 68% nel 1980 all'82% nel 2000: si stima che circa 150 vite umane vennero risparmiate. La percentuale d'uso delle cinture posteriori è attualmente del 30% circa.

c) Svezia

In Svezia il tasso d'uso delle cinture di sicurezza aumentò dall'80% del 1980 al 91% nel 2000: si stima che circa 75 vite umane vennero risparmiate. Nel 1997 la percentuale d'uso delle cinture anteriori era del 99%; per quelle posteriori l'80%.

Le sanzioni per chi non indossa la cintura sono le più lievi: 65 €, con 30.000 trasgressioni l'anno circa.

5.3 EFFETTI DELLA POLITICA CONTRO LA GUIDA IN STATO DI ALTERAZIONE DA ALCOL

Tra il 1980 e il 2000 in GB il numero dei morti legati alla guida in stato di ebbrezza/ubriachezza (*drink driving*) passò da 1450 a 530, il 63% in meno circa; in Olanda nello stesso periodo si passò da 300 a 90 (il 70%); in Svezia da 100 a 55.

a) Regole in GB

Nel 1967 venne introdotto in GB il tasso alcolico minimo nel sangue per i conducenti, in misura dello 0.08%. Seguirono i test sul respiro nel 1983, insieme alla norma sui trasgressori ad alto rischio (cfr. Cap.3), cioè coloro che si rifiutano di sottoporsi ai test oppure coloro ai quali è stato accertato per due volte in dieci anni un tasso alcolico superiore allo 0.2%. Questa norma fu modificata nel 1990: ora è sufficiente guidare una sola volta con un tasso alcolico superiore allo 0.2% o guidare (con tasso superiore allo 0.08%) di nuovo dopo una sospensione per la stessa trasgressione nell'arco di 10 anni. Non è consentito il test spirometrico casuale: le forze dell'ordine possono effettuarlo solo c'è un sospetto di ebbrezza o quando il guidatore commette violazioni di con veicolo in movimento del CdS o è rimasto coinvolto in un incidente. La sanzione minima per guida in

stato di ebbrezza è una sospensione di un anno. I trasgressori ad alto rischio devono passare dei test medici per ottenere una nuova patente. Nel 1983 si cominciarono a sperimentare i corsi di recupero, che divennero effettivi in tutto il territorio nel 2000: si può ridurre la durata della sospensione seguendo un corso di rieducazione.

a. 1) La pratica in GB

Si praticano oggi circa 800mila test spirometrici l'anno. Il tasso di positività è lentamente calato fino al 12%, per rimanere costante intorno alle 100mila unità positive ogni anno. Prima del 1990 il numero totale dei conducenti in stato di ebbrezza condannati in GB era di 100mila unità l'anno, 40mila dei quali classificati come trasgressori ad alto rischio; dopo il 1990 questi numeri si sono ridotti a 90mila e 30mila rispettivamente. Nel 2000 ci sono stati 55mila corsi di rieducazione.

b) Regole in Svezia

La Svezia è stata uno dei primi paesi ad introdurre limiti legali al tasso alcolico dei conducenti, nel 1951, con un limite minimo posto a 0.05%. Un secondo limite fu posto a 0.15%, con sanzioni più severe. Nel 1990 il limite minimo è sceso a 0.02% e nel 1994 anche il secondo limite è stato modificato: 0.1%. La polizia svedese può fermare a caso e richiedere il test spirometrico. Il test per chi è coinvolto in incidenti con feriti è obbligatorio. Con un livello alcolico compreso tra i due limiti c'è la multa e la sospensione dalla guida per minimo un mese. Con un livello alcolico superiore al limite massimo c'è la sospensione per minimo 12 mesi; in questo caso la patente può essere riottenuta solo passando un test medico e nuovi esami pratici. Conducenti con livelli superiori allo 0.1% possono avere anche la prigione fino ad un massimo di due anni. Dal 1994, se i conducenti frequentano uno speciale corso di rieducazione possono ottenere la sospensione condizionale della pena.

b. 1) Pratica in Svezia

Nel 1984 furono effettuati 1.8 milioni di test spirometrici, un numero che però è calato negli anni, fino a scendere, nel 2000, a poco più di 1 milione. Dal 1990 al 2000 il numero annuo dei conducenti sospettati di guida in stato di ebbrezza è passato da 25mila alla metà circa. Il numero dei conducenti che ha frequentato corsi di recupero

nel 2000 è di 2500. Dal 1990 il numero dei feriti totali e dei morti negli incidenti causati da conducenti in stato di ebbrezza/ubriachezza è calato del 50%.

Ci sono stati due studi per verificare l'impatto delle misure del 1990 e del 1994, ed entrambi trovano effetti significativi tra i provvedimenti e gli incidenti stradali.

c) Regole in Olanda

Il limite legale del tasso alcolico fu introdotto nel 1974, in misura del 0.05%. La polizia può fermare a caso e fare il test; il test spirometrico è stato invece introdotto nel 1987. Nel 1996 furono introdotte altre nuove misure:

- un corso di “miglioramento” per un livello alcolico maggiore di 0.13% (o 0.08% in caso di recidiva);
- un test medico per:
 - a. livello alcolico superiore a 0.18%;
 - b. 4 condanne nei precedenti 5 anni;
 - c. conducente coinvolto in un serio incidente;
 - d. conducente che rifiuta il test;
- ritiro immediato della patente per:
 - un livello superiore allo 0.25% di alcol nel sangue;
 - 4 condanne nei precedenti 5 anni.

In genere in Olanda è l'autorità giudiziaria che decide sul ritiro della patente.

c. 1) Pratica in Olanda

Nel 2000 sono stati effettuati circa 1 milione di test spirometrici. Fare il test in caso di incidente è raccomandato ma non obbligatorio. Il numero dei conducenti arrestati per alcol è stato nel 2000 di 31mila; il numero dei condannati senza arresto circa 24mila. Ogni anno ci sono circa 8.500 conducenti che seguono corsi di recupero.

* * *

Queste sono alcune considerazioni ricavabili dall'esame critico dei dati che riguardano questi tre paesi:

- il numero dei conducenti con un livello di alcol oltre il massimo consentito si stabilizza con gli anni dopo l'iniziale diminuzione che accompagna l'introduzione dei provvedimenti. E' una sorta di zoccolo duro, un tasso "naturale" di guida in stato d'ebbrezza (in Olanda è stato misurato ed è risultato del 4.5% circa);
- la Svezia applica sanzioni medie e un numero elevato di test; la GB commina le sanzioni più severe ma effettua un basso numero di test; l'Olanda prevede le sanzioni più blande e pratica un numero di test medio;
- l'esperienza della Svezia e degli altri paesi che hanno diminuito il livello di mortalità nelle strade dimostra che l'effetto complessivo dipende più dal livello e dall'efficienza dei controlli che dal valore del limite imposto.

CURIOSITA' DAL MONDO IN TEMA DI ALCOL E GUIDA

In **Australia** i nomi degli automobilisti colpevoli di aver guidato in stato di ubriachezza vengono pubblicati sul giornale locale sotto il titolo: "Ubriaco e in prigione".

In **Sud Africa** il conducente ubriaco è condannato a dieci anni di carcere, una multa da 10 mila dollari o ad entrambe le sanzioni.

In **Turchia** i conducenti ubriachi sono portati dalla polizia a 32 km dalla città ed obbligati a tornare a piedi sotto scorta.

In **Malesia** un conducente ubriaco viene arrestato e, se è sposato, anche sua moglie finisce in prigione.

In **Russia** se un automobilista guida in stato di ubriachezza la sua patente viene revocata a vita.

In **Bulgaria** la seconda volta che un automobilista guida in stato di ubriachezza è anche l'ultima: la sanzione è l'esecuzione.

5.4 I COMPORAMENTI PIÙ PERICOLOSI

Infrangere il limite di velocità è la più comune trasgressione stradale: il 40% circa dei morti sulle strade si verifica in incidenti stradali causati dall'eccessiva velocità. Alcune ricerche dimostrano che per ogni miglio di riduzione della velocità media, la frequenza di collisio-

ne scende del 5%; altri studi suggeriscono che un conducente su tre, tra quelli sanzionati per infrazione del limite di velocità, è rimasto coinvolto in un incidente stradale negli ultimi tre anni.

Le quattro cause maggiormente responsabili della mortalità sono: l'eccessiva velocità, l'alcol, il mancato uso delle cinture di sicurezza o del casco e la stanchezza.

Fattore causale	Proporzione della mortalità
Eccessiva velocità	38%
Fatica	20%
Mancato uso delle cinture (*)	21%
Alcol	16%
Altre cause	5%

Tabella 5.3 – Comparazione e proporzione dei fattori ad alto rischio negli incidenti stradali, anno 2000.

(*) Basato sul numero totale dei passeggeri morti per incidente.

Fonte: Road Safety Task Report (2001)

Recenti studi condotti in GB²¹ mostrano che i conducenti più giovani continuano ad essere sovra-rappresentati negli incidenti stradali. Sin dai primi anni '90 i ricercatori affermarono che gli incidenti stradali succedono non perché i giovani conducenti non sanno guidare, ma perché scelgono di non guidare in maniera appropriata. Gli esperti britannici di incidenti stradali suggeriscono quindi che il problema non è come i giovani vengono addestrati alla guida, ma piuttosto la loro attitudine quando sono al volante in presenza di amici, sui quali vogliono fare impressione guidando in maniera spericolata. In particolare, l'*Automobile Association* cita ricerche dove si è riscontrato

21 SUNflower: *a comparative study of the development of road safety in Sweden, the United Kingdom, and the Netherlands*, SWOV, Leidschendam, 2002.

che: i giovani di entrambi i sessi sono più propensi a guidare peggio se trasportano giovani passeggeri maschi; i giovani maschi guidano più velocemente e più vicini al veicolo che li precede se trasportano un passeggero di sesso maschile.

In autunno è prevista l'introduzione di nuovi esami di guida in GB, dove tutti i candidati dovranno sostenere un test di percezione del rischio, dove gli sarà richiesto di individuare punti pericolosi su dei *videoclips*.

5.5 PATENTE A PUNTI E PREMIO ASSICURATIVO

Abbiamo già incontrato, parlando del Manitoba (Canada) e dell'Irlanda, alcuni sistemi che legano i punti di demerito della patente al premio assicurativo. Naturalmente ci sono altri esempi: uno interessante lo troviamo nello Stato British Columbia (Canada), dove i conducenti sono penalizzati da uno speciale premio assicurativo aggiuntivo, che varia in relazione ai punti di penalità per violazioni registrate sulla patente. Il sovra-premio scatta quando si raggiunge un totale di 4 o più punti di penalità in un anno. Il premio viene calcolato su base annuale e gli importi, espressi in dollari canadesi, sono raffigurati nella Tabella 5.4.

punti	importo	punti	importo	punti	importo	punti	importo	punti	importo
1	0	11	1080	21	4160	31	8720	41	15360
2	0	12	1260	22	4560	32	9280	42	16160
3	0	13	1680	23	4960	33	9840	43	16960
4	176	14	1920	24	5360	34	10480	44	17760
5	230	15	2160	25	5760	35	11120	45	18560
6	300	16	2480	26	6240	36	11760	46	19520
7	415	17	2800	27	6720	37	12400	47	20480
8	520	18	3120	28	7200	38	13040	48	21440
9	640	19	3440	29	7680	39	13680	49	22400

Tabella 5.4 – Sistema dei punti e premio assicurativo in British Columbia

Le società di assicurazione aumentano rapidamente i premi e cer-

tamente sono pronte a sfruttare a loro vantaggio il sistema della patente a punti anche in Italia, ma il Governo dovrebbe controllare la corretta applicazione di un meccanismo che leghi l'entità del premio assicurativo al punteggio della patente. Le società di assicurazione traggono i loro maggiori profitti dai giovani conducenti e in particolare dalle giovani donne. Le società di assicurazione non premiano i conducenti prudenti, ma si limitano a punire quelli imprudenti. L'unica base per la determinazione del premio da pagare dovrebbe invece essere la documentazione di quanto il conducente sia prudente. Questo è il sistema che usano in Danimarca e in Canada. Ciascun conducente, compresi i principianti, comincia da zero, pagando un premio medio di circa 650 €. Poi, se si sono commesse violazioni relative alla sicurezza, il premio aumenta. Gli aumenti dovrebbero essere regolati sulla base del sistema dei punti di penalità e dovrebbero esserci sconti per chi ha accumulato punti di merito.

In Italia il sistema assicurativo di responsabilità civile per i veicoli prevede già una sorta di "punteggio" sulla base del quale variano le tariffe: il *bonus-malus*. Sulla base di questo sistema, l'assicurato viene inizialmente inserito in una "classe di merito"; successivamente, a secondo del numero degli incidenti commessi durante l'anno precedente, la classe di merito cambia. Maggiore il numero degli incidenti, peggiore la classe; naturalmente a ciascuna classe è associata una diversa tariffa assicurativa.

Il sistema della patente a punti per commisurare la tariffa assicurativa al grado di rischio del contraente potrebbe costituire un elemento di novità da studiare ai fini di una personalizzazione del premio secondo il rischio. Infatti si riferirebbe non soltanto agli eventi realmente accaduti (gli incidenti commessi), ma anche al grado di rischio potenziale di provocare incidenti, che è insito nel tipo di guida dell'assicurato. Il punteggio della patente dovrebbe in qualche modo riflettere lo "stile di guida" del conducente e, quindi, contenere informazioni aggiuntive rispetto al mero dato storico dei sinistri provocati dal contraente. Naturalmente il sistema dovrebbe funzionare anche nell'altro senso, cioè premiare i comportamenti più prudenti, che si evinceranno dai punti di merito accumulati in più oltre ai 20 della dotazione iniziale.

CONCLUSIONI

La patente a punti sembra essere un valido strumento per migliorare il livello di sicurezza delle strade: in genere gli automobilisti sono sensibili a questo meccanismo di sanzione progressiva ed inoltre i corsi di recupero ad essa associati -se ben concepiti e strutturati- contribuiscono a ridurre parte dei trasgressori. Benché non esistano dati certi ed inequivocabili sulla misura dei suoi effetti, in tutti i paesi dove è stata adottata sono subito diminuiti il numero degli incidenti stradali e il relativo tasso di mortalità. Anche in Italia la patente a punti sta contribuendo a migliorare il livello di sicurezza nelle strade e i primi dati statistici sembrano abbastanza confortanti, anche se - come si è già avuto modo di notare a questo proposito- gli effetti più rilevanti dell'applicazione della patente a punti si concentrano nel momento iniziale, poiché sono sinergicamente rafforzati dalla campagna informativa che la promuove e dall'effetto annuncio che l'accompagna. Per avere dei dati più affidabili sarebbe necessario stabilire un collegamento tra il *database* delle patenti a punti e quello degli incidenti stradali.

Come si è cercato di evidenziare nel corso del presente lavoro, la relazione tra patente a punti e sicurezza stradale non è così diretta ed inequivocabile: abbiamo visto che paesi come gli USA (dove la patente a punti esiste dagli anni '50) e la Francia (dove è stata adottata una decina d'anni fa) registrano i peggiori tassi di sicurezza stradale, mentre paesi dove non è prevista (come la Svezia e l'Olanda per esempio) hanno viceversa i migliori risultati. Si potrebbe obiettare che, se in USA e in Francia non vigesse la patente a punti, i risultati di questi due paesi nel campo della sicurezza stradale sarebbero ancor più negativi, ma sono soltanto ipotesi che non possono essere provate. In GB, dove vige il sistema della patente a punti, i risultati ottenuti nel settore della sicurezza stradale sono molto positivi, ma la politica intrapresa da questo paese per ridurre il numero degli incidenti e dei morti sulle strade non è limitata alla patente a punti, ma riguarda anche una serie di misure specifiche per i giovani e una lotta serrata al fenomeno del *drink driving*. Inoltre, i controlli da parte delle forze dell'ordine sono effettivi e le sanzioni previste vengono applicate severamente; questi aspetti sono fondamentali affinché si espliciti appieno il potenziale deterrente di una disposizione normativa, poiché la reattività dell'automobilista è funzione diretta della sua percezione del rischio

(di essere individuato e punito per la trasgressione).

Uno dei problemi principali nel settore della sicurezza stradale è quello dei giovani automobilisti, che rappresentano una categoria ad alto rischio. Negli ultimi trenta anni il tasso generale di mortalità negli incidenti stradali è diminuito complessivamente del 40%, ma nelle fasce di età giovanile la riduzione è stata impercettibile. Secondo i dati rilevati da una recentissima ricerca dell'Istituto Superiore di Sanità sui giovani automobilisti italiani, il 21% degli intervistati dichiara di avere guidato in stato di ebbrezza e il 41% dichiara di essere stato coinvolto in incidenti stradali. Uno studio condotto recentemente in GB rivela che i giovani automobilisti sono maggiormente coinvolti negli incidenti stradali non per incapacità alla guida, ma perché scelgono di guidare in maniera inappropriata. Il problema quindi non è come i giovani vengono addestrati alla guida, ma piuttosto le loro specifiche attitudini, rilevate peraltro da numerosi studi sull'argomento. Il raddoppio dei punti di demerito per le infrazioni commesse dai neopatentati rientra nella logica dell'inasprimento delle sanzioni ma, come in tutti i casi analoghi, quello che conta è la certezza della pena; in altri termini la maggiorazione può essere utile al fine di prevenire le violazioni, ma soltanto se poi viene seguita da continui ed effettivi controlli sulle strade. In Australia, per esempio, durante i periodi festivi e i *weekend* i punti di demerito raddoppiano per tutti gli automobilisti per violazioni relative alla velocità, all'alcol, al casco e alle cinture di sicurezza. È stato calcolato che, nello spazio di 20 periodi di festa (109 giorni in totale) si sono verificati meno incidenti, con il 15% di morti in meno.

Per raggiungere *standard* di sicurezza più elevati degli attuali, o per tentare addirittura di dimezzare entro il 2010 il numero dei morti sulle strade (come previsto dagli ambiziosi obiettivi dell'UE), il problema della sicurezza stradale va aggredito su più fronti, nella ferma convinzione e consapevolezza che il numero degli incidenti può essere diminuito con misure di sicurezza che hanno sì costi elevati, ma in fin dei conti abbordabili da parte di paesi "ricchi", ed inoltre sono ritenute universalmente efficaci. La patente a punti è certamente un passo nella direzione giusta, ma non esaurisce affatto le possibilità di intervento dell'operatore pubblico. Come si è già avuto modo di evidenziare, i paesi che hanno impegnato maggiore attenzione e maggiori risorse al problema della sicurezza stradale hanno affrontato la que-

stione concertando gli interventi in più direzioni: il controllo della velocità; la salvaguardia degli utenti più deboli; gli investimenti in infrastrutture più sicure; la lotta al fenomeno del *drink driving* e la promozione della cultura della sicurezza. Inoltre si sono posti come obiettivo livelli di riduzione degli incidenti e della mortalità *determinati* e hanno costantemente monitorato il fenomeno, senza mai abbassare la soglia di attenzione.

Alcuni spunti che ci vengono da questi paesi sono interessanti e potrebbero essere proficuamente introdotti anche in Italia. Ad esempio i sistemi di telecamere ai semafori sembrano svolgere un elevato effetto deterrente contro una delle infrazioni più pericolose al CdS, l'inosservanza delle segnalazioni luminose. In Olanda sono oggetto di continui atti di vandalismo, ma comunque sembrano funzionare abbastanza bene. Molto interessanti appaiono anche i programmi per il trattamento dei siti ad alto rischio (*black spot*), gli interventi volti a limitare ulteriormente la velocità nei centri urbani (abbassandola da 40 a 30 km/h), la creazione di aree ad alta concentrazione di pedoni con limite di velocità a 5-10 km/h (la stessa velocità pedoni) e i programmi speciali diretti verso particolari categorie ad alto rischio, come i giovani.

Come già rilevato nel corso del presente lavoro, un altro aspetto interessante nella prevenzione degli incidenti stradali è il possibile legame tra patente a punti e premio assicurativo. Esso rappresenta un aspetto di ulteriore deterrenza nei confronti dei comportamenti a rischio: l'entità del premio assicurativo diventerebbe funzione del punteggio della patente, commisurando la tariffa al grado di rischio del conducente. Tale sistema personalizzerebbe il premio secondo il rischio potenziale dell'automobilista, premiando allo stesso tempo anche i comportamenti più prudenti.

BIBLIOGRAFIA

Commissione delle Comunità Europee, Libro bianco, La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte, 2001.

SUNflower: *a comparative study of the development of road safety in Sweden, the United Kingdom, and the Netherlands*, SWOV, Leidschendam, 2002.

C. Goldenbeld, J. Heidstra, R. Christ, T. Makinen, S. Hakkert, *Legal and administrative measures to support police enforcement of traffic rules*, Escape Project, 2000.

ISTAT, Statistica degli incidenti stradali, 2003-07-31

Piano nazionale della sicurezza stradale

Northern Ireland Office, *Road Traffic penalties in Northern Ireland*, 2003

NMRA, MAA, RTA, *Road Safety Task Force Report*, 2001

Janke, M., Kuan, J. & Peck, R., *Strategies for Increasing the Traffic Safety Potential of the Negligent Operator Point System*, Californian Department of Motor Vehicles, Ottobre 1987.

Smiley, A., Hauer, E., Persaud, B., Clifford, L. and Duncan, D., *Accident Potential: An Ontario Driver Records Study Technical Report*, Ontario Ministry of Transportation, Aprile 1991.

Hauer, E., Quale, K. And Liu, A., *On the Use of Accident or Conviction Counts to Trigger Action*, Transportation Research Record 1401, Transportation Research Board, 1993.