

DOCUMENTO 3

**CONSAPEVOLEZZA, SANZIONI E OBBLIGHI
PER MIGLIORARE LA SICUREZZA STRADALE**

**CONSULTA NAZIONALE SULLA SICUREZZA STRADALE
S E G R E T E R I A T E C N I C A**

PAGINA BIANCA

L'OBIETTIVO DELLA SESSIONE PLENARIA

La Sessione Plenaria della Consulta Nazionale sulla Sicurezza Stradale del 15 Dicembre 2004 è dedicata ad una valutazione critica dei risultati sino ad ora conseguiti dai diversi soggetti e, soprattutto, ad individuare gli aggiornamenti normativi e le condizioni che possono favorire lo sviluppo di interventi più efficaci o agevolare il raggiungimento degli obiettivi.

Su questa materia la Segreteria Tecnica della Consulta sta completando alcune verifiche i cui risultati saranno illustrati nella *“Relazione al Parlamento sullo Stato della Sicurezza Stradale”* ma poiché molte amministrazioni provinciali e comunali e la maggior parte dei governi regionali sono già in grado di tracciare un primo bilancio sui fattori che hanno ostacolato o favorito lo sviluppo delle politiche di sicurezza stradale e, in particolare, il processo di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, si è ritenuto opportuno dedicare questa sessione ad una ricognizione informale sulle valutazioni espresse dai principali soggetti che hanno gestito le politiche di sicurezza stradale a livello regionale e locale nonché da coloro che hanno collaborato alla definizione e alla attuazione di tali politiche.

Questa impostazione pone il Coordinamento e la Segreteria Tecnica della Consulta nel ruolo di ascoltatori, che dovranno successivamente comporre le istanze presentate nel corso della giornata in un quadro, tendenzialmente, unitario e compiuto da inserire nella stessa Relazione al Parlamento in modo da presentare al legislatore non solo il repertorio delle problematiche e il bilancio delle attività svolte e dei risultati conseguiti ma anche una rappresentazione, necessariamente parziale, delle principali istanze di aggiornamento del quadro normativo, delle strutture e degli strumenti di governo dedicati alla sicurezza stradale.

A questo punto la relazione della Segreteria Tecnica potrebbe interrompersi per passare la parola ai Componenti della stessa Consulta ma credo che sia utile richiamare l'attenzione su tre punti sui quali sarebbe altresì opportuno raccogliere le valutazioni dei partecipanti alla Sessione Plenaria. I tre punti riguardano:

1. **gli strumenti per costruire una cultura della sicurezza stradale** presso i cittadini in generale;
2. **il sistema sanzionatorio**, con particolare riferimento alle misure di contrasto dei comportamenti ad elevato rischio;

3. i termini in cui per le amministrazioni locali, e i governi regionali e nazionale si configura **il diritto dei cittadini ad una mobilità sicura**.

Proveremo ad illustrare brevemente i tre punti.

PER UNA CULTURA GENERALE DELLA SICUREZZA STRADALE

Allo stato attuale sembra possibile sostenere che nel nostro Paese le esperienze strutturate di costruzione sistematica di una cultura della sicurezza stradale riferita all'insieme dei cittadini e, dunque, con prevalente riferimento alla popolazione adulta, appaiono marginali se non del tutto assenti.

È vero che sono stati realizzati corsi di formazione e sensibilizzazione per immigrati da Paesi poveri o per particolari categorie di cittadini (come, ad esempio, gli anziani o i giovani che frequentano le discoteche) ma si tratta di esperienze che hanno una incidenza minima in termini quantitativi e, soprattutto, che si rivolgono a componenti sociali particolari, scelte in relazione al maggiore rischio connesso alla specificità di queste stesse componenti. Dunque, non si tratta di azioni che non hanno un carattere sistematico e universale ma tendono a compensare carenze specifiche e socialmente ben localizzate.

Tolti questi pochi esempi, nel nostro Paese si ha esperienza di corsi di educazione stradale che coprono tutta la gamma di età dei minori ma i cittadini italiani, una volta raggiunta la maggiore età, **non sembrano aver bisogno di comprendere le regole e la meccanica di una mobilità sicure per sé e per gli altri**, al più sentono il bisogno di migliorare le loro abilità tecniche di guida.

D'altro lato una recentissima indagine promossa dalla Commissione europea e sviluppata in cooperazione da 24 Paesi europei chiarisce bene perché nel nostro Paese non si senta il bisogno di costruire una cultura della sicurezza stradale. L'indagine in questione, denominata **SARTRE 3**, esamina molti aspetti dei comportamenti di guida collegati alla sicurezza stradale e rivela, tra le molte altre cose, che poco più della metà dei cittadini europei si attribuisce una condotta di guida più sicura della media mentre poco meno della metà una condotta di guida con un livello di sicurezza inferiore alla media. In sostanza noi cittadini europei siamo leg-

germente indulgenti nei nostri stessi confronti poiché se la valutazione rispecchiasse fedelmente la realtà, il 50% dei cittadini sarebbe necessariamente sopra la media e il 50% sotto. In realtà, questa che stiamo citando, è una domanda mascherata che chiede una cosa per saperne un'altra: chiede ai cittadini se guidano in modo più sicuro della media ma misura il livello di consapevolezza dei cittadini dei diversi Paesi europei relativamente alla sicurezza stradale.

Se, dunque, in Europa mediamente si rileva una situazione di leggera autoindulgenza, c'è un Paese dove la percezione dei livelli di sicurezza dei propri comportamenti di guida è clamorosamente errata: si tratta dell'Italia. Qui il 77% dei conducenti è convinto di guidare in modo più sicuro della media e solo il 23% ritiene di guidare in modo meno sicuro della media. Il dato non costituisce una stranezza statistica o un aspetto caratteristico della nostra cultura ma rappresenta una **generalizzata e preoccupante sovrastima del livello di sicurezza della propria guida e una incapacità diffusa a valutare correttamente i comportamenti a rischio e in particolare i propri comportamenti a rischio**. Da notare che in tutti gli altri Paesi i cittadini fanno registrare livelli di sovrastima della propria sicurezza stradale decisamente inferiori. I Paesi che più si avvicinano al dato italiano sono l'Irlanda, il Portogallo, la Germania (ma la sovrastima è inferiore di 4-5 punti percentuali) mentre, al capo opposto, nei Paesi dove si rileva il giudizio più equilibrato i cittadini che ritengono di guidare in modo più sicuro sono tra il 50% e il 60% del totale.

Gli italiani sono, dunque, tra i cittadini di 24 Paesi europei, quelli che fanno valutare con minore precisione il proprio livello di sicurezza alla guida in relazione ai comportamenti di guida dei quali hanno quotidiana esperienza. Questo limite ha pesanti implicazioni sul piano dei comportamenti di guida e può essere messo in rapporto al fatto che **i nostri concittadini sono anche quelli che, in generale, subiscono meno controlli**.

Ad esempio, solo il 4% dei conducenti italiani dichiara di essere stato fermato per un controllo del tasso alcolemico nel corso degli ultimi tre anni mentre in Francia la quota sale al 32%, in Olanda al 37%, in Svezia al 41%, per finire con la Finlandia dove si raggiunge il 64%. Orbene, è fortemente probabile che la **consapevolezza del livello di sicurezza della propria guida sia direttamente correlato al numero di controlli e alla costante verifica dell'effettivo livello di sicurezza dei comportamenti di guida che tali controlli impongono**. L'azione di controllo e dissuasione, infatti, non ha solo il valore di evitare o di reprimere uno specifico comportamento a rischio da parte di un determinato utente della strada in un determinato momento, ha anche una funzione di comunicazione-

conferma dei valori della sicurezza stradale e tende a contrastare i comportamenti a rischio in generale, specialmente laddove, l'azione di controllo sia percepita come capillare e sistematica al punto da determinare una punizione certa dei comportamenti a rischio.

Ma è anche vero che una maggiore consapevolezza dei comportamenti di guida sicuri non la si ottiene solo attraverso i controlli di polizia e che non sempre i controlli di polizia sono lo strumento più efficace. In molti Paesi dell'Europa settentrionale l'azione di controllo della polizia stradale raggiunge quote ridotte di popolazione (tra il 10% e il 20%) ma è affiancata da reti capillari di telerilevamento dei comportamenti a rischio (come la rete inglese delle telecamere per la rilevazione delle trasgressioni dei limiti di velocità), da iniziative di educazione, formazione, sensibilizzazione che assumono le forme più diverse e, soprattutto, da una **costante attenzione a penalizzare socialmente ed economicamente i comportamenti di guida e scelte di mobilità a rischio e premiare i comportamenti di guida e scelte di mobilità sicure** sia da parte dei governi locali, sia da parte di strutture private.

Questa attenzione si manifesta in contratti di assicurazione fortemente penalizzanti/premianti rispetto ai comportamenti di guida, in orari di accesso al luogo di lavoro che premiano modalità di spostamento sicure, in regolamentazioni del traffico che *“educano”* all'uso di mezzi a bassa capacità di offesa – e a basso impatto ambientale - in scelte urbanistiche che non forniscono spazio per comportamenti di guida a rischio, etc.).

In definitiva, la costruzione di una cultura della sicurezza stradale riferita alla generalità dei cittadini, non si sviluppa solo – e non si sviluppa prevalentemente - attraverso campagne di informazione/sensibilizzazione o corsi di educazione stradale per adulti ma comprende una gamma estremamente ampia di potenziali strumenti che possono essere utilizzati in vario modo e che, in alcuni Paesi europei, sono stati concretamente utilizzati con risultati ampiamente soddisfacenti. La nostra sensazione è che **in Italia le azioni finalizzate a rafforzare (o a costruire) in modo sistematico una cultura della sicurezza stradale sono ancor limitate sia per quanto riguarda l'intensità, sia per quanto riguarda la sistematicità e la gamma degli strumenti utilizzati.**

Il panorama nazionale presenta però una rilevante eccezione: la introduzione della **“patente a punti”** che, non a caso, ha avuto un impatto molto rilevante sulla sicurezza stradale, determinando una delle più ampie riduzioni delle vittime degli incidenti stradali degli ultimi cinquanta

anni: - 724 morti (-10,7%) e - 22.705 feriti (-6,6%).⁷⁶ In effetti, rispetto alle considerazioni svolte sopra, l'introduzione della patente a punti ha rappresentato, nel sentir comune, una **chiara e netta sconfessione di un diffuso atteggiamento di accettazione sociale dei comportamenti a rischio**. Atteggiamento che a volte arriva ad assumere i toni della connivenza dichiarata, come nel caso degli automobilisti che segnalano ai loro colleghi che procedono in direzione opposta la presenza di un punto di controllo della velocità o di una pattuglia di polizia stradale. In Italia il 23% dei conducenti italiani dichiara di attuare sistematicamente questa malintesa forma di solidarietà.⁷⁷

Questa nota non è certo la sede opportuna per un esame articolato di questa materia ma non v'è dubbio che le regole, gli strumenti e le azioni per costruire e rafforzare una cultura della sicurezza stradale (sia sul versante delle scelte di mobilità, sia su quello dei comportamenti di guida) costituiscano uno dei principali fattori per ridurre il numero delle vittime degli incidenti stradali e riteniamo che su questo punto sia indispensabile individuare nuovi strumenti e nuove linee di azione, aggiornando, laddove occorra, anche il quadro normativo. Credo in particolare che sarebbe opportuno un dispositivo normativo in grado di favorire un atteggiamento sistematico di premio/penalizzazione presso tutti i soggetti, pubblici e privati, che possono incidere sui comportamenti di guida e sulle scelte di mobilità.

IL SISTEMA SANZIONATORIO

Il secondo punto - strettamente connesso al primo - riguarda il sistema di sanzionamento sotto un duplice aspetto: la certezza della pena e la misura di questa (la proporzione tra reato e pena).

⁷⁶ Nei 51 anni che vanno dal 1953 al 2003 si sono registrate riduzioni più ampie di vittime solo in tre anni. Si noti che la riduzione delle vittime, se misurata con riferimento solo al semestre di applicazione della patente a punti rispetto all'analogo semestre del 2002, misura - 20,6% per quanto riguarda i morti e - 13,9% per quanto riguarda i feriti.

⁷⁷ Si tratta, anche in questo caso, di informazioni rese disponibili dalla ricerca "SARTRE 3". La ricerca mostra anche che relativamente a questo aspetto l'Italia si colloca in una posizione intermedia: nei Paesi dove questa solidarietà per comportamenti di guida a rischio è più diffusa (Cipro, Croazia e Ungheria) oltre il 40% dei cittadini dichiara di avvertire della presenza di controlli gli altri automobilisti, nei Paesi dove questa solidarietà è meno diffusa (Regno Unito, Danimarca, Spagna e Irlanda) meno del 12% dei cittadini avvertono gli altri automobilisti della presenza di controlli.

Anche per questo punto crediamo che sia utile partire da qualche dato quantitativo, in particolare ricordiamo, senza alcuna pretesa di completezza, alcuni dati che riguardano l'evoluzione della sicurezza stradale e il sistema sanzionatorio in Francia nel corso del 2003.

- a) In primo luogo ricordiamo che in Francia si è registrata una riduzione delle vittime degli incidenti stradali di straordinaria entità: - 1.511 morti (-21%) e di - 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 riduzione delle vittime degli incidenti stradali a ulteriore conferma che non è lo strumento in sé e preso isolatamente che produce un determinato risultato ma, come vedremo nel prossimo paragrafo, l'insieme degli strumenti e delle azioni applicate in un determinato contesto. Tornando al punto, la straordinaria riduzione delle vittime francesi 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 2002.⁷⁸

A titolo esemplificativo si nota che nel 2003, a causa dell'intensificarsi dell'azione di controllo, 1,66 milioni di conducenti hanno perso complessivamente 4,46 milioni di punti-patente, con un incremento del 44% rispetto all'anno precedente.⁷⁹ Quanto ai controlli del tasso alcolico, il ministero dell'Interno francese indica che nel 2003 in Francia sono stati effettuati 8.600.000 controlli, con una crescita rispetto al 2002 di circa il 4%.

- b) In secondo luogo, il sistema sanzionatorio francese prevede che certe trasgressioni delle regole di sicurezza stradale abbiano un profilo penale. In particolare, il ministero della Giustizia (che fa parte del gruppo interistituzionale di 7 ministeri per il governo della sicurezza stradale) riporta che **nel corso del 2002 si sono avute 194.435 con-**

⁷⁸ In questa data il Presidente Chirac decide che il miglioramento della la sicurezza stradale sarebbe stato uno dei tre programmi prioritari del suo quinquennato.

⁷⁹ Come è noto la norma francese attribuisce un paniere di dodici punti e non venti come in Italia, ciò comporta che 4,46 milioni di punti dodicesimali francesi equivalgono a 7,43 milioni di punti ventesimali.

danne penali con iscrizione nel casellario giudiziario. Il 51% di queste comportano pene detentive che nel 42% del totale 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 i dati appena citati non abbiano tra loro alcuna relazione. La nostra sensazione però è che vi sia una relazione profonda 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 di conseguenza in termini penali e con pene detentive in numero tale da non poter essere considerate come un deterrente astratto ma come una concreta possibilità che si presenta al conducente francese nei casi di comportamenti di guida a massimo 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 di oltre 3.000 milioni di Euro che è stata dedicata per oltre il 50% al miglioramento della sicurezza del sistema infrastrutturale attraverso 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.

Resta da notare che 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.**

IL DIRITTO AD UNA MOBILITÀ SICURA

Infine, trattiamo molto brevemente il tema del diritto ad una mobilità sicura da parte dei cittadini.

Allo stato attuale la visione tradizionale dell'incidentalità stradale attribuisce le cause degli incidenti ad anomalie, eventi straordinari, errori (di guida o di progettazione della strada o di manutenzione del veicolo, etc.), comportamenti trasgressivi, etc. In sostanza, la "normalità" non contempla incidenti stradali, questi sono il risultato di difetti che devono essere rimossi per tornare ad una normalità priva di incidenti.

Rispetto a questa visione, un po' ingenua, le analisi e le politiche di sicurezza stradale che negli ultimi anni sono riuscite a conseguire i risultati più soddisfacenti tendono a considerare l'incidentalità – e, in particolare, il numero e le caratteristiche delle vittime degli incidenti stradali – come il risultato statisticamente determinato di numerosi fattori: le caratteristiche della rete, il volume e il tipo di traffico, la ripartizione modale degli spostamenti, la presenza o meno di alternative modali per i percorsi abituali, la quota di utenti deboli (vulnerabili) e a rischio, etc.

La distinzione è molto meno accademica e astratta di quanto possa sembrare a prima vista perché se gli incidenti stradali sono il risultato di anomalie ed errori allora ci si deve concentrare sulle specifiche cause che determinano tali anomalie per eliminarle mentre se il livello e la composizione della incidentalità sono determinati dal tipo di mobilità, allora per ridurre gli incidenti stradali e le vittime da questi determinate occorre intervenire sul sistema di mobilità nel suo complesso per renderlo meno rischioso.

Ad esempio, una grande area urbana dove la massima parte degli spostamenti abituali (casa lavoro e casa scuola) si svolgono su mezzi di trasporto pubblico (autobus e metropolitana) risulta molto più sicura di una città dove gli spostamenti abituali si svolgono su vettori privati e, magari, su motocicli e ciclomotori. In effetti un confronto tra le grandi aree metropolitane europee (dati al 2000) rivela che in una città con una elevata quota di spostamenti su mezzo pubblico come Londra gli indici di mortalità si attestano intorno a 4 morti per 100.000 abitanti mentre in una città con elevata quota di spostamenti su mezzo privato e, in particolare, si ciclomotori e motocicli, come Roma, i tassi di mortalità sono quasi quattro volte superiori. Ma naturalmente la composizione modale è solo uno dei numerosi fattori che concorrono a determinare il livello medio di rischio di un sistema territoriale e, conseguentemente il numero di vittime in assoluto e a parità di esposizione al rischio.

Un recente lavoro della Regione Lombardia mostra che ogni milione di spostamenti su strada il numero medio delle vittime nei diversi sistemi territoriali e per le diverse categorie di utenti e modalità di trasporto è compreso tra un valore minimo di 0,1 morti per gli spostamenti su mezzi pubblici nella provincia di Milano e 293 morti per gli spostamenti su motociclo e ciclomotore nella provincia di Sondrio. Ma il punto di maggior interesse è che tutte le modalità di spostamento presentano una elevatissima variazione territoriale di vulnerabilità, ciò accade in particolare per i pedoni, i ciclisti, i ciclomotori e i motocicli che risentono più di altri mezzi (autovetture e mezzi pubblici) delle condizioni di sicurezza dei percorsi loro riservati (quando esistono) e in generale delle condizioni di sicurezza delle strade. In sostanza, i dati empirici mostrano che le condizioni di traffico e infrastrutturali possono aumentare fino a 3 volte o ridurre fino ad 1/3 il livello medio di rischio di una determinata modalità di spostamento.

Ovviamente esistono molti altri fattori che condizionano il livello medio di sicurezza stradale di una determinata circoscrizione territoriale o di una determinata infrastruttura, primi tra tutti il numero e il tipo di controlli effettuati e la sistematicità e intensità dell'azione di dissuasio-

ne/repressione svolta in ciascun sistema territoriale ma il punto sul quale vogliamo richiamare l'attenzione è che **lo stato di tutti questi fattori e, soprattutto, il modo in cui questi fattori si combinano determina in buona sostanza la configurazione e l'intensità locale del rischio e, quindi, il numero e le caratteristiche delle vittime degli incidenti stradali.**

Questo punto presenta due rilevanti implicazioni.

La prima riguarda il fatto che le prospettive di miglioramento stabile dei livelli di sicurezza stradale sono legate al miglioramento delle prestazioni di sicurezza dei fattori sopra ricordati. Ad esempio, la buona progettazione delle strade e, soprattutto, la loro buona e costante manutenzione e la capacità di realizzare forme di manutenzione evoluta che non intervengono dopo la manifestazione dell'ammaloramento o della disfunzione ma siano in grado di prevenirli (**manutenzione programmata**) è un fattore di decisiva importanza per la sicurezza stradale in generale e per la sicurezza degli spostamenti su bicicletta, ciclomotore e motociclo in particolare. Allo stesso modo una regolamentazione del traffico che consenta un'efficace sviluppo dei servizi di trasporto collettivo da un lato e favorisca l'uso di spostamenti a impatto ambientale nullo e pericolosità intrinseca trascurabile (ci riferiamo agli spostamenti a piedi e in bicicletta) costituisce un altro fattori decisivo per migliorare la sicurezza stradale. E, del tutto incidentalmente, vogliamo notare che l'idea che in una grande metropoli si possano favorire e valorizzare spostamenti a piedi e in bicicletta non ha nulla di utopico o di massimalista: Parigi, Londra, Barcellona e, ovviamente, Amsterdam costituiscono casi concreti di applicazione di politiche tese a riconfigurare la ripartizione modale attribuendo un maggior peso a ciclisti e pedoni sia attraverso opportune regolamentazioni del traffico, sia attraverso la ridefinizione della ripartizione delle sedi viarie tra marciapiedi, piste ciclabili, corsie per autoveicoli individuali, corsie per mezzi di trasporto collettivi.

Tutto ciò evidenzia 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. Il passo immediatamente successivo è la possibilità di **determinare un obbligo a raggiungere una soglia minima di prestazioni di sicurezza per garantire ai cittadini una mobilità sicura** o, se vogliamo essere più precisi, un livello accettabile di sicurezza stradale. Dunque, se il livello di sicurezza dipende dallo stato di diversi fattori ne consegue che sarà possibile chiedere che ciascun fattore garantisca un livello mi-

nimo di sicurezza e, in prospettiva, determinare obblighi e impegni in funzione di questo sistema di garanzie.

La seconda implicazione è che se da un lato è importante che ogni fattore sia ottimizzato in funzione delle prestazioni di sicurezza, ancora più importante è assicurare una ottimizzazione complessiva, di assetto, dei diversi fattori. In questa materia infatti non è tanto importante il livello che si riesce a raggiungere in un determinato settore quanto il livello medio che è la risultante della combinazione complessiva di tutti i fattori. A titolo di esempio potremmo notare che se da un lato è importante che la norma stabilisca un limite di alcolemia basso dall'altro è ancora più importante il numero di controlli su tasso alcolemico, il tipo di sanzioni possibili e quelle concretamente applicate, il livello di condanna sociale della guida in stato di ebbrezza, la presenza di dispositivi come l'alcoolock, la diffusione di iniziative mirate a radicare nel sentir comune il concetto di guidatore designato, la diffusione di programmi e protocolli di intesa come quelli promossi dalla Provincia di Roma, la flessibilità del servizio di trasporto pubblico, e molte altre condizioni che per brevità omettiamo.

In sostanza, se il miglioramento delle prestazioni di sicurezza di ciascun fattore determina sicuramente una riduzione delle vittime degli incidenti stradali (e, del tutto banalmente, il miglioramento delle prestazioni di sicurezza di molti fattori determina una più ampia riduzione delle vittime) i risultati più rilevanti in questo settore possono essere raggiunti solo attraverso un piano o programma che consenta di intervenire in modo integrato e sulla configurazione complessiva di tutti i principali fattori.

In conclusione, ciò significa che per garantire pienamente il diritto dei cittadini ad una mobilità sicura se da un lato è opportuno (se non indispensabile) definire standard e prestazioni minime di sicurezza stradale per ciascuno dei principali fattori che incidono sui livelli di sicurezza, dall'altro lato i miglioramenti più rilevanti in termini di sicurezza stradale potranno essere raggiunti solo attraverso una **strategia complessiva e unitaria applicata su tutti i principali fattori di rischio** e cioè attraverso la definizione e attuazione di un Piano che individua e ordina gli interventi sui diversi fattori in relazione alla loro rilevanza, al sistema di risorse concretamente disponibile, al contesto territoriale e di mobilità etc.

Sia sugli standard e le prestazioni di sicurezza nell'accezione sopra indicata sia sugli strumenti di pianificazione e coordinamento degli interventi di sicurezza stradale la nostra normativa potrebbe essere opportunamente aggiornata.