



Obiettivo sicurezza: la riforma del codice della strada

Audizione 8^a Commissione Lavori Pubblici del Senato – 21. 7. 2015

L'Associazione Italiana Familiari e Vittime della Strada condivide i principi ed i criteri direttivi indicati nel ddl 1638 al fine di assicurare il conseguimento degli obiettivi della sicurezza stradale, e ad essi intende offrire un proprio contributo, frutto di esperienze associative.

Art. 2

1. "Efficienza dell'organizzazione e semplificazione delle procedure".

Abbiamo sempre ritenuto che **il cambiamento investe aspetti culturali, etici ed organizzativi**: bisogna approfondire i significati delle cose, mettere ordine nella scala dei valori, apportare i conseguenti cambiamenti organizzativi.

Per quanto ci riguarda, **al primo posto ci sta il valore della vita**, che non può essere considerata un prezzo da pagare al progresso. Pertanto, la difesa della vita e della salute è per lo Stato una scelta obbligata di civiltà, a cui proprio **lo Stato** è chiamato a dare voce per diffondere nel territorio, con un **forte input**, la necessità di **un impegno unitario e condiviso al fine di raggiungere tutti insieme, istituzioni e società civile, l'obiettivo di prevenire l'incidente stradale.**

Ne consegue che **a livello organizzativo** sono fondamentali, **sia al centro e sia in periferia, le funzioni di coordinamento e di controllo, a cui è da aggiungere l'applicazione di sanzioni** in caso di mancato raggiungimento degli obiettivi previsti. **Il centro è deputato** a stabilire le linee generali ed unificanti, attraverso il dettato normativo e l'esplicita **indicazione degli obiettivi**, perché nel territorio si orienti l'impegno al loro raggiungimento, e sia chiaro sin dall'inizio che un risultato non adeguato a quanto stabilito comporterà una **sanzione** per l'ente inadempiente.

Tale forma organizzativa esige che al centro ci sia un unico e responsabile punto di regia munito di poteri e di mezzi, alle dirette dipendenze della Presidenza del Consiglio dei Ministri, e da ricercare nel coordinamento tra Ministero dell'Interno e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, **per pianificare e diffondere la strategia di contrasto alla strage stradale e valutare i risultati.**

Gli obiettivi a medio termine su cui puntare sono quelli europei del dimezzamento della strage stradale, e anche da superare, avendo come orientamento a lungo termine la "Visione Zero", corrispondente alla finalità della nostra AIFVS di "fermare la strage stradale".

Il Prefetto, emanazione dello Stato nel territorio con funzioni di coordinamento e di tutela dell'ordine e della sicurezza, è l'**autorità naturalmente deputata a costituire ed a presiedere un Tavolo tecnico permanente per ripensare ed attuare un progetto globale sulla sicurezza stradale, che dia priorità assoluta, in ogni settore coinvolto, all'obiettivo di prevenire gli incidenti stradali, ed al quale parteciperanno tutti i settori interessati** – comprese le rappresentanze giovanili, le università, la magistratura, le scuole, le scuole guida, gli enti che gestiscono il territorio, le associazioni, i mass media.

Si creeranno così le condizioni per gestire in sinergia il problema dell'incidentalità nel territorio, facendo riferimento alle cause, agli impegni da assumere ciascuno nel proprio settore, al coordinamento dei corpi di polizia, al



controllo dei risultati e alla determinazione delle sanzioni secondo le indicazioni del centro.

Deve essere chiaro che il problema della sicurezza stradale non riguarda solo il comportamento dei conducenti ma anche quello delle istituzioni: le loro inerzie ed omissioni mantengono le condizioni perché si verifichino gli incidenti. Un fatto non più accettabile, visto che ormai si conoscono anche i tratti di strada dove avviene la maggioranza degli incidenti, tra l'altro spesso causati dalla mancanza di minuti interventi di manutenzione, per i quali non sono necessari molti soldi (come documenta l'allegato *Progettazione stradale* dell'ing. Luciano Fantini del Gruppo prevenzione AIFVS)

Pertanto, non si possono incrementare le sanzioni per i conducenti e non prevederne per le istituzioni inadempienti!

Il criterio sanzionatorio scaturisce dalla pianificazione del raggiungimento dell'obiettivo, prevedendo per ogni anno la percentuale di diminuzione della strage, fino ad assicurare per il 2020 almeno il raggiungimento del dimezzamento delle vittime. Se i comuni non raggiungeranno per ogni anno la diminuzione pianificata, sarà applicata la sanzione di ritornare allo Stato una parte dell'incasso delle multe, corrispondente allo scarto di percentuale in rapporto a quanto previsto ed a quanto in realtà conseguito.

In passato abbiamo inviato a tutte le Prefetture d'Italia, e secondo i suggerimenti della Carta Europea, una scheda che allego, con la quale volevamo sollecitare la pianificazione del conseguimento dell'obiettivo europeo della sicurezza.

Siamo oltremodo convinti che le nostre istituzioni conoscano da tempo ed a memoria gli elementi a cui fare riferimento per fermare la strage stradale. Il nostro contributo vuole tuttavia svegliare il senso di responsabilità nelle istituzioni politiche ed amministrative, perché ciò che si sa sia anche ciò che si fa. Pertanto, chiediamo che la soluzione della strage stradale diventi la vera priorità dello Stato. Si tratta di definire i cambiamenti richiesti per la sua attuazione: a) l'etica del lavoro, non più potere ma servizio collaborativo finalizzato al raggiungimento degli obiettivi, b) l'azione di un'intelligenza operosa e non egoistica, centrata sul problema in chiave costruttiva, c) la valutazione dei risultati, a cui conseguono riconoscimenti o sanzioni. Dobbiamo essere consapevoli che i problemi di questa nostra vita ci appartengono e dobbiamo mobilitare le nostre energie migliori per risolverli, qualunque sia il livello del nostro impegno, senza nasconderci dietro gli impedimenti burocratici, che in tal caso vanno cambiati perché non sono scesi dal cielo, ponendo fine alle inerzie ed alle omissioni ed anche alle lamentele per la mancanza di fondi, riconoscendo che la prima risorsa siamo noi stessi. Dobbiamo prodigarci per difendere la vita, un bene che è comune a tutti noi.

Non è da sottovalutare poi l'effetto di trascinarsi che il cambiamento nel comportamento delle istituzioni provocherebbe sui cittadini, ai quali va anche assicurata la comunicazione di quanto lo Stato e le amministrazioni stanno facendo per la sicurezza stradale.

A tal proposito è importante **l'ufficializzazione del Piano Nazionale della sicurezza stradale**, già indicata nel Piano Europeo 2011-2020. Proponiamo di darne conoscenza ai cittadini tramite la tv. **Riteniamo che un programma sistematico e continuativo, nell'orario di maggiore ascolto televisivo, che tratti del peso umano ed economico dei problemi dell'incidentalità, evidenziando i comportamenti a rischio, le cause degli incidenti, le misure sanzionatorie e le responsabilità delle persone e delle istituzioni, darà un valido contributo alla sicurezza stradale, poiché creerà**



consapevolezza e faciliterà la modifica dei comportamenti di trasgressione delle norme e di omissione. **“Non è mai troppo tardi per la sicurezza stradale”**. *E non si dica che ci vogliono molti soldi per realizzare programmi vantaggiosi per la sicurezza, perché la tv pubblica, portatrice dell'interesse generale, è anche sostenuta dal canone pagato dai cittadini, ai quali interessano informazioni utili anziché l'eccesso di programmi scarsamente costruttivi.*

A proposito di ufficializzazione, allego la lettera inviata alle autorità politiche in occasione della Giornata Mondiale ONU del Ricordo delle Vittime della Strada, e ripetuta sin da quando la Risoluzione Koch l'aveva indicata, chiedendo l'ufficializzazione della Giornata. Purtroppo, una richiesta altamente significativa ai fini di dimostrare non solo sensibilità umana ma anche la volontà di dare peso al problema e di prendere posizione, non ha meritato l'attenzione dei politici. Da notare che non si trattava della Giornata della Sicurezza ma del ricordo delle Vittime. E ci chiediamo ancora cosa dobbiamo cambiare nel codice della strada per renderlo efficace per la prevenzione? Piuttosto bisogna chiederci cosa dobbiamo cambiare dentro di noi: la cultura e l'etica.

2. “Razionalizzazione, proporzionalità ed efficacia degli istituti sanzionatori”

Riferendoci al **punto 1 dell'art. 2**, tenuto conto dell'attuale tecnologia che consente di sanzionare molte trasgressioni, proponiamo una sensibile riduzione dell'importo delle contravvenzioni a fronte di un incremento dei controlli, sostituendo alla paura dovuta all'importo quella dovuta alla certezza del rilevamento della trasgressione.

p. 1) pag. 5, “graduazione delle sanzioni in funzione della gravità, della reiterazione e dell'effettiva pericolosità del comportamento”, proponiamo una generale e ragionata rimodulazione degli importi, con riduzione degli importi delle contravvenzioni fatte a “mitraglia” con l'uso di dispositivi elettronici, pretendendo che la consegna del relativo verbale avvenga entro i successivi 10 giorni, in modo che la sanzione sia veramente educativa e non fonte di facili introiti da parte delle amministrazioni, come ad esempio accessi a zone a traffico limitato o soste a pagamento. Le sanzioni debbono penalizzare le trasgressioni alla guida, più che le infrazioni che talvolta ricadono sulla responsabilità dell'amministrazione, ad esempio l'insufficienza di parcheggi.

p.6) pag. 6 “decurtazione dei punti dalla patente di guida”. L'AIFVS suggerisce che non tutti i punti decurtati si potranno recuperare. A nostro avviso i punti patente sono stati estesi a troppi casi facendo perdere il senso di forte richiamo alla propria responsabilità che originariamente era insito nel provvedimento: siamo del parere di distinguere i casi di grave trasgressione della norma (da definire con precisione e su cui ragionare in modo molto articolato!) **a fronte dei quali il punteggio perso NON si recupera più**; da quelli meno gravi rispetto ai quali l'accumularsi dei punti deve essere inteso come “indice” di potenziale pericolosità per i quali può valere la odierna procedura al “recupero” del buon comportamento.

È una misura di prevenzione finalizzata a sollecitare la **modifica del proprio comportamento in favore dell'osservanza delle norme** e a far capire che la patente non è un diritto naturale e definitivamente acquisito, ma si può anche perdere.
Non si è favorevoli alla sostituzione della decurtazione con una somma pecuniaria.



Let. r) pag 7 “conseguimento della patente di guida”. Tenuto conto che il mezzo di trasporto può diventare strumento di morte, è nostra convinzione che la patente non può essere assicurata a tutti, ma solo a coloro che dimostrano di possedere adeguato equilibrio psicosociale, necessario per conseguire la formazione responsabile, che deve essere assicurata dalle scuole guida, che debbono essere attrezzate dal punto di vista psicologico e tecnico ed aperte alla collaborazione con le associazioni. Si propongono anche a) corsi di aggiornamento ogni 5/10 anni per i vecchi patentati, compreso un corso di primo soccorso; b) aumento delle ore di esercitazione di guida obbligatoria presso le autoscuole; c) abbattimento dell'esercitazione di guida privata su strade di pubblico interesse con autovetture prive di doppio comando e di specifica copertura assicurativa; d) finanziamenti regionali per i giovani che intendono conseguire l'abilitazione alla guida di veicoli pesanti; e) revisione della regolamentazione delle ore di guida degli autoveicoli pesanti. Si propone, nel caso di incidenti, di indicare la scuola guida presso cui il guidatore responsabile del sinistro abbia conseguito la patente, per costruire una banca dati sui quali riflettere a fine di migliorare la formazione.

Let. s) pag. 7 “conseguimento e rinnovo della patente”: onde evitare le autorizzazioni facili, il medico che rilascia autorizzazioni alla guida deve essere considerato responsabile delle autorizzazioni date nel caso in cui il guidatore provoca l'incidente per condizioni psicofisiche non idonee, prevedendo l'applicazione di misure amministrative, come l'interdizione della possibilità di continuare a fare in futuro tali accertamenti.

3) “Garanzia della sicurezza di tutti gli utenti della strada, in particolare di quelli maggiormente vulnerabili”

p.1) lett. d) pag.2 – siamo favorevoli alla mobilità sostenibile e al miglioramento della sicurezza stradale in ambito urbano, dove la disomogeneità del traffico rende vulnerabili gli utenti deboli. Siamo favorevoli alla riduzione a 30 km della velocità, che contribuisce a ridurre la mortalità, l'inquinamento da polveri sottili e da rumore.

Notiamo che la bicicletta non può andare in autostrada, mentre è permessa senza alcuna restrizione la circolazione dei Suv sulle strade urbane. Tenuto conto che la conformazione e grandezza del Suv tutela chi sta nell'abitacolo ma non chi sta fuori, e colpisce direttamente gli organi vitali del pedone, la circolazione dovrà essere permessa solo dietro approfondita analisi psicologica del conducente, che valuti la piena conoscenza e responsabilità nella conduzione del mezzo.

p. 2) lett. h) *introduzione di specifiche misure che rafforzino i controlli sulle attività di revisione dei veicoli e di consulenza automobilistica; lett. m):* *introduzione di disposizioni volte a favorire la più ampia accessibilità e fruibilità attraverso strumenti telematici relativi ai veicoli, ai titoli abilitativi di guida, alle infrazioni stradali, all'incidentalità,*

La richiesta dell'AIFVS è di introdurre il criterio direttivo che, a fini di trasparenza e di anticorruzione, permetta l'accesso civico per via telematica all'archivio nazionale dei veicoli, all'anagrafe degli abilitati alla guida e all'archivio degli



incidenti (come da documento allegato redatto dall'ing. Cricchi del gruppo prevenzione AIFVS).

p. 3) pag. 6 sull'omicidio colposo stradale, al fine di stabilire il grado di colpevolezza e la tipologia di violazioni, suggeriamo di prevedere l'incremento dei controlli e sanare la mancata comunicazione dei dati sulla guida in stato psicofisico alterato. Purtroppo riscontriamo decisioni contrarie da parte del Dipartimento di PS, che ai concreti problemi della vita reale, ai quali bisogna fare riferimento per il cambiamento, risponde con la chiusura di molti presidi di Polizia, 266 in tutta Italia, di cui addirittura 72 di Polizia Postale proprio mentre si incrementano i reati sulla rete! È possibile che i decisori non sanno vedere altra chiave di lettura oltre a quella riferita alla riduzione delle spese, di cui loro sono i primi responsabili? Ben venga la riduzione delle spese, ma deve essere prodotta da una riorganizzazione che punta sul miglioramento della qualità del servizio e del senso di responsabilità.

Non si può continuare a pensare che riducendo le spese si risolvono i problemi, è necessario che l'etica interagisca con la professionalità e che il diritto interagisca con il dovere, riservando a quest'ultimo il primo posto, perché al diritto si può rinunciare ma al dover no.

Su tale problema allego la Lettera aperta inviata l'1/04/2014 alle istituzioni.

p. 4) pag.6 – come detto prima, suggeriamo di prevedere l'incremento dei controlli e sanare la mancata comunicazione dei dati sulla guida in stato psicofisico alterato. Per quanto riguarda la guida in stato di ebbrezza, bisogna pianificare la lotta all'alcol, con controlli, informazione, sanzioni, programmi di riabilitazione e l'uso del dispositivo blocca motore, copiando dall'Europa.

Per quanto riguarda la formazione alla guida, si propone di stabilire una verifica dell'efficacia dell'insegnamento delle autoscuole, le modalità e le eventuali sanzioni costituiranno argomento di un successivo livello tecnico da studiare, riteniamo che la collaborazione con le associazioni di vittime con la loro diretta testimonianza contribuisca alla formazione responsabile del conducente.

Si trascrivono le proposte di professionisti che collaborano con l'AIFVS:

a) Prof. Ing. Giuseppe Mussumeci, Università di Catania

1. Emanazione del decreto interministeriale (Ministero dell'Interno e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) previsto dalla legge 120 del 2010 a integrazione dell'articolo 142 del Codice della strada, al fine di attuare la prevista trasmissione della *"relazione in cui sono indicati, con riferimento all'anno precedente, l'ammontare complessivo dei proventi di propria spettanza, come risultante da rendiconto approvato nel medesimo anno, e gli interventi realizzati a valere su tali risorse, con la specificazione degli oneri sostenuti per ciascun intervento"*.

Al momento, non risulta che detto decreto sia stato emanato (fonte: ASAPS, <http://www.asaps.it/>) e i Comuni trattengono tutte le somme incassate e non rendicontano sull'effettivo utilizzo delle risorse acquisite, che dovrebbero essere impiegate esclusivamente per la *"realizzazione di interventi di manutenzione e messa in sicurezza delle infrastrutture stradali"*.



2. Istituzione di Comitati Territoriali, ai vari livelli di governo del territorio, con partecipazione di rappresentanti delle Amministrazioni, delle Associazioni, delle Università e/o Istituzioni scolastiche, ai quali affidare il compito di affiancare le pubbliche Amministrazioni nella pianificazione degli interventi di cui al precedente punto e di verificarne l'attuazione.

3. Con riferimento al principio di garanzia della sicurezza di tutti gli utenti della strada, in particolare di quelli maggiormente vulnerabili, e alla regolazione dello spazio stradale, si propone di riconoscere la pari dignità delle diverse tipologie di utenti della strada, assegnando ad ognuna di esse gli spazi necessari per la mobilità in condizioni di sicurezza. A tal fine, va riconosciuta l'impossibilità della condivisione delle sedi stradali da parte degli autoveicoli e dei mezzi pesanti con le utenze vulnerabili e, conseguentemente, deve essere previsto l'obbligo, per gli Enti territoriali, di garantire la circolazione delle utenze vulnerabili (pedoni e ciclisti, in particolare) in sedi "proprie" e, comunque, adottando soluzioni infrastrutturali che garantiscano la sicurezza in occasione delle inevitabili intersezioni con le sedi stradali destinate al traffico veicolare. Per i superiori fini, è necessario istituire l'obbligo, per gli Enti territoriali, di dotarsi di un Piano Regolatore della Mobilità delle Utenze Vulnerabili.

b) Prof. Ing. Maurizio Tira - Univ. Di Brescia

DDL n° 1638

Premessa

Il Disegno di Legge di delega al Governo per la riforma del Codice della Strada contiene molte importanti novità.

È soprattutto rilevante lo spazio che, per la prima volta, viene dato alla sicurezza delle utenze vulnerabili.

Poiché sappiamo che una delle sfide in Italia è proprio la sicurezza dell'ambiente urbano, sono molto importanti i richiami ripetuti alla centralità della mobilità di pedoni e ciclisti ed utenti delle due ruote, così come alle categorie più deboli tra questi utenti, ovvero i bambini e gli anziani.

È auspicabile che il Senato non modifichi questi basilari elementi dell'impianto del DDL, confermando in toto tali assunzioni di principio e delegando appunto a decreti attuativi la definizione delle migliori soluzioni di:

- mobilità urbana
- moderazione del traffico
- limiti di velocità in aree urbane (30km/h)
- norme le infrastrutture ciclabili
- pianificazione della mobilità e della viabilità

Due osservazioni

Mi permetto di segnalare due punti importanti che mancano nel DDL, o che perlomeno non sono esplicitamente richiamati:

a) **la necessità di prevedere in tempi rapidi l'emanazione di istruzioni tecniche (se non di un decreto) per la classificazione funzionale delle strade esistenti:** previsto anche dal Codice della Strada in vigore, tale decreto non è mai stato emanato; si preveda appunto che, in mancanza della conclusione di un percorso che porti all'emanazione di un decreto



ministeriale, si addivenga, nel frattempo, alla emanazione di linee guida, sulla scorta dell'esperienza di molti paesi europei; ciò contribuirebbe alla necessaria presa di responsabilità degli Enti gestori delle strade rispetto alle condizioni di insicurezza esistenti;

b) l'applicazione delle tecniche di Road safety audit e Road safety review a tutta la rete autostradale e stradale, eventualmente limitandole alle arterie con un traffico e/o un tasso di incidentalità stradale superiore a soglie predeterminate: si tratta di tecniche oggi obbligatorie solo per la rete TEN, ma che possono dare risultati molto importanti in termini di sicurezza; a tal fine, si dovrà anche rivedere il D. Lgs. n. 35/11 (D. Lgs. 15 marzo 2011, n. 35, *Attuazione della direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture*) che regola (art. 9, c. 2) la formazione dei tecnici abilitati a tali operazioni, semplificando il complesso iter di validazione dei tecnici, anche riducendo le ore di corso obbligatorio che rischiano di ritardare la formazione di tecnici in questo campo.

Brescia, 8 dicembre 2014

Prof. Ing Maurizio TIRA

Concludiamo, riconoscendo che gli incidenti negli anni sono diminuiti, ma nel contempo affermiamo che se ci fosse stato un impegno serio da parte delle istituzioni gli incidenti sarebbero diminuiti molto di più, fino a raggiungere l'obiettivo oggi indicato a livello europeo della "Visione Zero" corrispondente all'obiettivo dell'AIFVS di "fermare la strage stradale".

E invece dobbiamo riconoscere che la strage continua, e non possiamo dire che "siamo sulla buona strada" solo perché nel 2012 sono morti sulla strada 10 persone ogni giorno e nel 2013 ne sono morti 9 ogni giorno.

Dobbiamo piuttosto dire che ogni anno dà il proprio apporto alla strage, morti e feriti si assommano a quelli degli anni precedenti. Fino a quando la strage non sarà fermata non possiamo parlare di decremento, parola ambigua ed autoassolvente. Piuttosto dobbiamo dire che diminuisce l'incremento, ma non il valore ed il significato della perdita di una vita sol perché è dell'anno precedente, o prima ancora. Anche in economia aziendale le perdite si sommano alle perdite e non scompaiono perché in un anno si perde meno dell'anno precedente. Se dovessimo assommare le vittime dal 2000 ad oggi arriveremmo a cifre assurde, circa 70.000 morti a cui sono da aggiungere circa 280.000 invalidi permanenti. Ma le conseguenze non si arrestano solo a questi dati, perché purtroppo l'incidente crea altre due categorie di vittime: 1) i familiari delle vittime decedute costretti a convivere con il dolore della perdita e con il danno provocato dalle ingiuste risposte delle istituzioni; 2) i familiari delle vittime danneggiate permanentemente nella salute, che affrontano in solitudine il problema delle cure e dell'assistenza al proprio caro, sopportando il danno provocato dalle ingiuste risposte delle istituzioni.

Le motivazioni per fermare la strage sono profondamente radicate nel tessuto esistenziale affettivo, ma non si possono tacere i rilevanti costi sociali in termini di perdita di risorse umane, ed economici, che gravano in particolare sulla spesa sanitaria. Riteniamo che una forte riduzione dell'incremento dell'incidentalità orientata alla "Visione Zero" contribuirebbe a risanare i bilanci delle strutture sanitarie senza ridurre i servizi.

Ci siamo brevemente soffermati sul peso umano della strage perché riteniamo che da esso debba scaturire il bisogno di fermarla, attraverso approfondimenti culturali ed etici e scelte organizzative sostenute da norme che hanno come punto di riferimento l'obiettivo di "prevenire l'incidente stradale".

Giuseppa Cassaniti Mastrojeni – presidente AIFVS



associazione italiana familiari e vittime della strada - onlus
www.vittimestrada.org

via A. Tedeschi, 82 – 00157 Roma – tel. 06 06 4173 4624 – fax 06 8115 1888 – c.f. 97184320584



AIFVS

Associazione Italiana Familiari e Vittime della Strada – Onlus

Audizione avanti la 8^a Commissione Permanente – Lavori pubblici, Comunicazioni del Senato della Repubblica del 21 Luglio 2015

Emendamento al DDL n° 1638

Premessa

Nell'ambito degli eventi delittuosi legati all'incidentistica stradale assumono particolare rilievo le cause dovute ad inosservanza dolosa di leggi e regolamenti ad opera di infedeli servitori dello Stato, professionisti e agenzie a vario titolo coinvolti nelle autorizzazioni relative a conseguimenti delle patenti di guida, al rinnovo delle stesse (per quanto attiene le visite mediche di idoneità psicofisica), alle revisioni dei veicoli ed al collaudo degli equipaggiamenti, sicché la cronaca ci ha abituato a etilisti omicidi, tossicodipendenti abilitati alla guida, equipaggiamenti speciali di autocarri solo formalmente collaudati e pulman turistici non in regola con gli equipaggiamenti di sicurezza.

L'AIFVS, presente sul territorio nazionale con oltre 100 sedi locali, ha raccolto un vasto dossier di fatti delittuosi legati a fenomeni di conseguimento di "patenti facili", rinnovi delle stesse e relative visite di idoneità psicofisica per delega (spesso di autoscuole) o per corrispondenza, revisioni di veicoli fittizie che hanno come comune denominatore l'assenza di trasparenza e conseguentemente di corruzione. (Viene prodotta in allegata alla presente una lista di notizie di fenomeni corruttivi degli ultimi anni tratte dalla stampa).

Lo Stato Italiano ha varato negli ultimi anni due leggi fondamentali in tema di anticorruzione e trasparenza nella Pubblica Amministrazione:

- la legge 190 del 2012 - *Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione*;
- il Decreto Legislativo 33 del 2013 - *Riordino della disciplina riguardante gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni*;

quali requisiti e strumenti fondamentali di rilancio morale ed economico della Nazione Italiana.

In tali valori di legalità, di trasparenza e di lotta alla corruzione si identifica l'azione dell'AIFVS.

Invero l'odierno Disegno di legge n° 1638 già contiene elementi di recepimento dei sopracitati obiettivi all'art. 2, lettera h) *introduzione di specifiche misure che rafforzino i controlli sulle attività di revisione dei veicoli e di consulenza automobilistica*, e lettera m) *introduzione di disposizioni volte a favorire la più ampia accessibilità e fruibilità attraverso strumenti telematici dei dati relativi ai veicoli, ai titoli abilitativi di guida, alle infrazioni stradali, all'incidentalità, etc*, tuttavia i sopradetti criteri direttivi non sembrano ancora completamente in linea con le disposizioni della legge 190/2012 e del D.lgs 33/2013 in tema di autorizzazioni amministrative e non sufficienti.

L'AIFVS tiene particolarmente al concetto di **accesso civico**, quale forma moderna di accesso agli atti della pubblica amministrazione e quale obiettivo di trasparenza e strumento anticorruzione; le proprie sedi territoriali possono svolgere un insostituibile ruolo di denuncia e di controllo di soggetti a vario titolo coinvolti nel rilascio delle autorizzazioni amministrative inerenti la circolazione stradale. Difficilmente potranno rinvenirsi nella popolazione italiana soggetti parimente legittimati e motivati ad esercitare una funzione di **controllo civico** se non persone così gravemente mutilate nel corpo o nello spirito da comportamenti illegali nel rilascio delle autorizzazione, quali sono gli associati dell'AIFVS.

Presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Direzione generale dei trasporti, della navigazione e dei sistemi informativi e statistici - è istituito l'archivio nazionale delle strade, dei veicoli, l'anagrafe degli abilitati alla guida e l'archivio degli incidenti (aperti alla partecipazione delle compagnie di assicurazione al fine di combattere le truffe assicurative), mentre nessun diritto di accesso è stato finora riconosciuto alle vittime ed all'AIFVS: eppure un etilista alla guida, un tossicomane abituale, un delinquente stradale, un autocarro non revisionato, un pulman solo formalmente revisionato costituiscono delitti potenziali di ben più grave natura rispetto alla truffa. In conseguenza di quanto sopra esposto l'AIFVS-Onlus chiede che all'art. 2 del DDL n° 1638 venga introdotto il seguente criterio direttivo:

“ Per le finalità dell'art. 5 del D. Lgs n° 33/2013, l'archivio nazionale dei veicoli, l'anagrafe degli abilitati alla guida e l'archivio degli incidenti, tenuti dal Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti - Direzione generale dei trasporti, della navigazione e dei sistemi informativi e statistici - vengano resi trasparenti in ogni fase delle rispettive autorizzazioni e resi disponibili all'accesso civico per via telematica, restando coperti da riservatezza solo i dati relativi a patologie”.



PROGETTAZIONE STRADALE

Rotatorie (criteri progettuali):

- Per conseguire l'obiettivo di rendere gli incroci più sicuri per i veicoli assicurando appropriata riduzione della velocità in corrispondenza degli stessi, occorre rendere uniforme ed obbligatorio in tutti i casi e per tutti gli enti gestori delle strade in cui sono presenti rotatorie, il criterio di precedenza per i veicoli all'interno delle stesse rispetto al traffico interferente di qualsiasi tipo in modo che l'utente abbia la certezza circa il comportamento a cui attenersi in questi casi, evitando gli attuali e diffusi casi di pericolosa e frastornante segnaletica di diversa precedenza (spesso mantenuta per il traffico principale) e diversa qualità (segnale di stop in alternativa a quello di precedenza)
- Predisporre adatta segnaletica (maggiore efficacia visiva e specifica tipologia da rotatoria) di preavviso della presenza delle rotatorie al fine di evitare incidenti causati dalla inadeguata percezione della loro presenza e da incertezze su come comportarsi in corrispondenza
- Predisporre precedentemente all'incrocio adatta e specifica segnaletica, cioè: visibile, percettibile (quindi non l'attuale del tutto inadatta!), adeguatamente pre-locata (dando cioè un margine di tempo sufficiente ad attualizzarla prima di immettersi) e immediatamente intuitiva, quindi una grafica che evidenzi gli stessi angoli di incidenza delle strade convergenti sulla rotatoria, individuate con specifico numeratore alfabetico (A B C ...) ripetuto in corrispondenza delle uscite per eliminare incertezze comportamentali nell'utente o inopportuni improvvisi rallentamenti dovuti alla individuazione della giusta uscita da imboccare, con grave rischio per i pedoni
- Predisporre opportuni interventi normati (piazzole leggermente affioranti raccordate al plateale della strada) con specificata segnaletica di direzione che accompagni la immissione e la uscita dalla rotatoria evitando fisicamente possibili errori di direzione nella immissione/uscita, e fungendo al contempo da efficace area di sicurezza per i pedoni che l'attraversano le carreggiate
- In corrispondenza di ogni uscita dalla rotatoria, accompagnare il segnale che la individua (A B C ...) dai nomi delle sole località (principali) che possono essere raggiunte da quella strada



- Evidenziare la presenza dell'occhio centrale della rotatoria con segnale direzionale che riconfermi all'utente il verso da seguire nella rotatoria
- L'occhio centrale NON deve avere un risalto netto, ma essere dolcemente raccordato alla strada; inoltre circondato da una area di sicurezza/smorzamento in caso di possibili fuoripista, eseguita con specifica pavimentazione (tipo banda rumorosa) che scoraggi il "taglio" della rotatoria e indirizzi gli utenti al movimento circolare, favorendo in modo intrinseco il rallentamento dei mezzi
- L'occhio centrale deve avere al suo centro un risalto del terreno a forma di cono che funga sia da smorzatore in caso di un eventuale sormonto causato da fuoriuscita dei veicoli a seguito di incidenti (in specie quelli che coinvolgono le moto) e che deve indurre a diminuire la velocità di immissione che sarebbe invece favorita dalla percezione da parte dell'utente dalla "assenza" di veicoli sopraggiungenti dalla direzione opposta
- Ove le condizioni lo consentano, la pendenza delle corsie deve indirizzarsi verso l'esterno della rotatoria in modo da scoraggiarne l'utilizzo come "gincana" e favorire per contro la riduzione della velocità dei mezzi invece indotta dal diritto di precedenza che hanno i veicoli che la occupano
- Vietare la presenza di qualsiasi pubblicità frastornante, anche quella "bassa" spesso montata all'interno dei corrimano con cui si individuano e si indirizzano i percorsi dei pedoni, perché renderebbe questi ultimi meno percettibili dagli utenti motorizzati
- Specie in città, vietare che all'interno della rotatoria vengano predisposti punti di raccolta dei rifiuti urbani, la cui presenza ridurrebbe la piena percezione delle uscite, con grave rischio per la sicurezza dei pedoni che per la natura stessa della rotatoria già sono portati a dare le spalle ai veicoli in uscita dalla rotatoria
- Progettare un sistema di illuminazione "specifico" della rotatoria, cioè completamente indipendente dalla "cadenza" adottata per i pali di illuminazione delle strade convergenti, che abbia quindi come punti fissi (ben illuminati) le zone di attraversamento dei pedoni riducendo il rischio "specifico" proprio di questa struttura nei loro confronti



AUTOSTRADE

- È necessaria una generale rivisitazione qualità della cartellonistica stradale, carente negli aspetti **informativi** sia a causa della ridotta dimensione (in altezza e spessore) delle scritte che ne rendono difficile la lettura a distanza congrua con la velocità consentita in autostrada (cioè all'interno del rettangolo visivo di guida normale) che negli aspetti **grafici** :
 - per il sistematico improprio allineamento e colorazioni delle indicazioni che vi sono riportate che rendono difficile riallineare l'occhio sulla riga successiva;
 - per la sovrabbondanza di dati riportati che non consentono il tempo per una loro completa lettura (ove possibile reintrodurre le semplici indicazioni NORD - SUD - EST - OVEST);
 - perché i cartelli indicatori quando sono affiancati sullo stesso supporto non hanno le stesse altezze e dimensioni;
 - perché non sono posizionati in asse con le singole corsie stradali, dando luogo a pericolose incertezze nell'utente da cui hanno origine ai più gravi incidenti che si verificano in questo ambito,
 - perché pur essendo ormai quasi ovunque disponibile una carreggiata a tre corsie viene messa in opera una cartellonistica come se ancora fossero a due!

STRADE "STATALI e REGIONALI : Intersezioni "a raso"

La situazione orografica "collinare" propria del nostro territorio, caratterizzato oltretutto da una capillare presenza di cittadine la cui viabilità naturalmente tende a convergere e gravare sulle principali strade di collegamento (statali e regionali), causa numerose e pericolose intersezioni spesso del tipo a "T" ed "a raso" con queste ultime.

Dalla sproporzione tra l'intensità di traffico dell'arteria principale rispetto a quello della viabilità locale che vi si immette, deriva una significativa concentrazione di incidentalità in corrispondenza di questi tratti .

La adozione delle più ovvie misure di sicurezza stradale quali la costruzione di svincoli e sottopassi (per i costi che comportano) o di rotoatorie (per la ridotta



disponibilità di spazi) in corrispondenza delle intersezioni impedisce di fatto un generalizzato ricorso a queste soluzioni

Per tentare di ridurre la incidentalità sono stati adottati nel tempo provvedimenti migliorativi consistenti nella limitazione della velocità nell'incrocio e nella individuazione di corsie dedicate alle manovre di immissione/uscita dei veicoli, che però non hanno conseguito risultati significativi in quanto non sono stati in grado di modificare il comportamento trasgressivo degli utenti ed anzi in molti casi si è verificato un aumento della gravità degli esiti dell'incidente.

Infatti per poter ricavare lo spazio ove predisporre le corsie "aggiuntive" di immissione/uscita, una delle due carreggiate della viabilità principale è stata spostata lateralmente disossandola rispetto al preesistente asse stradale.

Tale intervento che crea una "anomalia" per chi guida è stato evidenziato essenzialmente con segnaletica orizzontale che purtroppo o per distrazione o per indisciplinazione degli utenti o (in molti casi) per oggettiva difficoltà a percepirne la presenza, e quindi non si è dimostrato efficace sotto l'aspetto della sicurezza.

Occorre quindi trovare una soluzione che pur tenendo conto della realtà di quanto espresso in premessa circa i costi e gli aspetti tecnici, conseguì un reale incremento del livello di sicurezza nel corso delle manovre di immissione/uscita.

La individuazione di queste corsie deve essere fatta con opere fisse sopraelevate rispetto alla carreggiata, che impediscano il sormonto (volontario o involontario) delle corsie di svio (oggi solo verniciate) da parte degli utenti e rendano quindi sicura la manovra di chi le deve utilizzare.

Per evitare però che agli scontri diretti tra veicoli confluenti si sostituisca un altro tipo di incidente dovuto alla presenza dell'ostacolo sopraelevato sull'asse della strada, occorre che quest'ultimo venga efficacemente segnalato con segnaletica verticale ben progettata sia a monte dell'incrocio che sul sito; inoltre comunque i bordi del risalto debbono essere raccordati alla strada per ridurre gli effetti dannosi di un malagurato "sormonto" comunque sempre possibile per errori stavolta solo involontari degli utenti.

Tale soluzione poteva già essere adottata dagli enti gestori, senza particolari interventi normativi; la differenza che si vuole introdurre consiste nel "normare" le procedure e standardizzare la soluzione, in modo che a regime il 100% delle intersezioni sia regolato con tale procedura, divenendo "normale" per gli utenti;



nel periodo intermedio di sovrapposizione tra la vecchia e la nuova soluzione occorre fare attenzione ad evitare interventi singolari, ma procedere con una programmazione ed una esecuzione che riguardi un intero tratto della strada in modo che l'utente conscio della nuova situazione si adeguerà ad essa evitando di provocare gli incidenti che derivano da modifiche alla preesistente viabilità.

STRADE PROVINCIALI

Un gran numero di comuni italiani è posizionato a cavallo di una "provinciale" spesso ad unica corsia per senso di marcia e coincidente con la strada principale del paese.

In questo caso si sovrappongono alla mobilità locale di varia tipologia, importanti flussi di attraversamento a cui corrispondono stili di guida "differenti" da quelli prettamente urbani; è notoria l'inerzia con la quale gli utenti tendono a mantenere "per inerzia" lo stesso stile di guida e velocità del tratto extraurbano, ed hanno bisogno di "tempo e spazio" prima di adeguarsi alla nuova situazione.

Un significativo aiuto a rendere omogenei i comportamenti degli utenti nel tratto urbano della provinciale, può venire dalla costruzione di una rotatoria all'inizio dell'area abitata; l'intervento obbliga infatti a ridurre la velocità entro i limiti urbani e contribuisce a prendere coscienza della nuova situazione.

Ove ciò (rotatoria) non sia possibile e poiché non è consentito il ricorso ai dossi di rallentamento ne può derivare incidentalità anche grave che coinvolge quasi sempre le utenze "deboli" perché a loro volta per "normale" distrazione o imprudenza hanno comportamenti che non tengono conto di questa particolare mobilità. In questi casi il rallentamento e la messa in sicurezza dell'utente debole può essere conseguita costruendo un marciapiede salvagente, centrale tra le due corsie contrapposte che costringano a deviare le corsie a ridosso del marciapiede liberandolo dai veicoli in sosta e fornendo una visibilità più ampia in corrispondenza degli attraversamenti pedonali specie se accompagnata (di notte) da una puntuale illuminazione del sito.

Il pedone che deve attraversare è individuato con maggiore sicurezza, incontra un traffico rallentato a causa della deviazione laterale, può inoltre concentrare la



sua attenzione sulla sola corsia che sta attraversando senza temere di essere investito da chi proviene dall'opposta corsia

Poiché la larghezza del salvagente è spesso limitata, tale cioè da non contenere una persona che spinge un carrozino, è necessario prevedere una transenna che impedisca la immediata continuità dell'attraversamento e obblighi invece a percorrere un tratto ortogonale per sfasarne la continuità.

La segnaletica verticale centrale alle corsie che preavverte della presenza del marciapiede salvagente deve essere ben visibile in particolare tenere conto dei veicoli SUV sempre più numerosi che per le loro caratteristiche (dimensioni e vetri) non permettono ai guidatori dei veicoli che li seguono di percepire il segnale e la presenza dell'ostacolo.

Inoltre la stessa segnaletica deve essere posizionata abbastanza lontano dall'attraversamento affinché non possa “celare” alla vista la presenza del pedone che sta attraversando.

VIABILITA' IN CITTA'

La principale causa “strutturale” della incidentalità in ambito cittadino deriva dalla quasi impossibilità a rispettare i valori di reciproca visibilità pur previsti dal codice della Strada: in una città come Roma a fronte di meno di 500.000 posti di parcheggio regolare, esistono circa due milioni di vetture circolanti! La situazione non è migliore nelle altre grandi città d'Italia.

Ne consegue una sistematica occupazione di spazi pubblici che “non dovrebbero essere occupati” da parte delle auto private con le evidenti conseguenze in termini di incidentalità; inoltre le amministrazioni per ridurre il cronico deficit di posti di parcheggio fanno ricorso alla escamotage di creare strade a senso unico in cui le macchine possono parcheggiare “a pettine” : con rimedio peggiore del male che si voleva curare:

- la segnaletica verticale viene a trovarsi fuori del normale asse visivo di chi guida
- le vetture che escono dal parcheggio “a pettine” creato “a posteriori”, devono procedere a ritroso senza disporre di reciproca visibilità con i mezzi che procedono sulla strada trovandosi chi guida nella direzione del marciapiede



- in corrispondenza degli incroci in cui convergono strade a senso unico, si creano oggettive condizioni di indeterminazione senza che si possa quantomeno disporre del "franco di sicurezza" che era invece disponibile nelle strade a doppio senso di marcia
- la segnaletica verticale attuale (eventuale specchio su supporto senza margini sporgenti, e freccia su supporto di ridotta altezza ad indicare il senso unico sono del tutto insufficienti ad essere prontamente individuati sullo sfondo frastornante costituito molto spesso da cartelloni pubblicitari che richiamano (questi sì con professionalità!) l'attenzione degli utenti
- Manca quasi sempre segnaletica orizzontale ad indicare l'incrocio di cui spesso ci si accorge nel momento che viene impegnato
- Chi abita sul lato sinistro della strada a senso unico, non ha più disponibile sul suo lato il cassonetto per la raccolta dei rifiuti; infatti i relativi mezzi caricano il cassonetto soltanto dal lato destro, pertanto questi residenti (spesso anziani) sono costretti ogni volta ad attraversare la strada, che a sua volta essendo a senso unico induce un pericoloso senso di sicurezza nei guidatori inducendoli a mantenere una velocità sostenuta.

Tenuto conto delle difficoltà a dare efficace, rapida ed esaustiva soluzione alla problematica costituita dalla macroscopica mancanza di posti parcheggio, si possono però attuare interventi speditivi, di pronta operatività e di costo contenuto atti a ridurre seppur parzialmente il rischio del verificarsi di incidenti:

- Gli specchi stradali dovrebbero essere posizionati su un supporto rettangolare decisamente più ampio dello specchio, a sua volta (il supporto) reso evidente da una zebra in modo che lo sfondo alle spalle non tenda ad "assorbirlo" nascondendolo alla vista
- Il cartello di senso unico deve essere decisamente di misura più alta dell'attuale e la freccia avere un maggiore spessore; andrebbe anche studiata la possibilità di utilizzare un colore di fondo più risaltante, diverso dall'usuale blu, che invece tende a confondersi con le colorazioni di sfondo sia naturali (fogliame) che artificiali (cartelli pubblicitari); tale considerazione vale anche per le lampade semaforiche sospese in asse con le corsie, sul cui supporto in lamiera andrebbe quantomeno decisamente aumentato lo spessore della striscia bianca che lo riquadra



- Le strisce che individuano i posti macchina in corrispondenza dei parcheggi a pettine andrebbero orientati all'opposto di come sono ora; quindi marcia indietro per parcheggiare, marcia avanti per uscire .
- Fare maggior uso dei "promontori" pedonali in corrispondenza degli incroci in modo da ricollocare la segnaletica verticale entro l'asse visivo del conducente, al contempo proteggere il pedone fino al limite della corsia, rendendolo decisamente più visibile
- Lo spazio destinato al parcheggio in corrispondenza delle intersezioni stradali e prima degli attraversamenti pedonali andrebbe dedicato al solo parcheggio di bici o di scooter di modo che la visuale sull'incrocio e sulle strisce pedonali non sia gravemente limitata dall'ingombro costituito da auto e furgoni.
- Le strade a senso unico dovrebbero prevedere in corrispondenza delle intersezioni oltre alla segnaletica verticale, anche la messa in opera di una segnaletica orizzontale (freccia) che indichi chiaramente all'utente quale sia la direzione del traffico interferente.

Casi di corruzione nel conseguimento di autorizzazione alla guida, rinnovi di autorizzazioni, collaudi e revisioni di veicoli

Città	Caso	Fonte	data notizia
Sassari	Sgominata la mala delle patenti facili: in manette sette insospettabili a Sassari	L'Unione Sarda	08/12/2014
Brindisi	Patenti facili: 3 condannati e 2 assolti per titolari di scuole guida e funzionari della Motorizzazione	Brindisi Oggi.it	02/08/2014
Avellino	Inchiesta sul bus, spuntano mille revisioni fasulle immesse nel sistema informatico a Napoli	Il Mattino	18/07/2014
Roma	Blitz a motorizzazione Roma per patenti 'facili', 6 arresti: quattro pubblici ufficiali e due titolari di autoscuole	Ansa.it	05/05/2014
Palermo	Operazione Patenti facili: 50 titolari di autoscuole condannati sui 51 arrestati	Bagheria News	24/04/2014
Terni	Revisioni fasulle, scatta l'indagine	Corriere dell'Umbria	25/03/2014
Cagliari	Corruzione per i collaudi, accuse a dirigente pubblico: corruzione falso in atti pubblici	La Nuova Sardegna	01/03/2014
Belluno	Falsi alla Motorizzazione civile - Condannato l'ex Direttore: Patenti «facili» e certificazioni auto taroccate	Corriere del Veneto	22/01/2014
Abruzzo	«Revisioni fasulle»: sequestrati 55 autobus - Tra i mezzi anche 33 pullman dell'Arpa	Il Tempo	03/10/2013
Reggio Emilia	Patenti facili, tremano le autoscuole- 6 arresti	Il Resto del Carlino	27/09/2013
Roma	Bus senza manutenzione, controlli finti lo scandalo delle revisioni-truffa	La Repubblica	01/08/2013
Monza	Patenti false, prime condanne del tribunale dei funzionari della Motorizzazione e dei titolari delle autoscuole	Dialogo News	19/04/2013
Bologna	Patenti facili e col trucco, 4 arresti: c'è anche l'esaminatrice della Motorizzazione	Il Resto del Carlino	21/11/2012
Varese	Revisioni false alla Motorizzazione, 12 arresti	Varese News	17/11/2012
Monza	Truffa delle patenti facili: due arresti a Giussano	Il Cittadino di Monza e Brianza	02/06/2012
Bologna	«Revisioni straordinarie per i casi sospetti»: l'inchiesta sulle revisioni false si allarga	Il Resto del Carlino	27/12/2011
Reggio Emilia	Revisioni d'auto fasulle, chiuso un centro servizi: Incaricato di pubblico servizio falsità ideologica	La Gazzetta di Reggio	07/11/2011
Foggia	Patenti facili - Condannato ex assessore regionale FI per falsi certificati medici	La Gazzetta del Mezzogiorno	09/06/2011
Latina	Patenti facili, tutti a giudizio	Latina Oggi	01/06/2011
Cosenza	Patenti facili: 184 indagati, quattro arresti	Nuova Cosenza.com	17/04/2011
Sassari	Sgominata la mala delle patenti facili: in manette sette insospettabili a Sassari	L'Unione Sarda	20/03/2011
Palermo	Patenti facili e mazzette a Palermo	lasiciliaweb	25/01/2011
Sassari	Patenti facili, tre arresti a Sassari e oltre cento indagati	Sardegna Oggi	15/11/2010
Foggia	Patenti facili: 36 arresti, costava 2000 euro	La Gazzetta del Mezzogiorno	02/06/2010
Genova	Patenti (troppo) facili, 36 arresti in 7 città	Il Secolo XIX	01/06/2010
Ravenna	"Patenti facili con 2000 euro: Arrestato un ex direttore della Motorizzazione di Ravenna	Il Resto del Carlino	01/06/2010
Ravenna	Patenti facili con 2000 Euro	Il Resto del Carlino	01/06/2010
Napoli	Modificavano auto ottenendo falsi collaudi Dieci arresti tra Napoli e Piacenza: indagate oltre cento persone.	Campania News	10/02/2010
Napoli	Motorizzazione Napoli - Funzionari corrotti: 10 arresti - Omologavano modifiche tecniche	Il Mattino	09/02/2010
Catania	Catania: certificati falsi a stranieri, un arresto	Sicilia informazioni.com	21/01/2010
Rieti	39 Persone indagate per false revisioni auto - 400 veicoli indagati, 150 certificati ritirati	Rietinvaltrina	03/11/2009
Torino	Patenti facili con falso certificato 160 indagati, 40 autoscuole coinvolte	La Repubblica	29/10/2009
Cuneo	Scoperte false revisioni auto - denunciate 16 persone per falso ideologico	Sky Tg 24	07/10/2009
Rimini	Vendevano patenti di guida - in carcere un funzionario con tre complici che operavano fra Cuneo e Piacenza	Il Resto del Carlino	19/09/2009
Bologna	Motorizzazione, dieci rinvii a giudizio per le auto "ad uso Ufficio"	Il Resto del Carlino	09/11/2007
Milano	Falsi certificati medici per ottenere il rinnovo della patente: Nei guai un ufficiale dell'esercito italiano	Ornibus Italia Sentenze	24/09/2007
Enna	Comprarsi la patente con 1600 euro: quattordici arresti	La Stampa - Servizi	31/07/2007
Bologna	Motorizzazione: In questo modo farete affari	La Repubblica	26/05/2007
Ferrara	Mazzette alla motorizzazione - Arrestato per concussione il direttore	La nuova Ferrara	24/05/2007
Bologna	Bologna: 3 arresti, chiedevano denaro per esami delle patenti più facili	ONLJ.it	23/05/2007
Roma	Patenti sempre facili senza esaminatori esterni	Il Messaggero	24/09/2004
Roma	Mazzette per le patenti facili manette in Motorizzazione	La Repubblica	23/09/2004
Torino	Patenti facili: 2 mila euro e superavi l'esame: Arresti e perquisizioni in tutta Italia, 28 in manette	Il Corriere della Sera	23/09/2004
Roma	Sgominata la banda delle 'patenti facili': viaggi da Firenze a Roma per pagare 1500 €	La Repubblica	23/09/2004
Latina	Revisioni auto fasulle: i clienti pagavano 200 mila lire per la revisione ma la verifica non veniva mai effettuata	Il Corriere della Sera	25/07/1992
Milano	E ora caccia all'automobilista che ha "comprato" la patente	La Repubblica	03/12/1987
Milano	In 1700 sotto accusa per le patenti false	La Repubblica	26/11/1986
Ferrara	Condanne per patenti da guida facili: Condannati a un anno tredici ragazzi	Quotidiano.net	

Redatto a cura dell'AIFVS

