

IL CONTRASTO DEI COMPORAMENTI DI GUIDA AD ALTO RISCHIO (1/2)

- In relazione alla stretta interazione tra i diversi fattori di rischio, e in particolare tra le due classi fondamentali: fattori strutturali (o di contesto) e fattori individuali, appare essenziale sviluppare una analisi sistematica della qualità dei comportamenti di guida con particolare riguardo alla individuazione di comportamenti distratti, trasgressivi ed aggressivi.
- Sotto questo profilo il nostro Paese, che pure ha avviato un importante processo di rafforzamento dei controlli, presenta due ordini di carenze particolarmente preoccupanti.
 - In primo luogo **manca una ricognizione e una conoscenza sistematica e strutturata dei comportamenti di guida distratti, trasgressivi e aggressivi.** Alcune Amministrazioni locali procedono alla rilevazione sistematica dei comportamenti a maggiore rischio (come l'eccesso di velocità, la guida in stato di ebbrezza, la mancata utilizzazione delle cinture di sicurezza, etc.) ma si tratta ancora di casi isolati.
 - In secondo luogo i **comportamenti di guida a massimo rischio appaiono scarsamente sanzionati sia in termini di normativa, sia in termini concreti di controlli effettuati e sanzioni erogate.** Questi limiti della normativa e dell'azione di controllo hanno un impatto disastroso sulla qualità generale dei comportamenti di guida, sull'accettazione sociale di comportamenti trasgressivi e a rischio, sul numero e sulla gravità degli incidenti stradali (in alcune aree del Paese l'allentamento dei controlli e dell'azione sanzionatoria nei confronti, ad esempio, della mancata utilizzazione del casco da parte dei conducenti di mezzi a due ruote a motore, si è tradotta immediatamente in una rilevante crescita di vittime).
- La mancanza di un'azione sistematica e strutturata di rilevazione dei comportamenti di guida ad alto rischio (quale che ne sia il carattere: distrazione, trasgressività, aggressività) nonché di un quadro normativo in grado di punire con maggiore rapidità e certezza i comportamenti che mettono a rischio la vita dei cittadini e, infine, i limiti dell'azione di controllo, dissuasione, repressione e la sensazione di molti cittadini che l'azione sanzionatoria non sia sempre rivolta a garantire la massima sicurezza ma a volte sia motivata da esigenze di cassa, tutti questi fattori delineano una delle situazioni critiche più preoccupanti per le prospettive di miglioramento della sicurezza stradale.

IL CONTRASTO DEI COMPORTAMENTI DI GUIDA AD ALTO RISCHIO (2/2)

- Si concludono queste brevi considerazioni su **una delle maggiori criticità nazionali per la sicurezza stradale** notando come molte Amministrazioni (e tra queste la Polizia Stradale di Stato e l'Arma dei Carabinieri) e alcune società concessionarie di servizi autostradali abbiano già avviato processi di rafforzamento e miglioramento dell'azione di controllo che, tuttavia, per svilupparsi compiutamente ha bisogno di tre fattori:
 - la possibilità di utilizzare più efficacemente e più operativamente le nuove tecnologie (controllo della velocità, del passaggio con il rosso, dell'invasione di corsie ed aree dedicate a ciclisti o pedoni, mancato rispetto della distanza di sicurezza, etc.) e di sanzionare, sulla base dei controlli telematici effettuati, le trasgressioni;
 - una revisione integrale ed organica della normativa (Codice della Strada) che consenta sanzioni più selettive e più coerenti, più tempestive, più efficaci e in grado di svolgere una rilevante azione deterrente nei confronti dei comportamenti ad alto rischio;
 - una semplificazione e una maggior chiarezza dei dettati normativi al fine di consentire un'applicazione più certa e univoca della norma e **assicurare per questa via una effettiva certezza della pena.**
- Si segnala infine che l'entità delle sanzioni previste nel nostro Paese non sempre risulta in linea con l'entità delle sanzioni per analoghe trasgressioni in altri Paesi dell'UE15.

Criticità n. 10
CINTURE DI SICUREZZA
E CASCO

LE CINTURE DI SICUREZZA: UN FATTORE DI SICUREZZA IN REGRESSIONE

Come ultima situazione critica indichiamo il basso uso della cintura di sicurezza e del casco.

L'Italia storicamente ha sempre avuto quote non elevate di utilizzazione della cintura di sicurezza da parte di conducenti e passeggeri. Questa carenza sembrava essere in via di superamento nei primi anni della fase di miglioramento della sicurezza stradale (2003-2004) ma gli ultimi anni (2005-2007) segnano un'evoluzione regressiva che desta molta preoccupazione. In particolare si evidenzia che:

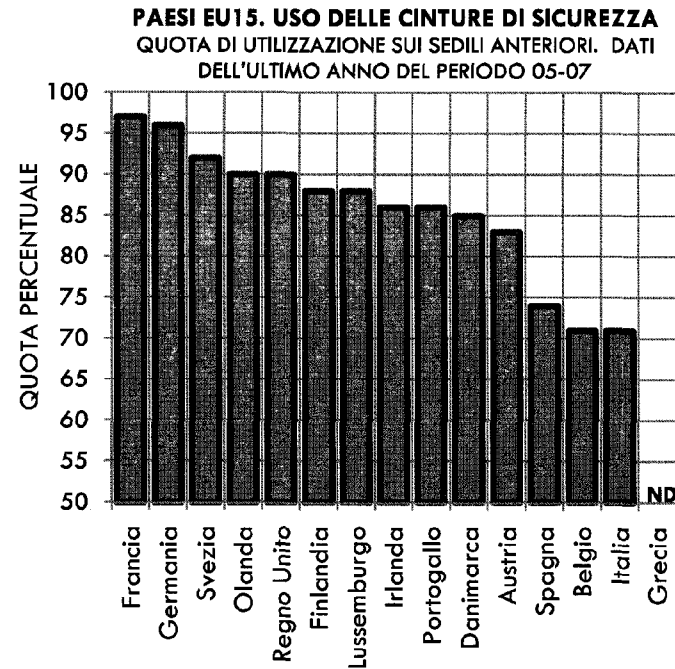
●assieme al Belgio, l'Italia è il Paese dell'UE 15 con la più bassa quota d'uso della cintura di sicurezza: il 71,6%;

●nella maggior parte dei Paesi dell'UE 15 le quote d'uso della cintura di sicurezza sono da 15 a 20 punti più alte di quelle italiane (dal 97% della Francia, all'85% della Danimarca);

●nel triennio 2005-2007, in Italia la percentuale d'uso della cintura di sicurezza ha perso 8 punti, passando dal 72,5% al 64,6% (Fonte: Sistema nazionale di rilevazione sull'uso dei dispositivi di sicurezza, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Istituto Superiore di Sanità);

●il Consiglio Europeo per la Sicurezza nei Trasporti (ETSC) valuta che in Italia una diffusione della cintura di sicurezza al 99% consentirebbe di salvare circa 800 vite ogni anno;

●la bassa utilizzazione della cintura di sicurezza (in assoluto e in relazione agli altri Paesi dell'UE15) e la sua evoluzione regressiva determinano gravi implicazioni in termini di vittime, per tale motivo le misure a favore di un uso più sistematico delle cinture di sicurezza costituiscono un intervento di importanza prioritaria.



Il dato della Grecia non è disponibile

Fonte: ETSC

L'USO DEL CASCO

Per quanto riguarda l'uso del casco alla guida di ciclomotori e motocicli il "Sistema nazionale di rilevazione sull'uso dei dispositivi di sicurezza" costituito dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dall'Istituto Superiore di Sanità, rileva che:

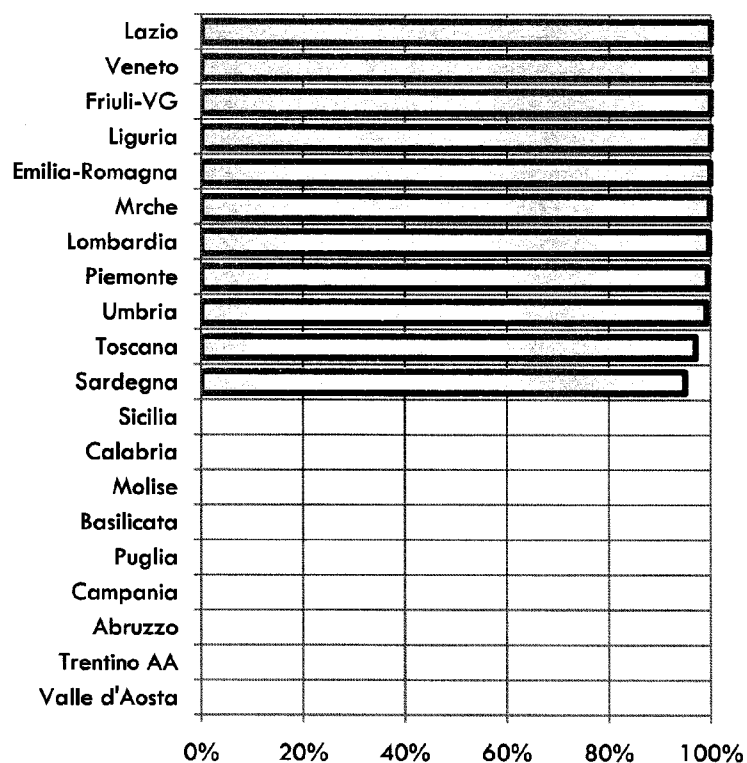
● esiste una fortissima variazione territoriale e di zona, con aree dove l'uso del casco si approssima al 100% e aree dove l'uso è prossimo allo 0%; variazioni così radicali vengono indicate anche tra diversi quartieri di una stessa città;

● nelle regioni settentrionali e centrali l'uso del casco è molto elevato, collocandosi in generale tra il 97% e il 100%; per le regioni meridionali non sono disponibili dati che consentano una valutazione affidabile;

● i dati puntuali sono disponibili per 19 province, in alcuni casi i dati di una provincia vengono estrapolati alla intera regione (ad esempio i dati di Alessandria per la regione Piemonte). Appare quindi importante sviluppare una rilevazione estesa e sistematica, che consenta di arrivare il prima possibile a disporre di statistiche certe, dettagliate e omogenee nel tempo così da consentire una analisi degli effetti delle politiche di sicurezza stradale volte a promuovere un più ampio uso del casco.

CASCO

QUOTE D'USO DEL CASCO



PAGINA BIANCA

**AZIONI E PROCESSI DA
MIGLIORARE O CORREGGERE**

I LIMITI DELL'ATTUALE FASE DI MIGLIORAMENTO

Sebbene il Paese stia vivendo il più ampio e rilevante processo di miglioramento della sicurezza stradale degli ultimi trenta anni, in grado di riallineare l'evoluzione italiana su quella dell'UE15 dopo anni di crescente ritardo, il nuovo processo lascia irrisolti alcuni nodi strutturali particolarmente rilevanti.

- La dinamica evolutiva della sicurezza stradale che si è sviluppata a partire dall'estate del 2003 determina una rilevante riduzione di vittime da incidenti stradali ma **non consente ad alcuna Regione italiana, e solo a 27 province su 105 (il 23% in termini di popolazione), di raggiungere l'obiettivo del dimezzamento delle vittime indicato dalla Commissione europea e recepito dal Piano Nazionale della Sicurezza Stradale.**
- Alle tendenze attuali l'Italia è **in grado di recuperare solo in parte il ritardo di sicurezza che ha accumulato** rispetto all'UE 15 tra il 1990 e il 2002. Al contrario, Paesi come la Francia, la Spagna, il Portogallo che avevano sempre fatto registrare tassi di mortalità superiori a quelli italiani, hanno sviluppato processi di miglioramento così rapidi che li hanno portati a superare i livelli di sicurezza del nostro Paese e a relegare l'Italia al terzultimo posto nella graduatoria UE15 della sicurezza stradale. Nel 2006 solo due Paesi contano tassi di mortalità più elevati di quello italiano: la Grecia e il

Belgio.

- **In Italia permangono divari di danno e di rischio inaccettabili per un Paese culturalmente, socialmente ed economicamente sviluppato con un sistema della mobilità maturo: alcune fasce di cittadini, alcune componenti di mobilità, alcuni territori, continuano a rimanere tagliati fuori da ogni progresso di sicurezza stradale, altri subiscono livelli di rischio così elevati da risultare assolutamente inusuali in un Paese europeo ad economia e mobilità matura.**

Queste criticità derivano da due ordini di fattori:

- l'azione a favore della sicurezza - salvo alcune notevoli eccezioni - risulta a volte **insufficiente, lenta, settoriale e priva di una base conoscitiva e di un inquadramento strategico che la guidino verso le aree di intervento più critiche;**
- in modo del tutto simmetrico, **cittadini e imprese risultano spesso poco attenti ai valori della sicurezza stradale e attuano con eccessiva frequenza comportamenti trasgressivi e a rischio** per i quali non vi sono adeguati meccanismi di prevenzione, di dissuasione e di sanzionamento.

I LIMITI DELL'ATTUALE FASE DI MIGLIORAMENTO

Dunque, l'attuale fase di miglioramento se da un lato è importantissima, perché riavvia un processo di riduzione delle vittime degli incidenti stradali che era rimasto sospeso per oltre 13 anni, dall'altro lato **deve essere rapidamente superata a favore di una "Fase due"** in grado di eliminare i divari di rischio più intollerabili e di raggiungere l'obiettivo comunitario e nazionale del dimezzamento delle vittime.

Per avviare questa **"Fase due"** del processo di miglioramento della sicurezza stradale è necessario **cambiare alcuni meccanismi del governo della sicurezza stradale**. Allo stato attuale non sarebbe più sufficiente aumentare l'impegno unicamente in termini solo quantitativi ma si rende necessario un salto qualitativo che consenta di:

- rafforzare il **sistema di governo della sicurezza stradale** attraverso la creazione di nuovi strumenti (ivi compresi nuovi meccanismi di finanziamento, calibrati sulle esigenze della sicurezza stradale), di sedi di coordinamento interistituzionale, di strutture tecniche;
- creare incentivi che favoriscano il **superamento di una logica di intervento settoriale che induce** alcune amministrazioni a realizzare interventi per la sicurezza stradale con scarsi raccordi con altre amministrazioni, con il sistema delle imprese, con le rappresentanze economiche e sociali;

- rendere l'azione di **controllo, prevenzione, dissuasione e sanzionamento** più sistematica, più efficace nei risultati e più chiaramente orientato alla sicurezza stradale;
- potenziare l'azione di **formazione e costruzione di una nuova cultura della sicurezza stradale** presso la popolazione in età scolare, gli adulti, i tecnici e i decisori;
- favorire la creazione di una **rete di centri di monitoraggio provinciali e regionali** in grado da un lato di rendere disponibile un migliore e più utile quadro conoscitivo che comprende l'individuazione e l'analisi dei principali fattori di rischio e dall'altro di monitorare l'attuazione degli interventi, i risultati raggiunti, l'efficacia delle azioni poste in essere;
- **potenziare gli strumenti di indirizzo e coordinamento di livello nazionale**, con particolare riferimento al **Piano Nazionale della Sicurezza Stradale**, alla semplificazione delle procedure attuative e di accesso alle risorse finanziarie.

IL SISTEMA DI GOVERNO DELLA SICUREZZA STRADALE

Il primo e, probabilmente, più importante fattore da migliorare è il sistema di strutture tecnico-amministrative e di strumenti regolamentari, programmatori e finanziari attraverso i quali lo Stato (a livello nazionale, regionale, provinciale e comunale) esercita l'azione di governo della sicurezza stradale.

La sicurezza stradale, infatti, per sua natura riguarda numerose competenze e tutti i livelli di governo. I principali settori coinvolti nella gestione del processo di miglioramento della sicurezza stradale sono:

- trasporti e mobilità (pubblica e privata);
- polizia stradale (a livello nazionale, regionale e locale);
- infrastrutture stradali;
- sistema sanitario, per l'azione preventiva (informazione e sensibilizzazione dei cittadini) e per l'azione di pronto soccorso, terapia, riabilitazione, assistenza;
- istruzione (per l'educazione alla sicurezza stradale);
- università (per la formazione dei tecnici);
- assistenza e previdenza (per i cittadini che subiscono inabilità temporanee o permanenti);
- sistema assicurativo;

- le rappresentanze delle imprese e dei lavoratori (per gli spostamenti casa-lavoro e la guida professionale);
- i produttori di mezzi di trasporto (dalla bicicletta ai mezzi pesanti per il trasporto di merci o di persone).

Al momento attuale non esiste un sistema di competenze chiaro, che consenta di **raccordare in modo unitario, coerente, e senza sovrapposizioni o lacune tutti i settori che possono contribuire al processo di miglioramento della sicurezza stradale.**

Fatte salve alcune virtuose eccezioni che nascono dalla sensibilità e dall'impegno di singoli amministratori e di singoli tecnici, **il governo della sicurezza stradale ha un carattere settoriale:** di volta in volta viene assunto da una specifica competenza sulla base di encomiabili sensibilità soggettive ma con logiche prevalentemente settoriali e con una continuità nel tempo legata alla permanenza queste sensibilità soggettive.

Il segnale più evidente dei limiti indicati sopra è costituito dal fatto che solo poche Amministrazioni regionali, provinciali e comunali (prendiamo in esame unicamente i comuni maggiori) hanno creato una struttura tecnico-amministrativa dedicata in modo specifico alla sicurezza stradale.

IL SISTEMA DI GOVERNO DELLA SICUREZZA STRADALE

Anche le rare strutture tecnico-amministrative dedicate in modo specifico alla sicurezza stradale non sempre sono in grado di sviluppare compiutamente le funzioni chiave del governo della sicurezza stradale:

- individuare **campi prioritari di intervento** sulla base di una analisi complessiva dello stato e dell'evoluzione della incidentalità stradale e dei settori caratterizzati da maggior danno o da maggior rischio e di proporre una strategia generale per la costruzione di una mobilità sicura e sostenibile nel proprio territorio;
 - esercitare un'azione di **indirizzo, coordinamento e raccordo** che, senza limitare l'autonomia decisionale dei diversi settori e competenze, consenta a ciascuno di conoscere il quadro complessivo degli interventi e di collocare la propria azione nella strategia complessiva di miglioramento della sicurezza stradale;
 - assicurare **continuità e stabilità** ai programmi che tendono a rimuovere i fattori di rischio e a creare le condizioni per una mobilità sicura (allo stato attuale la mancanza di continuità dell'azione a favore della sicurezza stradale costituisce uno dei limiti più pesanti al conseguimento di risultati soddisfacenti);
- utilizzare i risultati dell'azione di **monitoraggio** sulla attuazione degli interventi e sui risultati conseguiti (vedi il successivo paragrafo E5) per individuare le linee di azione più soddisfacenti per efficienza ed efficacia e promuovere un progressivo miglioramento della azione di governo.

IL SISTEMA DI GOVERNO DELLA SICUREZZA STRADALE

Per promuovere la formazione di un sistema di governo della sicurezza stradale che, ai diversi livelli, da quello nazionale a quello locale, risulti coerente con le esigenze di unitarietà di strategia, di continuità di azione, di coordinamento degli interventi, di monitoraggio dei risultati e di progressivo incremento dell'efficacia delle azioni poste in essere, appare necessario realizzare tre misure.

- In primo luogo appare necessario creare un **protocollo di intesa e un sistema di incentivazioni** che favorisca la costituzione a livello regionale, provinciale e comunale di quelle strutture e quegli strumenti indispensabili per definire e gestire una strategia di sicurezza stradale. Appare infatti evidente che non sarebbe accettabile un'azione di imperio. La strada, non semplicissima ma strutturalmente connessa al nostro ordinamento, non può essere che quella dell'indirizzo da un lato e della incentivazione e sottoscrizione di intese e accordi interistituzionali dall'altro.
- In secondo luogo risultano necessari **nuovi meccanismi di approvvigionamento finanziario**, che consentano di assicurare la continuità delle azione per la sicurezza stradale e di coprire tutte le voci di spesa necessarie per

una efficace politica di sicurezza stradale. Al momento attuale il Codice della Strada comprende l'obbligo a dedicare il 50% dei proventi contravvenzionali per la sicurezza stradale ma la norma è ampiamente evasa. Il DDL 1720, art. 28, rafforza questo obbligo e lo amplia alle province e a tutti i comuni. A questo proposito si nota che **il gettito da contravvenzioni da polizia locale per comuni con popolazione superiore ai 10.000 abitanti nell'anno 2007 è stato stimato in circa 1.700 Milioni di Euro, pari a 26 Euro procapite**, valore che è non si discosta dalla spesa procapite per sicurezza stradale effettuata nei Paesi europei con i più alti investimenti nel settore. È altresì interessante notare che:

- da un lato, le risorse finanziarie del 3° Programma di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (53 milioni di Euro) equivalgono al 3% dei proventi contravvenzionali;
- dall'altro, che l'utilizzazione del 50% dei proventi contravvenzionali a fini di sicurezza stradale collocherebbe gli investimenti italiani in questo settore nella media europea.

STRUMENTI E PROCEDURE PER IL COORDINAMENTO

- La ricognizione su 1.122 interventi per migliorare la sicurezza stradale effettuata nel *“Libro bianco sulla sicurezza stradale”* ha mostrato come quasi tutti gli interventi siano stati definiti e gestiti da una unica competenza, senza coordinamento con altri uffici e con logiche fortemente settoriali.
- Solo il 9% circa degli interventi risulta concordato tra più settori/competenze e risponde a criteri di multisettorialità e di completezza dei fattori di rischio che costituiscono il campo di intervento.
- La settorialità degli interventi rappresenta un limite fondamentale al miglioramento dell'efficacia delle azioni poste in essere o, ancor prima, alla possibilità di determinare risultati stabili e rilevanti.
- Il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, per favorire lo sviluppo di misure integrate ha incentivato fortemente le misure frutto di accordi interistituzionali o di partenariato pubblico-privato, con i risultati sopra indicati.
- In effetti il superamento delle misure settoriali non si è verificato in funzione dei meccanismi di incentivazione ma anche, soprattutto, in relazione alla presenza di sedi di coordinamento, di scambio di esperienze, di valuta-

zione dei risultati. In sostanza, se i vantaggi economici che derivano da meccanismi incentivanti possono rendere più fattibile un intervento multisettoriale o forme di raccordo e coordinamento, l'ideazione e la progettazione di misure multisettoriali è agevolata e promossa non già da *“premi”* economico-finanziari ma dalla presenza di sedi che favoriscono il confronto, la valutazione e la composizione delle diverse istanze in un progetto comune.

- In relazione a queste verifiche empiriche appare opportuno creare dei meccanismi che incentivino la formazione non già di progetti e interventi frutto di accordi multisettoriali, di intese interistituzionali e di partenariato pubblico-privato ma i meccanismi e le sedi che favoriscono questi accordi. In altri termini occorre favorire i meccanismi che creano una maggiore propensione a superare gli attuali limiti di settorialismo mentre risulta poco efficace promuovere direttamente progetti e interventi multisettoriali.

STRUMENTI E PROCEDURE PER IL COORDINAMENTO

In tutti i Paesi europei che hanno realizzato le migliori performance di sicurezza stradale esistono organismi pubblici che assumono la definizione di “*consigli*” o di “*consulte*” e svolgono quattro funzioni essenziali:

- rendono disponibile ai vari interlocutori il **quadro conoscitivo** dei problemi, delle possibili linee di soluzione e delle attività in corso;
- favoriscono il **confronto su obiettivi e priorità** comuni, e sui possibili accordi attraverso i quali si possono raggiungere benefici ulteriori a parità di impegno;
- svolgono un'**azione di supporto** per la definizione di linee di azione e dei sottostanti accordi;
- consentono una analisi dei risultati e delle ricadute in capo ai diversi soggetti, in modo da consentire a ciascuno di **valutare l'efficacia** delle azioni intraprese rispetto alle proprie finalità.

Nel nostro Paese questi organismi sono poco diffusi (circa una dozzina di Province e un numero ancora più basso di grandi comuni è dotato di una struttura di confronto e concertazione) e quelli che esistono spesso non sviluppano in modo sostanziale le funzioni sopra elencate.

In questo contesto appare utile sviluppare un'azione di incentivazione alla formazione di organismi che, tenendo conto delle richieste espresse dalle Amministrazioni locali più attente alla sicurezza stradale, dovrebbe riguardare tre linee di azione:

- la definizione di indirizzi e linee guida sulle caratteristiche e le funzioni di tali strutture;
- l'assistenza e l'accompagnamento durante le fasi di avvio e di messa a regime delle attività di confronto, valutazione e coordinamento;
- la predisposizione supporti economico-finanziari.

POTENZIAMENTO DELL'AZIONE DI CONTROLLO E DISSUAZIONE

L'azione di controllo, prevenzione, dissuasione e repressione svolta dai diversi corpi con funzioni di polizia stradale (Polizia Stradale di Stato, Arma dei Carabinieri, Polizie locali, altri corpi di vigilanza) risente – certamente non per cattiva volontà degli organi che effettuano l'azione di controllo – di quattro limiti sostanziali:

- i comportamenti di guida ad alto rischio non appaiono sanzionati in modo adeguato e il sanzionamento non sempre è in grado di evitare che il trasgressore si ripresenti, dopo tempi brevi, a determinare gli stessi rischi a se e agli altri;
- come è stato indicato nel precedente paragrafo B3, densità di controlli molto basse determinano una sensazione di impunità che favorisce la diffusione sistematica di comportamenti trasgressivi mentre una densità di controlli che superi certe soglie determina una sensazione di certezza della sanzione che favorisce il sistematico abbandono di comportamenti trasgressivi, appare indispensabile aumentare sensibilmente il numero di controlli;
- in presenza di diversi organismi che esercitano funzioni di polizia stradale in uno stesso territorio appare indispensabile uno stretto coordinamento per evitare sovrapposizioni o lacune ma anche per arrivare ad una configurazione ottimale ed efficace dei controlli, a parità di risorse disponibili (le forze di polizia di diversi Paesi europei hanno approfondito questi aspetti attraverso il programma "Pepper", arrivando ad individuare moduli di controllo/dissuasione di elevata efficacia nei diversi contesti socio-culturali);
- le non numerose indagini sulla tipologia dei controlli in relazione ai principali fattori di rischio per la sicurezza stradale evidenziano la predominanza dei controlli "amministrativi" sui controlli funzionali all'abbattimento del rischio stradale e una certa tendenza da parte di alcune (poche) Amministrazioni locali ad interpretare le sanzioni come strumento di extragetrito per risolvere problemi di cassa o di bilancio.

POTENZIAMENTO DELL'AZIONE DI CONTROLLO E DISSUAZIONE

Per potenziare l'azione di controllo e dissuasione sembrano necessarie tre distinte misure:

- **una revisione normativa** (che non riguarda solo il Codice della Strada) che consenta di determinare esiti più certi (e socialmente più condivisi) delle sanzioni erogate;
- **un rafforzamento delle risorse professionali e della strumentazione** per poter aumentare la densità di controlli ma, soprattutto, utilizzazione sistematica di controlli a distanza per poter aumentare la "produttività" attraverso l'uso di nuove tecnologie e rendere concretamente fattibile un netto aumento del numero di controlli;
- **l'estensione dell'azione di coordinamento** già egregiamente sviluppata dalle prefetture, in raccordo con la pianificazione e programmazione della sicurezza stradale, con l'analisi dei fattori di rischio strutturali e con la rilevazione dei comportamenti ad alto rischio (vedi il paragrafo B2^{IV}).

Inoltre, per dare concreta attuazione ed esiti operativi alle tre misure indicate sembra opportuno:

- definire un sistema di accordi o protocolli locali condivisi da tutte le forze di polizia stradale che consentano di "tradurre" in un programma di azioni sia le potenzialità assicurate dalle nuove tecnologie, sia le potenzialità che potranno essere assicurate dalla eventuali prossime misure normative (con particolare riferimento alla riforma del Codice della Strada);
- prevedere uno stretto raccordo con le indicazioni e le intese sviluppate nei consigli o consulte locali (vedi sopra il paragrafo E2) e cioè in quegli organismi "orizzontali" dove nascono strategie e azioni condivise e dove tutte le componenti di una comunità locale cercano di dare concreta attuazione al principio di "responsabilità condivisa" che costituisce il principio di riferimento del terzo programma di azione per la sicurezza stradale elaborato dalla Commissione europea e del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale.