- costituzione di strutture e strumenti finalizzati a favorire una maggiore capacità di governo della mobilità e della sicurezza stradale;
- definizione di accordi con tutti i soggetti che possono contribuire al miglioramento della sicurezza stradale;
- realizzazione di interventi sulle situazioni di massimo rischio.

Si nota infatti che:

a) risultano relativamente diffusi (**tra il 50% e l'85%**) gli interventi puntuali sulla rete stradale costituiti dal miglioramento del fondo stradale, dalla realizzazione di barriere di sicurezza, dalla sostituzione degli incroci con rotatorie, dal miglioramento della segnaletica, etc.);

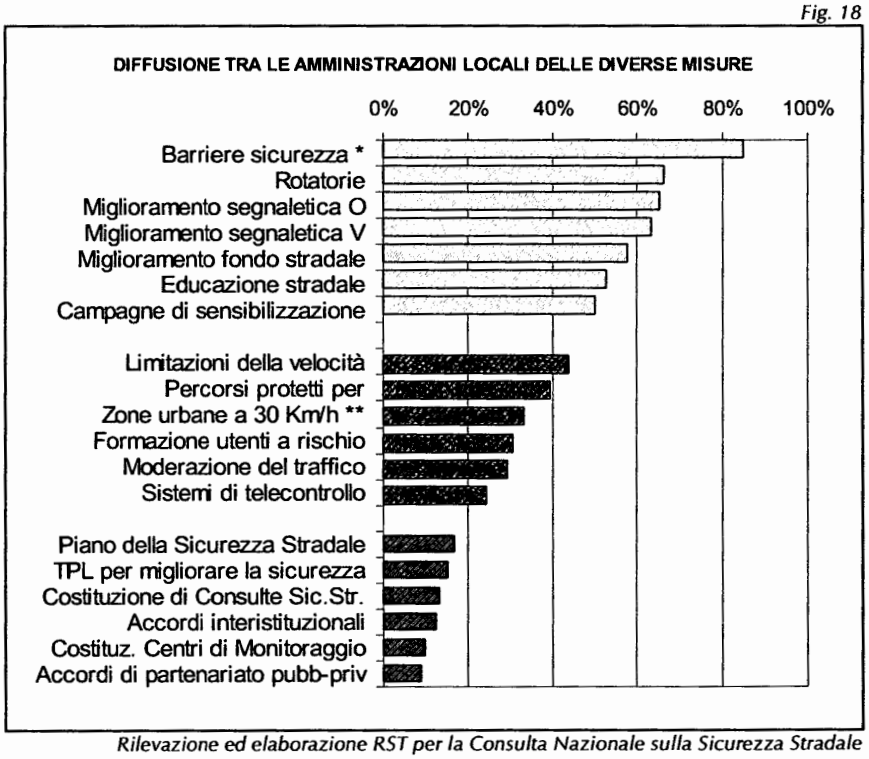
b) le campagne di educazione stradale e di sensibilizzazione alla sicurezza stradale presentano un livello di diffusione solo leggermente inferiore (vengono realizzate da poco **più del 50%** delle Amministrazioni locali);

c) gli interventi più specifici e con caratteri strutturali (percorsi protetti, zone a 30 Km/h, iniziative di formazione/sensibilizzazione rivolte agli utenti a rischio, interventi di moderazione del traffico, sistemi di telecontrollo, etc.) sono realizzati da quote di Amministrazioni locali ancora più basse, compresa **tra il 25% e il 40%** a seconda del tipo di intervento;

d) infine, gli interventi con valenza strategica che si pongono l'obiettivo esplicito di realizzare un netto salto qualitativo del livello di sicurezza stradale sono decisamente rari:
   - meno del **17%** delle Amministrazioni locali dispone di un Piano per coordinare gli interventi per la sicurezza stradale;
   - circa il **15%** ha concordato, con l'azienda di trasporto pubblico locale, un servizio di trasporto esplicitamente finalizzato a ridurre gli spostamenti individuali sulle tratte e nelle fasce orarie che si sono rivelate ad elevato rischio;
   - solo il **13%** delle Amministrazioni locali ha promosso e realizzato organismi di consultazione e promozione della sicurezza locale che, in alcuni casi, assumono la configurazione di una vera e propria Consulta locale sulla Sicurezza Stradale, coerente con le indicazioni della Consulta Nazionale;
   - circa il **10%** delle Amministrazioni locali dispone di una struttura tecnica di raccolta e analisi dei dati di incidentalità (e in un numero ancora più basso tali strutture assumono le caratteristiche proprie di un Centro di Monitoraggio);
   - meno del **10%** delle Amministrazioni ha realizzato accordi interistituzionali e forme di partenariato pubblico-privato per assicurare un migliore coordinamento tra le diverse iniziative di sicurezza stradale e per ampliare il numero di soggetti e la quantità di risorse che partecipano al processo di miglioramento della si-

curezza stradale, con la sola eccezione delle Province che sempre più frequentemente si trovano a svolgere una funzione di raccordo e coordinamento nei confronti delle amministrazioni comunali di minori dimensioni e che, conseguentemente, sono ricorse più frequentemente (nel 33% dei casi) a forme di concertazione e accordo interistituzionale).[61]

Fig. 18



Rilevazione ed elaborazione RST per la Consulta Nazionale sulla Sicurezza Stradale

In sostanza, oltre il 60% delle Amministrazioni locali sviluppa una attiva politica di governo della mobilità e della rete stradale che si concretizza in un articolato sistema di misure e interventi, ma solo 10%-15% delle Amministrazioni ha avviato politiche di sicurezza stradale che presentano una analoga ricchezza di interventi.

[61] Fonte: Consulta Nazionale sulla Sicurezza Stradale, *"La sicurezza stradale in Italia. Quadro generale"*, RST, 2005.

III. E Risorse insufficienti

La disponibilità di adeguate risorse economico - finanziarie per assicurare un'efficace azione di incentivazione e per sostenere gli interventi nelle situazioni di massimo rischio costituisce un fattore chiave per raggiungere la riduzione delle vittime indicata dal programma comunitario e dal Piano Nazionale della Sicurezza Stradale. A questo proposito si possono avanzare tre ordini di considerazioni.

1) UNA SPESA PUBBLICA NEL SETTORE DEL TRASPORTO SU STRADA PROPORZIONALMENTE BASSA

In primo luogo occorre segnalare che l'esame dei dati di contabilità economico-finanziaria resi disponibili dal Conto Nazionale sulle Infrastrutture e sui Trasporti evidenzia come sia in atto un deciso ridimensionamento delle quote di risorse destinate al trasporto sui strada.[62] In particolare il trasporto su strada:

- rappresenta il 90% della spesa per trasporto complessivamente sostenuta dal sistema delle imprese italiane;
- costituisce l'89% della spesa complessiva delle famiglie italiane per il trasporto;
- costituisce l'80% del contributo complessivo del settore trasporti al PIL;
- raccoglie il 70% dell'occupazione complessiva nel settore dei trasporti;
- rappresenta non più del 41% della spesa pubblica nel comparto dei trasporti (poco più di 14.100 milioni di Euro nel 2001).

In altri termini gli **investimenti pubblici risultano proporzionalmente molto bassi rispetto alla quota che il comparto del trasporto stradale rappresenta in termini di investimenti privati, spesa delle famiglie italiane, occupazione, contributo alla formazione della ricchezza nazionale**.

Laddove poi si voglia rammentare che:

- gli incidenti stradali determinano un danno a beni e persone che nel 2002 ha generato un costo allo Stato, alle imprese e alle famiglie di circa 34.000 milioni di Euro;
- la riduzione di incidentalità conseguita nel 2003 ha già determinato una riduzione di onere di circa 2.700 milioni di Euro;

[62] La materia viene trattata più diffusamente nel *"Documento Base"*, capitolo 3, *Il settore infrastrutture e trasporti*.

- l'obiettivo finale del dimezzamento delle vittime degli incidenti stradali implica una riduzione del costo sociale determinato dagli incidenti stradali di circa 15.800 Euro.

Appare del tutto evidente che la spesa pubblica in trasporti su strada e, in particolare, quella dedicata al miglioramento della sicurezza stradale e alla riduzione delle vittime degli incidenti stradali, costituisce **non solo una priorità sociale ma anche un investimento pubblico con prospettive di un elevato ritorno economico** in termini di riduzione degli oneri sopportati dalla comunità nazionale e, più in particolare, in termini di riduzione degli oneri sostenuti dall'apparato pubblico.

2) UN CONFRONTO CON QUATTRO PAESI EUROPEI SULLA SPESA IN SICUREZZA STRADALE PROCAPITE

In secondo luogo un esame della spesa pubblica (più specificamente: gli impegni finanziari) per migliorare la sicurezza stradale di alcuni Paesi europei (Francia, Finlandia, Svezia e Regno Unito) nel 2000-2001 mostra valori compresi tra 30 e 40 Euro procapite laddove nel nostro Paese la spesa pubblica che possiamo riferire sicuramente a interventi per migliorare la sicurezza stradale nel biennio 2002-2003 si attesta su valori annui inferiori a 10 Euro procapite.

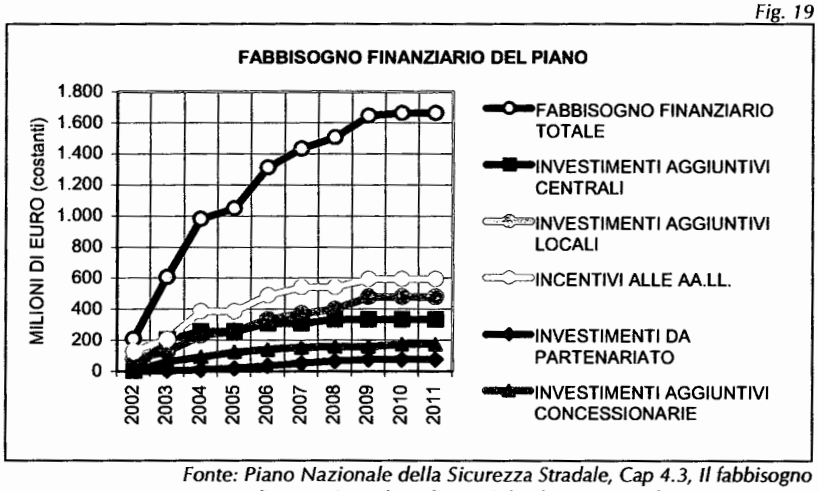
Pur tenendo conto del fatto che quella sopra riportata è una contabilità largamente indicativa in quanto non esiste un codice condiviso di classificazione delle spese per la sicurezza stradale e i dati si basano sull'analisi di studi nazionali che non si ponevano il problema della confrontabilità ma quello della rendicontazione al Parlamento o alla collettività degli investimenti in questo settore, appare evidente che il livello medio di spesa in sicurezza stradale del nostro Paese è decisamente basso. Peraltro, può confortare il fatto che la spesa complessiva in sicurezza stradale prevista a regime dal Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (circa 1.600 milioni di Euro ogni anno) se misurata in termini di spesa procapite risulta pari a 28 Euro, valore sostanzialmente analogo a quelli sopra indicati.

3) LO SCENARIO DI INVESTIMENTI IN SICUREZZA STRADALE PREVISTO DAL PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE

Infine, il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale approvato dal CIPE il 29 novembre 2002 comprende uno **scenario di investimenti** da parte dell'Amministrazione centrale, delle Regioni, delle Amministrazioni locali e di altri soggetti pubblici e privati che, nell'arco di un decennio (il periodo di vigenza del Piano) evolve da 209 a 1.663 milioni di euro sulla base di un'ipotesi di progressiva crescita che tiene conto:

a) dello sviluppo delle capacità di spesa dei diversi soggetti chiamati a collaborare al miglioramento della sicurezza stradale;
b) dello sviluppo della strumentazione tecnica necessaria per garantire investimenti ad elevata efficacia.[63]

Fig. 19



Fonte: Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, Cap 4.3, Il fabbisogno finanziario e i benefici sociali ed economici, figura 78, pag 260

A tale proposito occorre rilevare che sebbene alcune Regioni, Province e Comuni abbiano avviato politiche di sicurezza stradale che prescindono dall'accesso a misure di incentivazione e sostegno di livello nazionale e regionale, la maggior parte degli enti di governo regionali e locali sono stretti da vincoli e limiti che non consentono una analoga autonomia. In altri termini, nella maggior parte dei casi la mancanza degli strumenti incentivanti nazionali rischia di determinare una contrazione degli investimenti in sicurezza stradale ben più ampia della riduzione della spesa nazionale.

Allo stato attuale il fenomeno è, almeno in parte, occultato dai tempi attuativi molto lunghi ma qualora non si assicuri un deciso rifinanziamento delle misure di incentivazione a Enti Locali e Governi Re-

[63] Lo scenario economico – finanziario del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale prevede un sistema di investimenti aggiuntivi a carico di diverse tipologie di soggetti (Stato, Regioni ed Enti locali, Concessionari autostradali, altri soggetti) e un sistema di rifinalizzazione alla sicurezza stradale della spesa relativa ai diversi comparti della mobilità su strada. Il valore annuo della spesa rifinalizzata ha un andamento analogo a quello degli investimenti aggiuntivi e passa da 0 a circa 1.000 milioni di Euro. Cfr. *"Piano Nazionale della Sicurezza Stradale"*, Sezione 4, *"Misure per il governo della sicurezza stradale"*, cap. 4.3, *"Il fabbisogno finanziario e i benefici sociali ed economici"*.

gionali previste da Piano, si manifesterebbe un rischio molto concreto di contrazione verticale degli investimenti locali e regionali e soprattutto, il blocco del processo di innovazione e sviluppo delle strutture tecniche, della strumentazione di supporto e degli interventi che è stato faticosamente avviato nell'ultimo biennio e che ha cominciato a fornire i primi risultati di assoluta eccellenza.

Ciò comporta la necessità di una attenta valutazione sulle forme di approvvigionamento finanziario al complesso di azioni necessarie per dimezzare il numero delle vittime degli incidenti stradali. A tale proposito si ritiene importante ricordare che il raggiungimento di tale obiettivo comporta una riduzione dei costi generati dagli incidenti stradali di 15.800 milioni di euro con un *"risparmio"* annuo complessivo (rispetto al bilancio di vittime da incidenti stradali registrato nel 2002, anno alla fine del quale è stato avviato il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale) di 3.400 morti e 150.000 feriti.

Come abbiamo visto nel paragrafo di apertura, la revisione del codice della strada ha determinato, nel biennio 2003-2004 una riduzione di circa 1.600 morti e 50.000 feriti con una parallela contrazione del costo sociale degli incidenti stradali di circa 6.000 milioni di euro. Resta da determinare una ulteriore riduzione di 1.800 morti e di 120.000 feriti che dovrà essere assicurata da misure che vanno ad affiancare e a rafforzare quelle introdotte dalla revisione del Codice della Strada. La diminuzione dei costi sociali determinati dagli incidenti stradali in questo caso risulterebbe è pari a ulteriori 10.000 milioni di euro ma per raggiungerla occorre realizzare un investimento aggiuntivo in sicurezza stradale dell'ordine di 1.500 milioni di euro all'anno, con una progressione che procede da 1.000 a 1.700 milioni di euro/anno.

III. F Il quadro normativo nazionale[64]

Il quadro normativo nazionale che incide, direttamente o indirettamente, sulla sicurezza stradale mostra diversi punti suscettibili di aggiornamenti finalizzati a favorire un'accelerazione del processo di miglioramento della sicurezza stradale nel nostro Paese e un più rapido avvicinamento agli obiettivi nazionali e comunitari. In particolare si ritiene opportuno ri-

[64] Questo paragrafo è stato redatto in relazione alle indicazioni emerse durante i lavori della *Consulta Nazionale sulla Sicurezza Stradale* nella sessione plenaria del 15 dicembre 2004.

chiamare l'attenzione su tre ordini di possibili aggiornamenti normativi che non esauriscono certamente la materia ma individuano tre ambiti dove si concentra una **forte richiesta di rafforzamento delle norme a favore della sicurezza stradale da parte di amministratori e tecnici di Province e Comuni, di associazioni civili che operano nel campo della sicurezza stradale, di rappresentanze sociali ed economiche interessate a ridurre il numero delle vittime degli incidenti stradali.**

1) ASSETTO TERRITORIALE, SISTEMI INFRASTRUTTURALI E SICUREZZA STRADALE

Il primo ordine di aggiornamenti riguarda la necessità di tener conto delle implicazioni sulla sostenibilità e sicurezza stradale in ogni intervento che riguardi l'assetto del territorio, il sistema infrastrutturale, i servizi di trasporto e le politiche di mobilità.

Sembra infatti opportuno segnalare che allo stato attuale molte scelte che, pure, incidono pesantemente sulla configurazione della mobilità e, soprattutto, sui fattori di rischio e di vulnerabilità e, quindi, sui livelli tendenziali di sicurezza stradale, vengono prese senza alcuna istruttoria tecnica o verifica politica su tali implicazioni. Ne deriva che il livello e la configurazione della sicurezza e della sostenibilità della mobilità su strada sono determinate da combinazioni causali di effetti che sono scarsamente o per nulla governati. Più in particolare, la localizzazione di un servizio pubblico o di un esercizio commerciale che costituiscono il punto di arrivo di numerosi spostamenti, la modificazione dei servizi di TPL, il rapporto tra crescita della rete stradale e crescita degli insediamenti residenziali e/o produttivi, la regolamentazione del traffico, costituiscono ambiti di scelta che incidono profondamente sui livelli e sulle caratteristiche dell'incidentalità stradale.

In relazione a tali condizioni appare opportuno che **vengano stabiliti per norma i termini e le modalità di un obbligo a tener conto delle implicazioni sulla sostenibilità e sulla sicurezza della mobilità su strada nei settori chiave**.

L'obiettivo, in coerenza con quanto già realizzato in altri Paesi, non è quello di prefigurare una politica della mobilità (o dello sviluppo territoriale) ma quello di concordare i termini e le modalità delle verifiche tecniche necessarie affinché la comunità nazionale e le comunità regionali e locali possano scegliere avendo piena consapevolezza dei riflessi di tali scelte sulla qualità dell'aria, sui livelli di rischio e vulnerabilità, sull'evoluzione della sicurezza stradale e sulla probabile evoluzione del numero di vittime degli incidenti stradali.

In sostanza si tratta di stabilire, in via normativa, **i contenuti di un patto sociale sul diritto ad una mobilità sicura e sostenibile per tutti i cittadini, giovani, adulti o anziani che siano e di fornire a tutti i soggetti che hanno un obbligo di governo della sicurezza stradale, un sistema di regole chiaro e certo.**

2) PRINCIPI FONDAMENTALI DELLA SICUREZZA STRADALE

Il secondo ordine di aggiornamento riguarda l'opportunità di fissare in modo chiaro i **principi fondamentali della sicurezza stradale** che debbono costituire riferimento sia per l'azione del governo nazionale, sia per i governi regionali e locali, sia per il sistema delle imprese e per i cittadini.

In particolare la *Consulta Nazionale sulla Sicurezza Stradale* ha raccolto numerose indicazioni circa l'opportunità di definire standard, prestazioni minime, benchmark e altri analoghi strumenti per definire la soglia minima delle prestazioni di sicurezza stradale che devono essere garantite dai diversi fattori - materiali e immateriali - che concorrono a determinare la configurazione dell'incidentalità stradale. Ciò implica la possibilità/opportunità di **determinare un obbligo a raggiungere una soglia minima di prestazioni di sicurezza per garantire ai cittadini una mobilità sicura e sostenibile** e richiede una accurata valutazione sulla natura degli standard da adottare, sui parametri e sulle procedure tecniche per la verifica di tali standard e, soprattutto, sul rapporto costi e benefici determinato dall'introduzione di tali standard.

In sostanza si evidenzia nel nostro Paese una **domanda crescente per un sistema di garanzie a tutela del diritto ad una mobilità sicura** per tutti i cittadini, domanda alla quale sembra auspicabile rispondere in primo luogo in termini di principi fondamentali di sicurezza condivisi da tutta la comunità nazionale chiamata a porli in atto.

3) PROVENTI DELLE SANZIONI AMMINISTRATIVE E ONERI PER MIGLIORARE I LIVELLI DI SICUREZZA STRADALE

In terzo luogo si segnala l'opportunità di ricostituire il rapporto esistente proventi delle sanzioni amministrativi e oneri per migliorare la sicurezza stradale che l'art 280 del Codice della Strada aveva cercato di determinare. Questo articolo definisce infatti un obbligo a investire in sicurezza stradale parte dei proventi delle sanzioni amministrative e, così facendo, stabilisce una efficace relazione tra:

a) numerosità e gravità delle infrazioni al Codice della Strada che vengono sanzionate;
b) proventi economici generati da tali sanzioni;

c) disponibilità finanziarie che si vengono a generare e che debbono essere – in parte – dedicate a misure per migliorare la sicurezza stradale.

Col tempo tale relazione si è andata allentando fino a scomparire quasi del tutto per due motivi.

I proventi delle sanzioni **non** vengono utilizzati per finanziare misure per migliorare la sicurezza stradale se non in un numero di casi estremamente ridotto.[65] Più spesso i proventi contravvenzionali vengono destinati ad alimentare spese varie, più o meno attinenti alla mobilità su strada e diventano uno dei diversi canali di approvvigionamento finanziario dell'Amministrazione. Questo orientamento, pur comprensibile nelle motivazioni generali, rende meno diretto (e meno chiaro) il collegamento tra sanzione amministrativa e sicurezza nella coscienza dei cittadini e tende a generare la sensazione che le sanzioni amministrative siano usate strumentalmente per *"fare cassa"*.

In secondo luogo, i proventi delle sanzioni amministrative, non vengono necessariamente acquisiti da proprietario della infrastruttura sulla quale si verifica la sanzione ma dal soggetto che commina la sanzione. Ciò significa che in alcuni casi le infrazioni su una infrastruttura di proprietà di una determinata amministrazione vengono sanzionate da un'altra amministrazione che non ha competenza per migliorare la sicurezza stradale sulla infrastruttura dove si verificano le infrazioni.[66]

In relazione a quanto considerato appare utile una azione normativa mirata su due obiettivi tra loro complementari. Da un lato è opportuno incentivare un uso più proprio dei proventi delle sanzioni amministrative

---

[65] Una rilevazione condotta qualche anno addietro dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti aveva evidenziato come meno del 10% delle amministrazioni comunali dedicassero parte della quota prevista dei proventi contravvenzionali al finanziamento di misure dedicate in modo specifico alla sicurezza stradale.

[66] A titolo astrattamente esemplificativo: le infrazioni su una strada provinciale o statale possono essere rilevate e sanzionate da una polizia municipale, i proventi amministrativi delle sanzioni in tale caso sarebbero acquisiti dal Comune di appartenenza della polizia municipale e non potrebbero essere utilizzati per mettere in sicurezza l'infrastruttura ove si generano le infrazioni. Una lettura maliziosa del fenomeno potrebbe inoltre evidenziare che l'applicazione di sanzioni alle infrazioni commesse su una infrastruttura percorsa da utenti che solo in parte risiedono nel Comuni di appartenenza della polizia municipale riduce il livello di insoddisfazione dei cittadini del comune mentre parallelamente aumenta il gettito comunale e riesce a far quadrare due aspetti che in genere sono in conflitto (consenso e gettito da contravvenzioni). Si tratta tuttavia di un escamotage che ha un costo estremamente pesante in termini di credibilità dell'azione sanzionatoria ai fini della sicurezza stradale.

per infrazioni al Codice della Strada (e, cioè, più orientato a finanziare misure per la sicurezza stradale). Ciò potrebbe essere ottenuto, più che attraverso un cosiddetto *"rafforzamento dell'obbligo"*[67], attraverso misure che tendono a **incentivare l'uso dei proventi contravvenzionali per finanziare misure di sicurezza stradale**.

Dall'altro sembra indispensabile legare più strettamente:
- l'infrastruttura ove si manifestano le infrazioni al Codice della Strada e dove vengono comminate le sanzioni da cui derivano i proventi finanziari;
- la destinazione finale della quota di proventi contravvenzionali dedicati a finanziare misure di sicurezza stradale;
- l'obbligo a intervenire per migliorare la sicurezza stradale su quelle specifiche situazioni.

Ovviamente tutto ciò dovrebbe essere fatto con grande cautela per non determinare rigidità inopportune ma non v'è dubbio che ricostituire una coerenza tra numero/gravità delle infrazioni, proventi delle sanzioni che tendono a reprimere tali comportamenti trasgressivi e disponibilità finanziarie per realizzare misure aggiuntive che tendano a contrastare o rendere impossibili tali comportamenti trasgressivi, rappresenti un obiettivo di notevole importanza sia in termini diretti sia, più indirettamente, in quanto rafforzerebbe, negli utenti della strada, il collegamento tra la sanzione amministrativa e la sua funzionalità per migliorare la sicurezza stradale. In particolare sembra opportuno prevedere la costituzione di un **fondo regionale** alimentato dalla quota di proventi contravvenzionali da destinare per la sicurezza stradale in modo da concentrare le risorse e consentire:
a) una efficace programmazione degli interventi;
b) una maggiore visibilità del contributo dei proventi contravvenzionali alla sicurezza stradale.

Ciò, evidentemente, implica anche la costituzione di apposite strutture tecniche dedicate alla sicurezza stradale e in grado di sviluppare concretamente ed efficacemente la gestione del fondo in relazione alle priorità di intervento.[68]

4) SICUREZZA E SISTEMA SANZIONATORIO

Infine, l'ultimo aggiornamento normativo che appare tanto rilevante quanto urgente riguarda l'opportunità di **rivedere il sistema sanzionatorio**, con particolare riferimento per i comportamenti di guida ad elevato rischio per sé e per gli altri.

---

[67] Reiterare un obbligo non lo rende più cogente, semmai ne riduce la credibilità.
[68] Sulla esigenza di rafforzare le strutture tecniche dedicate alla sicurezza stradale si vedano anche i precedenti paragrafi IIIB e IIIC.

A titolo puramente esemplificativo si segnala che in Francia, nel corso del 2003, è stata realizzata una delle maggiori riduzioni delle vittime di incidenti stradali: -1.511 morti (-21%) e - 21.910 feriti (-16%). Tale riduzione è simile per entità percentuale a quella verificatasi in Italia su base semestrale ma, ovviamente, ha origini del tutto diverse. In Francia, infatti, la patente a punti è stata introdotta nel luglio del 1992 e, aspetto decisamente interessante, nel primo anno di applicazione si è registrata una riduzione dei morti del tutto trascurabile (-31 morti, pari a -0,3%) e una riduzione dei feriti non particolarmente rilevante (-12.756, pari a -9,8%). Più in generale nei dodici anni di applicazione della patente a punti in Francia si sono registrati sia incrementi che riduzioni delle vittime degli incidenti stradali a ulteriore conferma che non è lo strumento in sé, e preso isolatamente, che produce un determinato risultato ma l'insieme delle misure e delle azioni applicate in un determinato contesto. La straordinaria riduzione delle vittime francesi del 2003 viene spiegata con una **intensificazione dell'enforcement, con l'adozione di un sistema sanzionatorio più severo e con l'aumento dei controlli, in attuazione degli impegni che il Presidente della Repubblica Francese aveva assunto il 14 luglio del 2002.**[69] In particolare, il sistema sanzionatorio francese prevede che le più gravi trasgressioni delle regole di sicurezza stradale abbiano un profilo penale e il Ministero della Giustizia (che fa parte del gruppo interistituzionale di sette Ministeri per il governo della sicurezza stradale) riporta che nel corso del 2002 si sono avute **194.435 condanne penali con iscrizione nel casellario giudiziario**. Il 51% di queste comportano pene detentive che nel 42% dei casi sono state sospese ma nel restante 9% dei casi (oltre 17.000 condanne) sono state scontate totalmente o parzialmente. Le ammende rappresentano il 32% del totale mentre le pene sostitutive e le misure educative costituiscono il restante 17%. Questo sistema sanzionatorio è stato ulteriormente inasprito in relazione ad una generalizzata richiesta popolare in questa direzione (testimoniata da un'indagine promossa dal Governo francese) e ai ricordati impegni assunti dal Presidente della Repubblica francese.

È possibile che la straordinaria riduzione di vittime degli incidenti stradali verificatasi nel 2003 non dipenda dall'aumento dei controlli e dall'inasprimento di un sistema sanzionatorio già molto severo ma l'interpretazione dell'Osservatorio della Sicurezza Stradale francese e le

[69] In questa data il Presidente della Repubblica francese, J. Chirac decide che il miglioramento della sicurezza stradale sarebbe stato uno dei tre programmi prioritari del suo quinquennato.

valutazioni della Consulta Nazionale sulla Sicurezza Stradale italiana concordano nel ritenere che vi sia una stretta relazione tra:

- l'aumento dei controlli (+44%);
- la severità e l'inasprimento del sistema sanzionatorio (che prevede il concetto di delitto contro la sicurezza stradale e lo sanziona in termini penali e con pene detentive in misura e con una frequenza tale da rappresentare una effettiva certezza della pena per i conducenti francesi che adottano comportamenti di guida ad elevato rischio);
- la riduzione delle vittime;
- l'accettazione popolare della severità del sistema sanzionatorio e, anzi, la richiesta a renderlo ancora più severo a maggiore tutela della incolumità dei cittadini;
- la tempestività e la credibilità dell'azione di governo esercitata da tutti i Ministeri competenti in stretta ed efficace collaborazione;
- una spesa in sicurezza stradale di oltre 3.000 milioni di Euro dedicata per oltre il 50% a finanziare incentivi ai governi locali.

Questo, ovviamente, non esclude che nel gioco della riduzione delle vittime francesi entrino anche altri fattori ma, allo stato attuale delle conoscenze, dobbiamo ritenere che i fattori preponderanti, quelli che hanno maggiormente influenzato l'andamento delle vittime della sicurezza stradale, siano quelli sopra elencati.

Rispetto al dispositivo sanzionatorio e di controllo francese che abbiamo sommariamente delineato la situazione italiana appare nettamente diversa. Il livello di *"severità"* del nostro sistema sanzionatorio non è neanche confrontabile con quello francese così come non lo sono la sistematicità e la numerosità dei controlli. Ed è forse interessante notare che i soggetti che governano il sistema di controlli e sanzioni in Francia lamentano come nonostante i notevoli progressi compiuti negli ultimi anni, la probabilità che un trasgressore abituale sia intercettato sono ancora troppo basse.
Il ridotto numero di controlli e le più leggere sanzioni (anche per comportamenti che al sentire comune risultano di tipo chiaramente delinquenziale) non dipendono certamente da uno scarso impegno delle forze di polizia stradale ma dall'attuale quadro normativo che, probabilmente, risente dell'atteggiamento permissivo e di accettazione sociale dei comportamenti a rischio che abbiamo ricordato prima. In queste condizioni sembra del tutto auspicabile una riflessione sull'opportunità o meno di rivedere:

- **le norme, gli strumenti e le strutture operative che condizionano il sistema dei controlli dei comportamenti di guida e ne determinano i caratteri e la numerosità;**

- **le norme che definiscono il sistema sanzionatorio per le trasgressioni e per i reati contro la sicurezza stradale e le modalità di applicazione delle sanzioni.**

Naturalmente il sistema sanzionatorio francese resta un esempio che ben difficilmente potrebbe essere trasferito nel quadro normativo italiano ma resta il fatto che l'azione di prevenzione, controllo, dissuasione e repressione nel nostro Paese potrebbe svilupparsi con una maggiore severità nei confronti di comportamenti che mettono dichiaratamente e deliberatamente in pericolo la vita dei cittadini. Se, infatti, non v'è dubbio che gli autori di tali comportamenti devono godere di tutte le tutele che il nostro ordinamento assicura ai propri cittadini occorre ricordare che esistono anche i diritti delle potenziali vittime, dei 1.200 anziani (oltre 65 anni) o dei 150 bambini (meno di 14 anni) che ogni anno muoiono a causa di comportamenti di guida trasgressivi e irresponsabili.

PAGINA BIANCA