

*Intervento del Dott. Marco Colazingari - ricercatore della Fondazione Filippo Caracciolo (Centro Studi ACI)*

Questo lavoro sulla patente a punti è stato realizzato dalla Fondazione Caracciolo e sarà illustrato con delle [slides](#).

Innanzitutto vorrei presentare una brevissima panoramica storica dell'istituto della patente a punti.

Il primo paese al mondo dove è stata introdotta è il Connecticut negli Stati Uniti, dove diventa Legge nel 1947.

La Gran Bretagna la comincia ad adottare dal 1962; poi la patente a punti arriva anche in Nuova Zelanda e in alcuni stati dell'Australia.

Infine in Giappone e poi in Europa, dove il paese pioniere è stato la Germania, che la introduce già nel 1974; poi la Francia, che adotta questo istituto nel 1989, modificandone la disciplina nel 1992.

In Italia abbiamo adottato il "sistema francese", che è diverso da tutti gli altri, nel senso che si attribuisce una dotazione iniziale di punti all'automobilista e successivamente gli viene detratto un certo numero di punti in seguito alle infrazioni commesse.

È un sistema atipico, perché in tutti gli altri paesi, compresi quelli che l'hanno inventato, il meccanismo funziona al contrario: i punti di demerito si cumulano in seguito alle infrazioni e una volta raggiunto un certo punteggio scattano le sanzioni.

È interessante notare il tipo di pene accessorie, che in alcuni stati degli Stati Uniti vengono attribuite insieme ai punti di demerito: ad esempio i giovani trasgressori vengono portati in visita alle camere mortuarie; questo provvedimento è certamente un po' macabro, però c'è da dire che vedere le conseguenze di un incidente su un corpo umano -vederle direttamente intendo- è una dimostrazione molto più vivida di quello che può succedere a seguito di un incidente stradale, rispetto a ciò che si può immaginare da una descrizione.

Poi troviamo alcune pene accessorie che non c'entrano nulla con il tema della sicurezza stradale o della circolazione: ad esempio è prevista l'attribuzione di punti di demerito per il mancato pagamento degli alimenti ai figli, o per le assenze prolungate a scuola, o addirittura per i graffiti o altri reati minori legati alle armi da fuoco.

Quello che abbiamo potuto verificare dalla analisi dei dati in nostro possesso è che il numero degli incidenti, e quindi il numero delle vittime degli incidenti stradali, diminuisce bruscamente non appena la patente a punti viene introdotta.

I motivi sono svariati: il primo è l'effetto annuncio, che in genere accompagna l'introduzione di una novità come quella della patente a punti; poi la campagna informativa che ne segue; un altro motivo importante è la maggiore attenzione profusa nell'attività di controllo da parte delle forze dell'ordine.

Ciò che purtroppo abbiamo notato negli altri paesi è che successivamente al primo periodo di introduzione dell'istituto, cioè dopo che tutti hanno assimilato la novità della patente a punti, si assiste ad un generale allentamento dell'attenzione, con conseguente nuovo aumento del tasso di incidentalità.

Non si torna ad un livello pari a quello che si registrava prima dei punti, ma comunque si registra una recrudescenza del fenomeno.

Da ciò possiamo affermare che l'ampiezza degli effetti della patente a punti è collegata all'effettività dei controlli, perché è sulla base di questi che l'automobilista forma le sue aspettative e diventa più o meno reattivo al sistema dei punti.

Dunque possiamo dire che una relazione diretta tra patente a punti e tasso di incidentalità è impossibile da stabilire, nel senso che non esiste una relazione diretta; però la patente a punti è uno strumento deterrente di indubbia efficacia, che incoraggia un comportamento maggiormente orientato alla sicurezza.

Inoltre abbiamo la progressività della sanzione, che è un elemento importante perché esplica un effetto preventivo di punizione, ma contiene anche un aspetto di indulgenza, nel senso che la prima sanzione non determina subito il ritiro della patente, ma prepara le aspettative dell'automobilista.

Questo che vediamo ora è un grafico dove è rappresentata la mortalità stradale per 100.000 abitanti, i dati sono riferiti al 2000.

Il paese con il maggior tasso di mortalità stradale sono gli Stati Uniti; la Francia, dove pure esiste la patente a punti, è il terzo paese in graduatoria.

I paesi più sicuri dal punto di vista della mortalità stradale sono Gran Bretagna, Svezia e Olanda. In Gran Bretagna, come abbiamo visto, la patente a punti vige già dagli anni sessanta, mentre in Svezia e in Olanda la patente a punti non esiste.

Ragionando al contrario nessuno ci vieta di pensare che, se la patente a punti negli Stati Uniti o in Francia non esistesse, la situazione della mortalità stradale potrebbe essere ancora peggiore in quei paesi.

Quello che importa, oltre alla patente a punti, è dunque un complesso di norme e un sistema di controlli che rappresenti un deterrente più generale nei confronti delle trasgressioni degli automobilisti.

Questa che vediamo ora è una tabella che mette in relazione i tassi di mortalità con il numero di morti per miliardo di veicoli/km.

In altre parole si tratta del rapporto tra il numero dei morti nelle strade e il numero totale delle percorrenze dei veicoli in un paese, cioè quanti chilometri (sommati fra loro) percorrono in un anno tutti gli autoveicoli immatricolati in quel paese.

I risultati migliori li troviamo in Gran Bretagna, in Svezia e in Olanda, tanto che l'Unione Europea ha preso i dati di questi paesi come benchmark per stabilire la sua politica della sicurezza, quel famoso 50% di morti in meno entro il 2010.

Uno dei punti di forza di questi tre paesi è stato proprio lo stabilire determinati obiettivi quantitativi e riferirli ad un certo periodo di tempo per raggiungerli, senza mai abbassare la guardia.

Chiaramente una simile metodologia è più sistematica e di più facile verificabilità, ed inoltre implica la possibilità di un monitoraggio costante dei risultati.

Questi tre paesi hanno anche integrato il loro piano della sicurezza stradale al piano generale dei trasporti e hanno decentralizzato la responsabilità della sicurezza stradale alle varie autorità locali e regionali, sostenendole da un punto di vista finanziario. Infine, aspetto molto importante, hanno affrontato questo problema investendo molto, nella consapevolezza che si può diminuire il numero dei morti sulle strade, ed in effetti ci hanno dimostrato che si può.

Molto rilevante in questi paesi è stata anche la lotta alle abitudini del bere e guidare; anche questa battaglia l'hanno combattuta con molta energia ed hanno avuto buoni risultati. Quello che noi auspichiamo è che anche da noi si proceda in questo modo.

Infine voglio mostrarvi in questa slide alcune curiosità dal mondo sul tema della sicurezza stradale: in Australia gli automobilisti cui viene riscontrato un tasso alcolico superiore a quello previsto sono fotografati e pubblicati su un giornalino che si chiama "Ubriaco e in Prigione".

In Sudafrica per lo stesso reato sono previsti addirittura 10 anni di carcere.

In Turchia invece è più divertente, perché i conducenti ubriachi sono scortati dalla polizia ad una distanza di 32 km ed obbligati a tornare a piedi, sotto scorta naturalmente.

In Malesia anche la moglie del conducente ubriaco subisce delle conseguenze e in Russia la patente viene revocata a vita per guida in stato di ubriachezza.

In Bulgaria invece la seconda volta che un automobilista viene pescato ubriaco al volante viene sanzionato con l'esecuzione.

Questo non mi sembra certo un esempio da imitare, ma ho pensato che fosse una curiosità degna di nota.

Vi ringrazio tutti per l'attenzione.