

PAESI DELLA UE15 PER TASSI DI MORTALITÀ (MORTI PER 100.000 ABITANTI)

	1970		1980		1990		2000		2002		2006		2007	
1	GRECIA	12,5	SVEZIA	10,2	REGNO UNITO	9,1	REGNO UNITO	5,7	REGNO UNITO	5,8	OLANDA	4,5	OLANDA	4,3
2	REGNO UNITO	13,5	REGNO UNITO	10,7	SVEZIA	9,1	SVEZIA	6,7	OLANDA	6,1	SVEZIA	4,9	REGNO UNITO	5,0
3	SPAGNA	16,2	FINLANDIA	11,5	OLANDA	9,2	OLANDA	7,3	SVEZIA	6,3	REGNO UNITO	5,5	SVEZIA	5,2
4	SVEZIA	16,3	DANIMARCA	13,5	DANIMARCA	12,3	FINLANDIA	7,7	FINLANDIA	8,0	DANIMARCA	5,7	GERMANIA	6,0
5	IRLANDA	18,3	OLANDA	14,2	ITALIA (ns)	12,6	GERMANIA	9,1	GERMANIA	8,3	GERMANIA	6,2	FINLANDIA	7,2
6	ITALIA (ns)	20,5	GRECIA	15,1	FINLANDIA	13,0	DANIMARCA	9,3	DANIMARCA	8,6	FINLANDIA	6,4	FRANCIA	7,3
7	PORTOGALLO	21,2	ITALIA (ns)	16,3	IRLANDA	13,6	IRLANDA	11,0	IRLANDA	9,7	FRANCIA	7,8	DANIMARCA	7,5
8	FINLANDIA	22,9	IRLANDA	16,6	GERMANIA	14,0	ITALIA (ns)	12,2	AUSTRIA	11,9	LUSSEMBURGO	7,9	IRLANDA	7,8
9	OLANDA	24,5	SPAGNA	17,5	LUSSEMBURGO	18,7	LUSSEMBURGO	13,2	ITALIA (ns)	12,2	AUSTRIA	8,9	AUSTRIA	8,3
10	DANIMARCA	24,6	GERMANIA	19,3	FRANCIA	19,8	AUSTRIA	13,4	BELGIO	12,7	IRLANDA	9,0	SPAGNA	8,6
11	GERMANIA	27,3	BELGIO	24,3	BELGIO	19,9	FRANCIA	13,6	FRANCIA	12,9	PORTOGALLO	9,2	ITALIA (ns)	8,7
12	BELGIO	31,8	FRANCIA	25,4	AUSTRIA	20,3	BELGIO	14,4	SPAGNA	13,1	SPAGNA	9,5	LUSSEMBURGO	9,0
13	FRANCIA	32,4	AUSTRIA	25,9	GRECIA	23,1	SPAGNA	14,6	LUSSEMBURGO	14,0	ITALIA (ns)	9,6	PORTOGALLO	9,2
14	AUSTRIA	33,6	LUSSEMBURGO	27,0	SPAGNA	23,3	GRECIA	19,3	GRECIA	14,9	BELGIO	10,2	BELGIO	10,1
15	LUSSEMBURGO	39,0	PORTOGALLO	30,3	PORTOGALLO	30,4	PORTOGALLO	21,2	PORTOGALLO	16,1	GRECIA	15,0	GRECIA	14,1
	UE 15	22,8	UE 15	18,0	UE 15	15,5	UE 15	11,1	UE 15	10,2	UE 15	7,6	UE 15	7,2

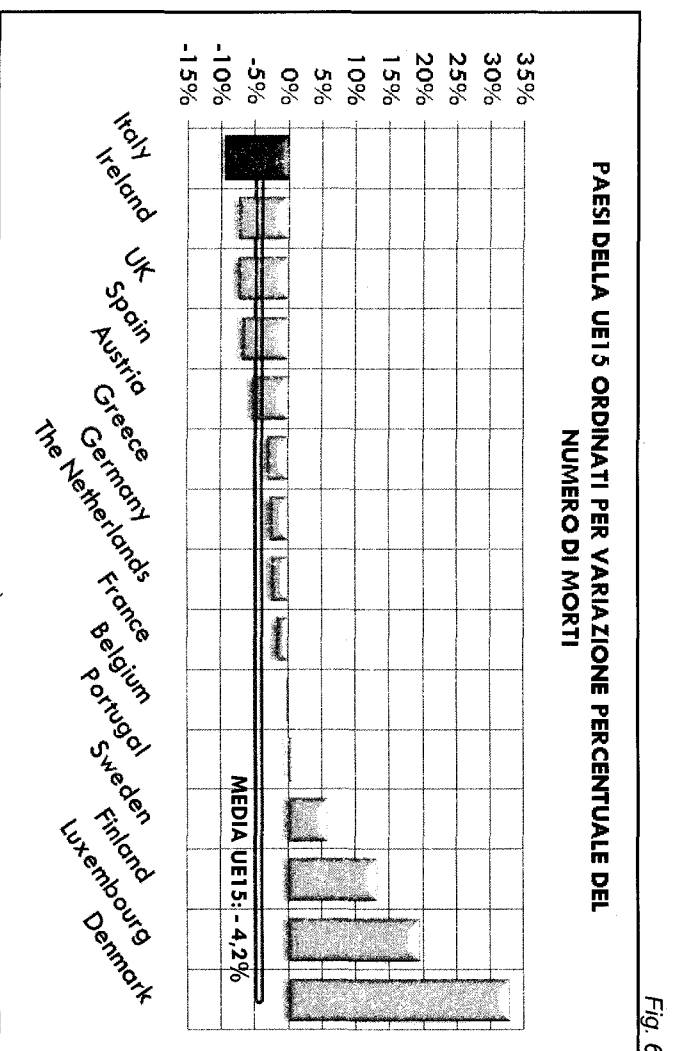
Paesi con tassi inferiori alla media di oltre il 15%

Paesi con tassi simili alla media UE15 (+/- 15%)

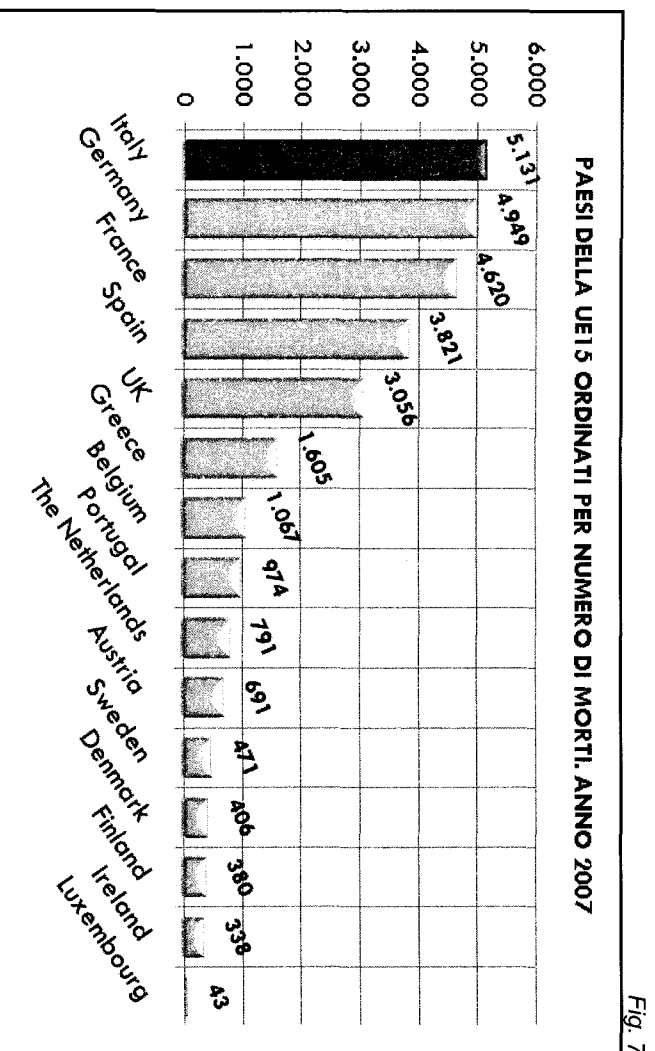
Paesi con tassi superiori alla media di oltre il 15%

Elaborazioni RST su fonti varie

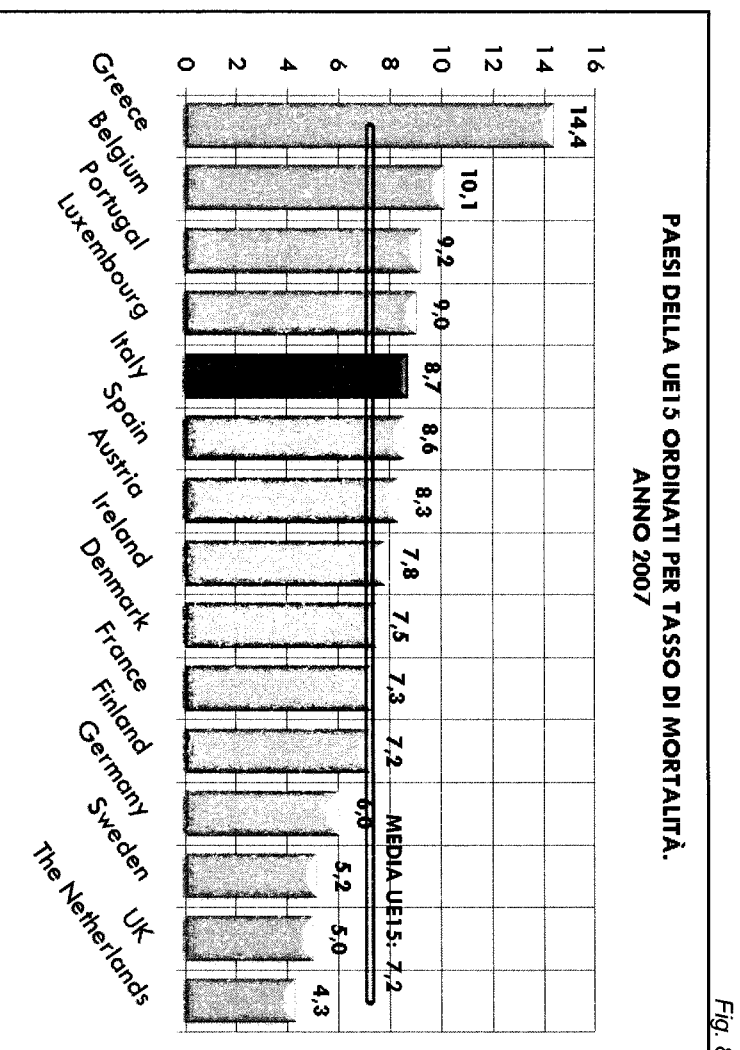
Nel 2006 l'Italia acquisisce un indesiderabile primato negativo: diventa il Paese con il più alto numero di morti per incidenti stradali in assoluto. Questa condizione si conferma anche nel 2007, sebbene la riduzione di mortalità conseguita dal nostro Paese sia di gran lunga la maggiore tra i Paesi dell'UE15.



Elaborazioni RST su fonti varie



Elaborazioni RST su fonti varie



1.4 TENDENZE E OBIETTIVI

AVVERTENZA

Le tendenze evolutive non si configurano come una previsione ma come una **proiezione a tre anni delle attuali dinamiche**, laddove l'obiettivo del legislatore, del Piano Nazionale e dei suoi Programmi attuativi e delle azioni poste in essere da tutte le Amministrazioni pubbliche per ridurre il numero delle vittime degli incidenti stradali è esattamente quello di modificare le tendenze evolutive attuali per volgerle in modo più marcato verso il miglioramento della sicurezza stradale. Il dato dunque, va preso come un riferimento che **fotografa le tendenze in atto utilizzandole come una misura dell'efficacia delle politiche pregresse e non già come una previsione degli effetti delle politiche future**.

La proiezione della evoluzione recente (2000 – 2006, utilizzando anche le stime a 2007 elaborate dalla Segreteria Tecnica della Consulta e dal Ministero dell'Interno) all'anno 2010 consente di confrontare le tendenze in atto – con le avvertenze sopra riportate – con l'obiettivo fissato per il 2010 dal 3° Programma europeo per la sicurezza stradale e dal Piano Nazionale del-

la Sicurezza Stradale: il dimezzamento delle vittime. In particolare, le tendenze evolutive attuali indicano che:

- A. qualora proseguisse la riduzione media di mortalità che si è verificata negli ultimi sette anni, tra il 2007 e il 2010 si registrerebbe una ulteriore riduzione di morti dell'ordine di 1.500 unità che porterebbe il nostro Paese a **sfiorare l'obiettivo comunitario** (lo scarto atteso è dell'ordine di 200 unità);
- B. qualora proseguisse la riduzione media dei feriti degli ultimi sette anni, tra il 2007 e il 2010 si registrerebbe una contrazione del numero di feriti dell'ordine di 50.000 unità che lascerebbe il Paese **molto lontano dall'obiettivo** indicato dalla Commissione europea e dal Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (con circa 90.000 feriti/anno in più rispetto all'obiettivo).

Il punto nodale tuttavia è costituito dal fatto che un'analisi più articolata delle dinamiche evolutive delle vittime degli incidenti stradali, raccordata con il sistema di misure adottato per migliorare la sicurezza stradale, mostra chiaramente come la prosecuzione delle tendenze in atto non sia affatto scontata, al contrario gli attuali tassi di riduzione delle vittime sono il frutto di politiche e azioni, alcune delle quali hanno espresso completamente la loro efficacia (si veda il successivo capitolo).

Inoltre, l'analisi dettagliata dell'evoluzione delle vittime mostra che è **necessario avviare nuove misure specifiche che rafforzino il carattere permanente e strutturale del trend favorevole di riduzione delle vittime.**

La realizzazione di nuove misure di elevata efficacia è condizione essenziale per mantenere le tendenze dell'ultimo periodo o per migliorarle ulteriormente. Più concretamente, se non saranno definite e poste in essere nuove misure di sicurezza stradale di portata ed efficacia pari all'introduzione della patente a punti (L. 151/2003) e alla riorganizzazione delle sanzioni (L. 160/2007) o all'attuazione dei primi due programmi del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, le tendenze attuali indicano una elevata probabilità di ritrovare il Paese più o meno con gli stessi tassi di mortalità e ferimento attuali, più o meno agli ultimi posti della classifica di sicurezza dell'UE15. Se, d'altra parte, saranno poste in essere politiche nuove, altamente efficaci e, soprattutto, in grado di attivare quei meccanismi strutturali di riduzione stabile e prolungata dei livelli di rischio e del numero delle vittime che sino ad ora sono mancati del tutto, le attuali tendenze potranno essere ampiamente superate dai dati reali.

Si evidenzia inoltre che il pieno conseguimento dell'obiettivo comunitario e nazionale (dimezzamento delle vittime entro il 2010) porterebbe l'Italia a livelli di mortalità e ferimento nettamente superiori a quelli che il Regno Unito, l'Olanda, la Svezia, la Danimarca, la Norvegia, e altri Paesi hanno raggiunto nel 2006. Questa circostanza suggerisce l'opportunità di ridefinire l'obiettivo nazionale non più in termini relativi (dimezzamento delle vittime esistenti nel 2003) ma in termini assoluti, individuando cioè un obiettivo di sicurezza calibrato sulle condizioni di eccellenza che alcuni Paesi europei ma anche alcune regioni e province italiane riescono a raggiungere. In termini più puntuali ciò significherebbe puntare a tassi di mortalità intorno a 4,5 morti per 100.000 abitanti e, conseguentemente ad un numero massimo di morti/anno non superiore a 2.700.

Infine, la definizione aggregata dell'obiettivo di riduzione delle vittime degli incidenti stradali non consente di individuare alcune componenti della incidentalità stradale per le quali sono necessari obiettivi e misure specifiche. Anche di questo aspetto si tratta nei prossimi capitoli.

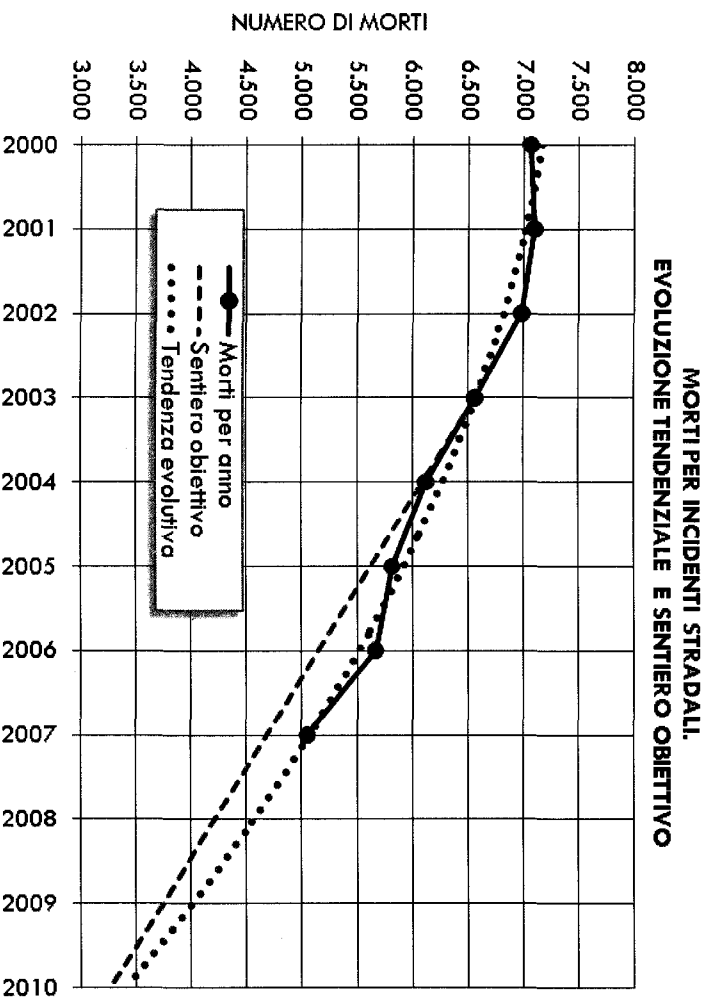
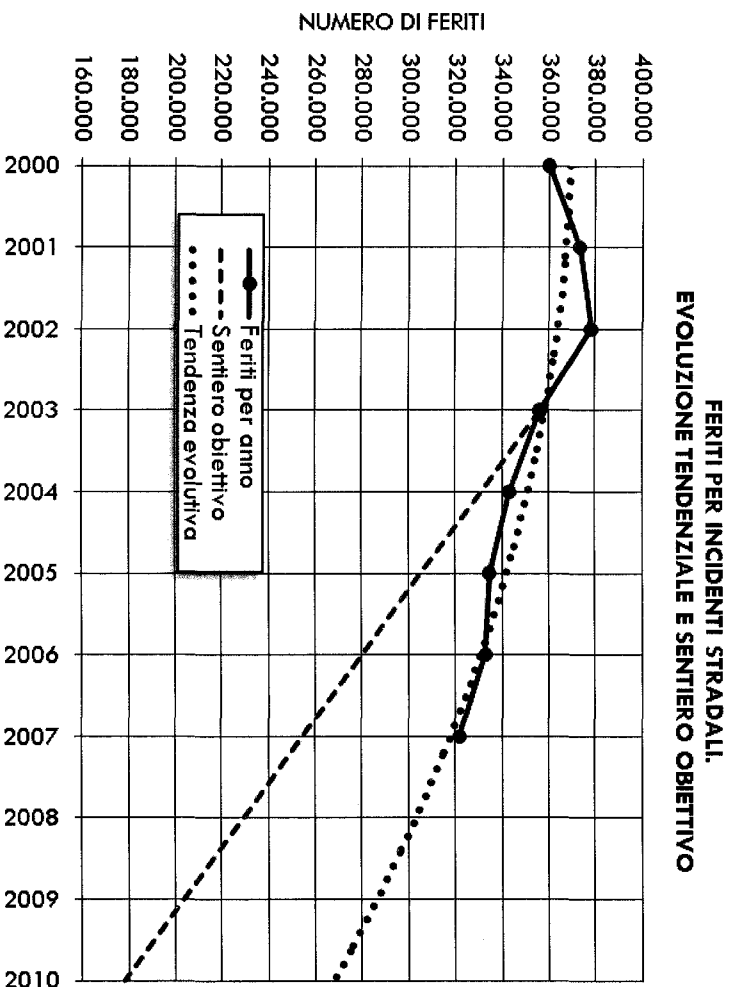


Fig. 9



Elaborazioni RST su dati Istat

2 I FATTORI DELL'EVOLUZIONE DELLA SICUREZZA STRADALE

2.1 LE CAUSE DEL MIGLIORAMENTO DI SICUREZZA STRADALE

Come è stato indicato nel precedente capitolo, l'Italia è passata prima (nel 1989) da una fase di riduzione ad una fase di crescita delle vittime della strada, in clamorosa controtendenza rispetto all'evoluzione della UE15, e poi (nel 2003) ad una nuova fase di riduzione delle vittime (allineata con l'evoluzione media della UE15).

Fermo restando l'interesse a valutare i motivi per cui l'Italia, alla fine degli anni '80, ha smesso di essere un Paese con condizioni di sicurezza stradale di eccellenza e ha cominciato a seguire una traiettoria regressiva che lo ha condotto alla terzultima posizione tra i Paesi della UE15⁶, in questo capitolo cercheremo di esaminare le cause che hanno determinato il riallineamento dell'evoluzione stradale italiana a quella della UE15 e cioè il passaggio dalla fase regressiva a quella del miglioramento. Il fine è quello di individuare punti di forza e di debolezza dei fattori che guidano l'attuale evoluzione della sicurezza stradale e, così facendo, di acquisire elementi conoscitivi che possano fornire utili indicazioni per rafforzare le politiche di sicurezza stradale in essere o svilupparne di nuove.

Sono stati individuati quattro fattori principali che hanno contribuito a bloccare le tendenze regressive del periodo 1990-2002 e a guidare la successiva fase di miglioramento della sicurezza stradale:

- a) l'azione normativa (e, in particolare, le due riforme del codice che hanno condotto alla introduzione della patente a punti, L.151/03, e alla riorganizzazione delle sanzioni, L. 160/07);
- b) l'aumento dei controlli;
- c) l'approvazione e l'attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale;
- d) una maggiore informazione sui fattori di rischio stradale.

⁶ Su questo punto si veda quanto riportato in Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, "Quarta Relazione al Parlamento sullo Stato della Sicurezza Stradale", documento di base, capitolo 3.

2.1.1 L'AZIONE NORMATIVA

Probabilmente il fattore che ha avuto l'effetto più ampio e più rapido è costituito dall'azione normativa nazionale e, in particolare dalle due principali revisioni del Codice della Strada: l'introduzione della patente a punti prima e la riorganizzazione delle sanzioni per le trasgressioni ad alto rischio poi. Analizzando l'evoluzione semestrale⁷ di morti e feriti si nota che:

- a) nei cinque semestri che hanno preceduto l'inversione di tendenza e l'avvio della fase di miglioramento (dal 1° semestre 2001 al 1° semestre 2003 compresi) le vittime o sono leggermente diminuite (da -0,1% a -3,4%) o sono aumentate (da +2,9% a +5,8%);
- b) nei due semestri successivi all'introduzione della patente a punti (L.151/03) si sono registrate riduzioni di mortalità comprese tra -15% e -16% e riduzioni di feriti comprese tra -8% e -14%, con una riduzione complessiva di -1.111 morti e -42.234 feriti;
- c) nei sei semestri successivi l'evoluzione è tornata ad attestarsi su valori molto più bassi e in due semestri si è registrata una leggera crescita delle vittime, complessivamente in questi 36 mesi si è registrata una riduzione di -486 morti (circa il 40% della riduzione realizzata nei 2 semestri successivi all'entrata in vigore della patente a punti) e una riduzione di -6.351 feriti (circa il 15% della riduzione di feriti realizzata nei primi 2 semestri di applicazione della patente a punti). In altri termini, la velocità di riduzione delle vittime nei 12 mesi a ridosso della nuova norma è risultata da 10 a 20 volte più alta della velocità di riduzione delle vittime nei 36 mesi successivi;
- d) nei primi due semestri di applicazione della revisione delle sanzioni per le trasgressioni a maggiore rischio (L.160/07) si è tornati ad una riduzione a due cifre: i morti sono diminuiti tra il 15% e il 12% mentre i feriti sono diminuiti tra il 10% e il 5%; con una riduzione complessiva di -735 morti e -27.062 feriti;
- e) nel complesso, tra i 15 semestri compresi tra il 1° gennaio 2001 e il 30 giugno 2008,
 - i. durante i due semestri di prima applicazione della L.151/03 e durante i due semestri di prima applicazione della L.160/07 si è determinata una **riduzione di -1.846 morti e di -69.296 feriti**;
 - ii. nei restanti 11 semestri la **riduzione non è andata oltre i -382 morti mentre i feriti sono aumentati di +17.412 unità**.

⁷ I due provvedimenti sono entrati in vigore nel luglio 2003 e nell'agosto 2007 e per questo motivo l'analisi usuale dei dati delle vittime della strada su base annuale (anno solare) stempera gli effetti delle due norme su periodo più lunghi, unendo fasi con segno diverso. Per esaminare gli effetti delle norme con maggior precisione si è sviluppata un'analisi semestrale che consente una periodizzazione coerente con le dinamiche reali.

Appare quindi del tutto evidente la presenza di una "doppia velocità": l'una, quella del primo anno di applicazione delle nuove norme, ampiamente in grado di raggiungere l'obiettivo comunitario e di dimezzare le vittime degli incidenti stradali; l'altra, quella di tutto il resto del periodo preso in esame, attestata su riduzioni minime delle vittime o su una loro leggera crescita e del tutto incapace di migliorare in modo significativo il livello di sicurezza stradale del Paese.

In sostanza siano di fronte ad una evoluzione che procede per grandi balzi seguiti da periodi di sostanziale stabilità. A questo proposito è opportuno ribadire che dopo il primo anno di applicazione della patente a punti non si è manifestata una crescita delle vittime se non in misura marginale e per un breve periodo, complessivamente il numero delle vittime ha continuato a ridursi ma con tassi estremamente bassi.

Questo andamento a balzi e pause se da un lato indica chiaramente che le due revisioni del Codice della Strada (quella del 2003 e quella del 2007) hanno determinato effetti notevoli con accelerazioni del processo di miglioramento della sicurezza stradale del tutto inusuali, dall'altro indicano alcune **debolezze strutturali del meccanismo che guida il processo di riduzione delle vittime degli incidenti stradali** nel nostro Paese. Appare quindi opportuna una azione normativa che favorisca la stabilizzazione e il rafforzamento del processo di miglioramento della sicurezza stradale

Alle pagine seguenti sono riportati grafici e tabelle che illustrano l'evoluzione semestrale delle vittime.

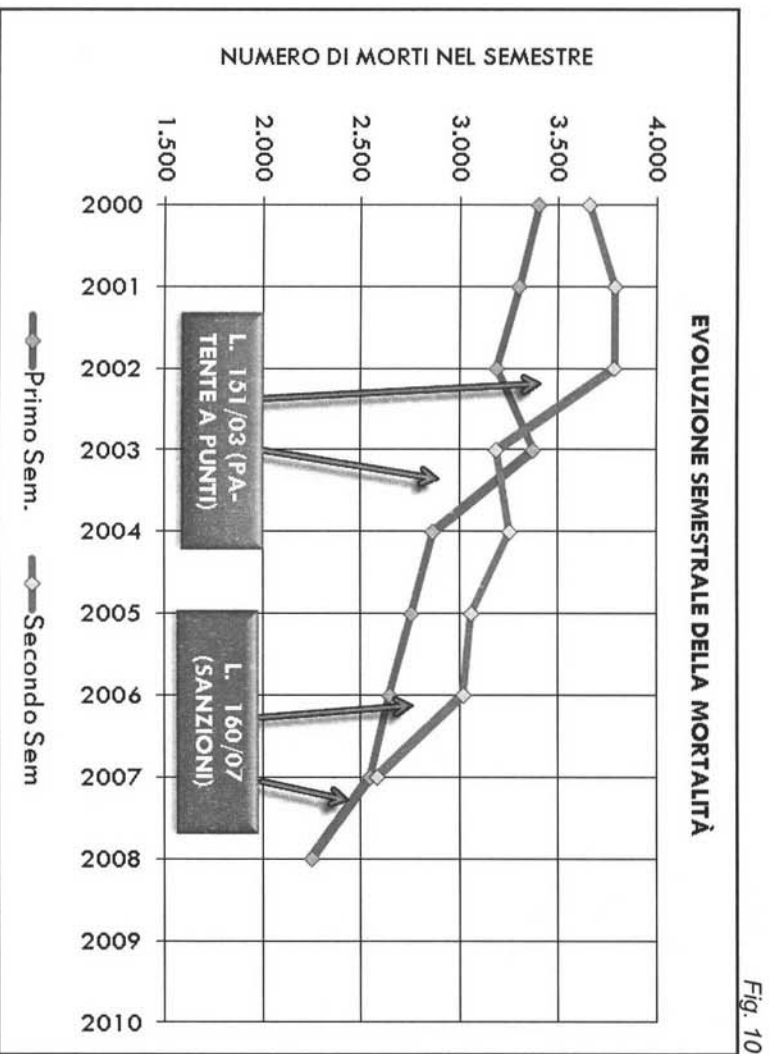


Fig. 10

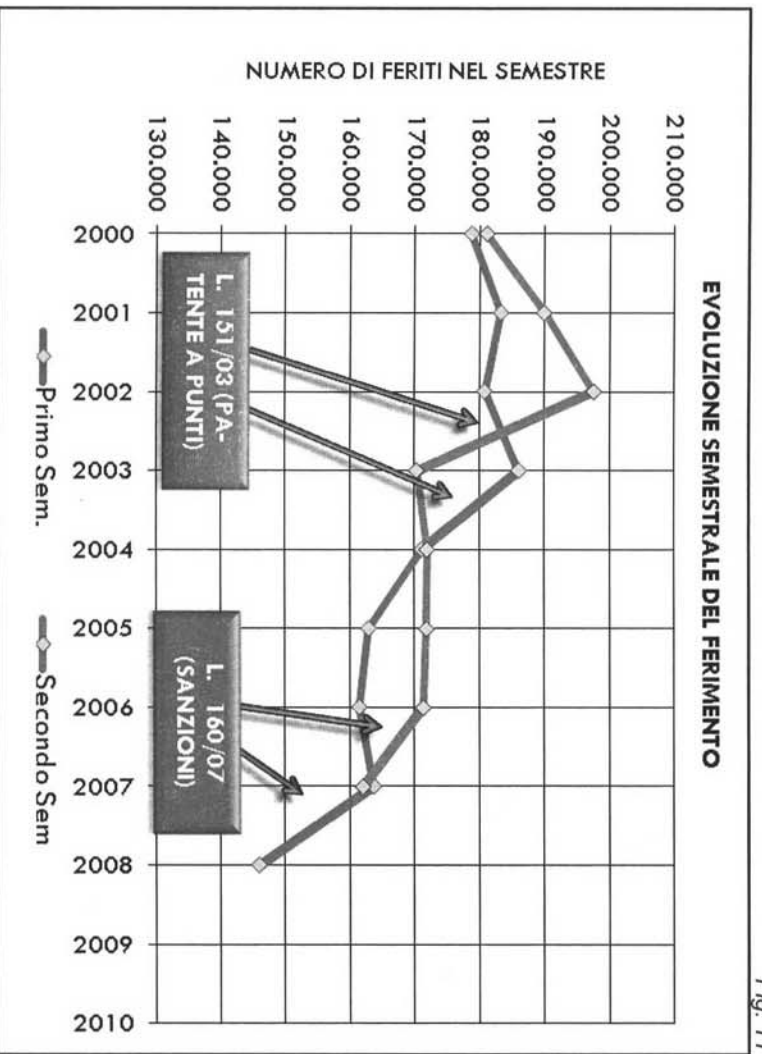


Fig. 11

XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Tab. 4

	EVOLUZIONE SEMESTRALE DELLE VITTIME							
	(SEMESTRE DELL'ANNO RISPETTO ALLO STESSO SEMESTRE DELL'ANNO PRECEDENTE)							
	MORTI				PERCENTUALI			
	Numeri		Anno	Percentuali		Anno		
	1° Sem	2° Sem		1° Sem	2° Sem			
2001	-98	133	35	-2,9%	3,6%	0,5%		
2002	-112	-4	-116	-3,4%	-0,1%	-1,6%		
2003	185	-602	-417	5,8%	-15,9%	-6,0%		
2004	-509	68	-441	-15,1%	2,1%	-6,7%		
2005	-109	-195	-304	-3,8%	-6,0%	-5,0%		
2006	-109	-40	-149	-4,0%	-1,3%	-2,6%		
2007	-101	-437	-538	-3,8%	-14,5%	-9,5%		
2008	-298			-11,7%				
	FERITI							
	Numeri		Anno	Percentuali		Anno		
	1° Sem	2° Sem		1° Sem	2° Sem			
2001	4.509	8.764	13.273	2,5%	4,8%	3,7%		
2002	-2.483	7.689	5.206	-1,4%	4,0%	1,4%		
2003	5.284	-27.301	-22.017	2,9%	-13,8%	-5,8%		
2004	-14.933	1.637	-13.296	-8,0%	1,0%	-3,7%		
2005	-8.242	-79	-8.321	-4,8%	0,0%	-2,4%		
2006	-1.416	-487	-1.903	-0,9%	-0,3%	-0,6%		
2007	2.236	-9.341	-7.105	1,4%	-5,4%	-2,1%		
2008	-17.721			-10,8%				

N.B. I dati del 2007 e del 2008 sono stimati sulla base dei dati parziali resi disponibili dal Ministero dell'Interno.

Elaborazioni RST su dati Ministero dell'Interno e Istat

2.1.2 L'AZIONE DI CONTROLLO

Il secondo fattore che ha contribuito a determinare il passaggio da una fase di evoluzione regressiva ad una fase di netto miglioramento della sicurezza stradale è stato l'aumento dei controlli sui comportamenti di guida.

Fino al 2006 in Italia il numero di controlli sulla guida in stato di ebbrezza si è aggirato intorno ai 20.000 controlli mese. La densità di controllo (numero di controlli sulla popolazione residente) media si aggirava dunque intorno allo 0,7%. Si tratta del valore più basso tra quelli registrati nella UE15. Per confronto indichiamo che in Finlandia la densità di controlli raggiunge il 21%, in Olanda, Slovenia, Croazia, Portogallo, Spagna, Francia e Grecia la densità di controlli è compresa tra il 10% e il 15%; in Germania, Belgio, Ungheria, Polonia, Svizzera e Austria tra il 5% e il 10%; in Danimarca, nel Regno Unito e in Irlanda tra il 2% e il 5%.

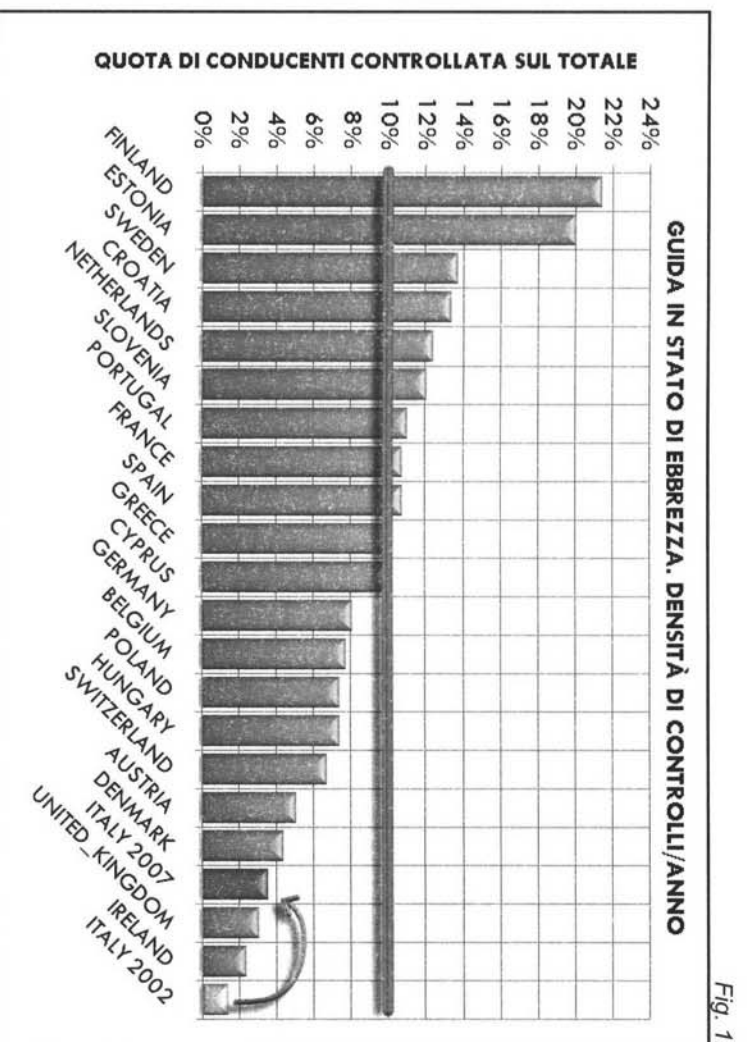


Fig. 12

Peraltro una densità di controllo del 10% costituisce una soglia al di sotto della quale i conducenti sviluppano una percezione diffusa di **sostanziale impunità dei comportamenti a rischio** e, conseguentemente, tali comportamenti tendono a svilupparsi e a consolidarsi. Al contrario, al di sopra della soglia si manifesta una certezza di essere sanzionati che genera un progressivo abbandono dei comportamenti di guida a rischio. Ovviamente

XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

una elevata densità di controlli non elimina in assoluto ogni comportamento di guida a rischio ma una densità di controlli sufficientemente elevata (e la soglia cambia da Paese a Paese e da Regione a Regione) tende a **relegare i comportamenti di guida a rischio nel ghetto dei comportamenti devianti e li rende oggetto di una condanna sociale diffusa**, specialmente laddove tali controlli siano accompagnati da campagne di informazione e sensibilizzazione diffuse sul territorio.

D'altro lato esiste una stretta correlazione tra numero di controlli e consapevolezza del rischio, come è stato rilevato da una ricerca promossa dalla Unione europea (SARTRE 3) che mostra come in Paesi con una elevata densità di controllo, la quota di cittadini che ritiene di guidare meglio della media sia più bassa, viceversa nei Paesi con pochi controlli una quota maggiore di cittadini è convinta di guidare in modo più sicuro di quanto non faccia la media dei concittadini ed è facilmente intuibile come una diffusa certezza di guidare in modo sicuro possa diventare un pesante fattore di contrasto di ogni campagna di informazione e sensibilizzazione mirata a suggerire comportamenti di guida più sicuri.

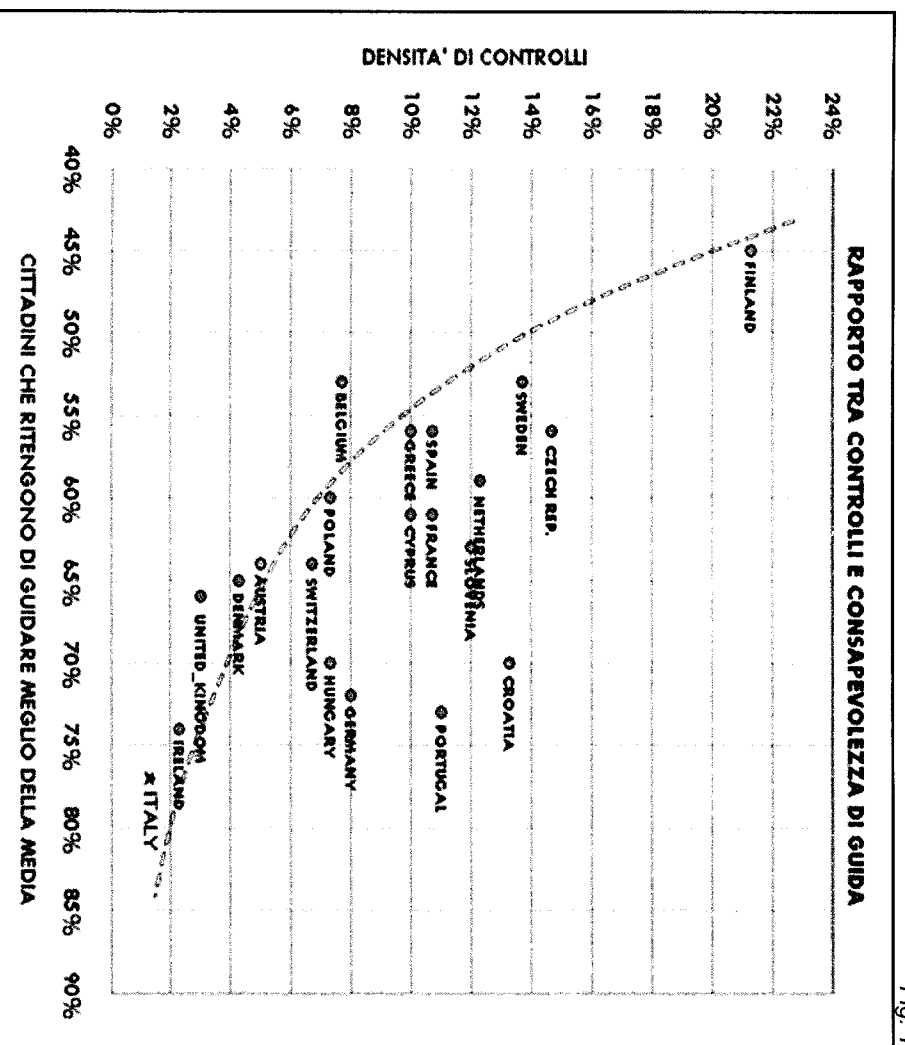


Fig. 13

In Italia, a partire dal 2006 il numero medio di controlli mensili è progressivamente aumentato passando a 36.000 nella prima metà del 2007, a 100.000 nella seconda metà dell'anno per aumentare ulteriormente (attorno ai 120.000) nei primi mesi del 2008.

Resta da considerare che l'azione di controllo si sviluppa anche attraverso apparati telematici (telecamere, radar, etc.) come avviene in modo sistematico Olanda o nel Regno Unito (Paesi che, assieme alla Svezia, hanno raggiunto i più elevati standard di sicurezza stradale) o in Francia (Paese che la Commissione europea ha riconosciuto come quello che ha realizzato la più ampia riduzione delle vittime della nell'ultimo periodo) e come si è cominciato a fare in modo sistematico sulle autostrade italiane (sistema "Tutor" con effetti assolutamente soddisfacenti (incidenti: -19%; ferimenti: -27%; mortalità: -51%; fonte Autostrade per l'Italia).

2.1.3 IL PIANO NAZIONALE E I PROGRAMMI DI ATTUAZIONE

Il terzo fattore che ha giocato a favore del miglioramento della sicurezza stradale è stato il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale che è stato adottato con deliberazione CIPE n. 100 del 29.11.2002 e viene avviato operativamente nel giugno del 2003. Il Piano viene realizzato tramite programmi di attuazione e agisce su due livelli:

In primo luogo il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS):

- a) ha innescato l'elaborazione di **46 Programmi attuativi** regionali e nazionali;
- b) ha determinato l'elaborazione di **2.600 proposte** di interventi per migliorare la sicurezza stradale da parte di oltre **1.500 Amministrazioni locali e regionali** (spingendole ad analizzare lo stato della sicurezza stradale del loro territorio, ad individuare le condizioni di rischio più rilevanti e a definire la linea di azione più efficace per rimuovere tali fattori di rischio);
- c) ha finanziato, tramite procedure concorsuali gestite dalle Regioni, **1.122 progetti** con un impegno finanziario di **1.186 milioni di Euro** (553 a carico della finanza nazionale e 633 a carico della finanza locale).

In secondo luogo il sistema di azioni innescato dal Piano, e le pressanti richieste di collegare l'analisi della sicurezza stradale alla definizione di una strategia generale e questa alla individuazione delle linee di azione e degli interventi prioritari:

- I) ha favorito la maturazione di una **maggiore consapevolezza** della rilevanza sociale ed economica della sicurezza stradale e della possibilità di ridurre le vittime della strada;
- II) ha evidenziato alle amministrazioni regionali e locali la **necessità di dotarsi di strutture stabili e di strumenti** dedicati in modo specifico alla sicurezza stradale.

In questa seconda accezione il PNSS è stato anche uno strumento di sviluppo e rafforzamento della cultura della sicurezza stradale presso i soggetti che ne hanno la più diretta responsabilità: le Amministrazioni locali che sono proprietarie e responsabili della **rete stradale locale e di quella urbana**, dove gli incidenti stradali determinano il 71,1% dei morti e l'84,5% dei feriti. Di questo progresso indotto dal Piano Nazionale della Sicurezza Stradale danno testimonianza da un lato le valutazioni della maggior parte dei responsabili della sicurezza stradale delle Regioni che segnalano i forti miglioramenti qualitativi dei progetti di sicurezza di seconda e terza generazione e dall'altro alcuni riconoscimenti comunitari a progetti ed interventi promossi nell'ambito del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale.

Occorre tuttavia notare che esistono diversi fattori che hanno richiesto un intervento di adeguamento per migliorare l'efficacia del Piano nazionale. Le procedure attuative del Piano sono risultate piuttosto lunghe e complesse, anche a causa delle misure di contenimento della spesa pubblica (tali procedure sono state semplificate e rese più rapide a partire dal 3° Programma di Attuazione). I tempi di realizzazione degli interventi sono stati molto brevi in alcune regioni, più lunghi in altre. Le risorse finanziarie disponibili per l'attuazione del Piano, ad un confronto internazionale, appaiono sottomensionate.

2.1.4 INFORMAZIONE E SENSIBILIZZAZIONE

Il quarto fattore che ha contribuito ad innescare il nuovo processo di miglioramento della sicurezza stradale è costituito dall'azione di informazione e sensibilizzazione svolta da un numero sempre più ampio di soggetti pubblici e privati.

Negli ultimi cinque anni l'azione informativa e di sensibilizzazione:

- a) si è fatta sempre più chiara e diretta, toccando aspetti che in precedenza erano stati trascurati;
- b) ha cominciato ad utilizzare canali e situazioni che in precedenza erano stati meno disponibili a offrire spazio ad una informazione sulla sicurezza stradale;

- c) è stata sviluppata non solo dai soggetti istituzionali ma anche da un numero crescente di imprese, di associazioni volontarie, di rappresentanze sociali;
- d) si è giovata di un contributo di idee e di iniziative locali sempre più maturo.

Il risultato è stato un proliferare di iniziative diverse, in parte sovrapposte, in parte complementari ma tutte, o quasi tutte, pienamente coerenti con i principi e gli obiettivi di sicurezza stradale indicati dalla Commissione europea e dal Piano Nazionale della Sicurezza Stradale.

Gli effetti sui comportamenti della popolazione, in particolare dei conducenti, sono cominciati a risultare evidenti da un paio di anni, con una forte accelerazione nell'ultimo anno. Allo stato attuale evitare la guida in stato di ebbrezza, il rispetto dei limiti di velocità, l'uso del casco e delle cinture di sicurezza costituiscono riferimenti solidi e condivisi da gran parte del Paese che tende ad uniformare i propri comportamenti a questi principi. Ovviamente il processo è solo all'inizio e siamo ben distanti dai livelli raggiunti dalla cultura della sicurezza stradale espressi da alcuni Paesi come l'Olanda, il Regno Unito, la Svezia, la Danimarca e, più recentemente, la Francia e la Spagna.

Nell'ultimo periodo è anche maturata una nuova consapevolezza sull'opportunità di sviluppare un'azione formativa dedicata a tecnici e decisori. Il tema è ben presente in numerosi documenti comunitari, nello stesso PNSS e in tutti i programmi attuativi. In effetti tra il 2003 e il 2008 sono state costituite diverse consulte sulla sicurezza stradale regionali e locali che raccolgono in riunioni periodiche quanti possono contribuire al processo di miglioramento della sicurezza stradale. Al di là delle iniziative, solitamente di rilevante efficacia, che tali organismi possono promuovere o gestire, le Consulte sulla Sicurezza Stradale costituiscono una fondamentale sede di dibattito, di informazione, di confronto e di affinamento delle capacità di valutazione.

Si segnala infine che alcune Amministrazioni regionali e locali non si sono accontentate delle proprie capacità di fare sicurezza ma hanno voluto dotarsi di nuovi strumenti con un ampio coinvolgimento dei tecnici e dei funzionari responsabili della sicurezza stradale.