

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
SILVIA VELO

La seduta comincia alle 12,05.

(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente).

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso e la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati.

Audizione di rappresentanti della Conferenza delle regioni e delle province autonome.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sui progetti di legge C. 44, C. 471, C. 649 e C. 772, in materia di sicurezza nella circolazione stradale, l'audizione di rappresentanti della Conferenza delle regioni e delle province autonome.

Informo che l'assessore alle infrastrutture, politiche per la mobilità e i trasporti della regione Umbria, che avrebbe dovuto riferire in audizione per conto della Conferenza delle regioni e delle province autonome, ha comunicato stamani di non poter raggiungere la Commissione. Ritengo quindi opportuno acquisire la relazione scritta predisposta dalla Conferenza delle regioni e delle province autonome, che sarà allegato al resoconto della seduta odierna *(vedi allegato)*.

Audizione di rappresentanti dell'Associazione nazionale dei comuni italiani (ANCI).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sui progetti di legge C. 44, C. 471, C. 649 e C. 772, in materia di sicurezza nella circolazione stradale, l'audizione di rappresentanti dell'Associazione nazionale dei comuni italiani (ANCI).

Do la parola ai nostri interlocutori.

FABIO REFRIGERI, *Sindaco di Poggio Mirteto*. Grazie presidente. Rispetto alla materia della circolazione stradale e della sicurezza stradale è evidente che i comuni sono più e più esposti in Italia. Siamo i possessori e i gestori di più del 90 per cento della rete stradale, e, come viene ricordato giustamente nella proposta di legge n. 649, oltre il 45 per cento delle morti avviene in centri urbani e più del 75 per cento degli incidenti avviene nelle cinture urbane. Questo è un dato innegabile. Se lo compariamo con ulteriori dati, ad esempio che l'Italia è il secondo Paese europeo per numero di autovetture *pro capite* e che l'80 per cento della mobilità viene realizzata nei centri urbani attraverso l'uso dell'autovettura, capiamo quanto questo problema sia diffuso e di grande interesse per le amministrazioni locali.

C'è da dire, inoltre, che nei centri urbani il dato della mortalità è molto più alto per un motivo facilmente comprensibile: quello della presenza, sulle infrastrutture, dei cosiddetti « utenti deboli », cioè ciclisti, pedoni, motociclisti, ed altri.

Da molti anni le amministrazioni comunali cercano di intervenire con decisione su questo problema. Spesso non si

ha una conoscenza adeguata e integrale di quanto fanno i comuni in Italia. Ricordo, quindi, che i comuni si sono impegnati molto attraverso i corpi di Polizia municipale. Inoltre, l'attività svolta si è evoluta, passando dall'esercizio di un'azione di controllo e repressione alla partecipazione — e abbiamo dei nobili esempi — dei corpi di Polizia municipale alle scelte di carattere infrastrutturale e urbanistico.

Voi capite che la concertazione con il corpo di Polizia municipale riguardo ad un'urbanizzazione o una lottizzazione in prossimità di un'importante arteria stradale può far sì che questi innesti siano di pericolosità sicuramente minore rispetto a quelli con cui negli anni — ahimè — ci siamo dovuti confrontare. Per quanto riguarda la parte propriamente tecnica, abbiamo preparato un intervento più specifico e avremmo l'ambizione, se è possibile, di partecipare ad apposite commissioni tecniche per portare un contributo al testo che emergerà dalla discussione sui progetti di legge all'esame della Commissione.

L'altro aspetto che vogliamo sottolineare è l'esigenza di una normativa che ci consenta, in maniera abbastanza netta, di definire le responsabilità dei sindaci, di attuare interventi sul parco veicolare pubblico e, ovviamente, di prevedere finanziamenti nel settore del trasporto pubblico locale.

Tutto questo, però, va realizzato anche attraverso un grande piano di coordinamento a carattere nazionale. Noi avvertiamo l'esigenza di una *governance* nazionale, di una strategia univoca su un tema così importante.

I comuni sono disposti a fare la propria parte — l'hanno già fatta — ma hanno bisogno anche di una normativa che li tranquillizzi da questo punto di vista. Evidentemente, si ripropone il tema noto di un piano di finanziamenti importante che ci consenta un'azione volta soprattutto alla salvaguardia dell'incolumità delle persone, che circolano su infrastrutture stradali ormai obsolete e viaggiano, su gran parte del tessuto stradale italiano, in condizioni non sicure.

POTITO IASCONI, *Consulente dell'ANCI in materia di diritto e tecnica della circolazione stradale*. Grazie presidente. Mi limiterò ad osservazioni di ordine tecnico-legislativo, quindi mi soffermerò sui testi in discussione.

Chiedo, innanzitutto, se si è tenuto conto del fatto che, presso il Senato, il disegno di legge n. 773 introduce molte modifiche del codice della strada, alcune delle quali coincidono con quelle proposte nei progetti di legge in oggetto. Quindi si interviene sugli stessi articoli, nello specifico sugli articoli 186 e 187.

Passando ai progetti di legge, quello dell'onorevole Carlucci, in particolare, mira indubbiamente a tener conto dell'avvenuta infrazione per l'applicazione della sanzione accessoria. Francamente, tale disposizione contrasta un po' con l'articolo 126 del codice della strada, ove si stabilisce che, fino a quando l'infrazione non sia stata accertata in via definitiva, nessun provvedimento è possibile. Quindi, l'iscrizione al centro elaborazione dati della motorizzazione (CED) è un puro aggravamento burocratico. Questo riguarda il merito e il contenuto della norma.

Da un punto di vista della formulazione, raccomanderei di integrare sia l'articolo 146 che l'articolo 145, che prevede la stessa ipotesi, quella cioè della seconda infrazione commessa come omessa precedenza. Porrei attenzione al fatto che le omesse precedenti causano incidenti stradali sempre gravissimi, si pensi all'inettemperanza dello stop. Non mi fermerei, dunque, all'articolo 146, comma 3, ma considererei anche l'articolo 145.

Su questo, signor presidente, mi permetterei di presentare il mio intervento, successivamente, anche per iscritto.

PRESIDENTE. È opportuno. Gliel'avremmo chiesto.

POTITO IASCONI, *Consulente dell'ANCI in materia di diritto e tecnica della circolazione stradale*. Proseguendo, il disegno di legge dell'onorevole Formisano riporta anch'esso modifiche da introdurre perché, effettivamente, il trauma cranico

porta a delle conseguenze, ed è giusto tenerne conto in sede di revisione della patente. Tuttavia, bisogna fare attenzione perché quanto previsto da tale disegno non è facilmente realizzabile, dal punto di vista tecnico.

Nella commissione medica esiste già uno specialista incaricato di valutare le condizioni neuro-psichiatriche dell'infortunato e, quindi, di fornire una valutazione tecnica, ai fini della conferma o meno della patente. Ma che quello specialista effettui, per strada, l'esame dell'infortunato, francamente non è pensabile. Quindi, poiché il contenuto della modifica è molto valido, suggeriamo soltanto di individuare un'altra forma.

Per quanto riguarda la proposta di legge n. 649, dell'onorevole Meta ed altri, forse a causa del fatto che è stata scritta in passato, volevo segnalare che non tiene conto che molte delle norme su cui la proposta interviene sono state approvate e sono già contenute nel codice della strada. Dunque, si correggerebbero norme che non necessitano di essere modificate. Per esempio, sull'articolo 123, relativo alle scuole guida, è intervenuto il decreto Bersani, che ha semplificato e ha modificato quelle disposizioni. Infatti, se proviamo a collocare la novella nel comma 4, non è possibile nemmeno comprenderla dal punto di vista testuale, perché essa interviene su un vecchio testo, mentre, nel frattempo, ne è entrato in vigore uno diverso.

Per quanto concerne, invece, l'articolo 117, che riguarda le limitazioni nella guida, anche in questo caso viene formulata una modifica che è già in vigore dal 4 agosto del 2007, perché è intervenuto un decreto legge, convertito in legge.

Inoltre, occorre osservare che la proposta di legge che stiamo esaminando contiene principalmente norme che riguardano la motorizzazione e, quindi, aspetti della motorizzazione che esulano, assolutamente, dalle competenze comunali di cui, cioè, il comune tiene conto e deve tener conto per salvaguardare la sicurezza nel centro abitato. Noi proporremo, come è stato indicato nel documento — ma

si tratta solo di un'indicazione — di rivedere le competenze dei comuni nell'ambito del centro abitato.

Nel progetto di legge è compresa, così come era già nel disegno di legge Amato-Bianchi, la delega al Governo per la riforma del codice della strada. Se deve essere posta la delega, vorremmo intrattenerci in maniera più dettagliata sull'argomento. Dato che si parla dell'adeguamento del codice della strada al nuovo Titolo V della Costituzione, bisogna osservare che l'articolo è formulato in maniera troppo generica e senza tener conto del fatto che, nel frattempo, lo stesso Titolo V, almeno per quanto riguarda le competenze del sindaco nell'ambito comunale, è stato modificato.

Inoltre, il Parlamento ha convertito in legge il decreto Maroni. Ricordo infine che lo stesso disegno di legge n. 773, che è a buon punto al Senato, rivede questa competenza del comune. Dunque, quando discutiamo di sicurezza, e quindi di competenza del sindaco in materia di sicurezza, non possiamo non considerare tutto ciò che riguarda anche la sicurezza stradale e, di conseguenza, il potere d'intervento del sindaco in materia di circolazione stradale.

Dato che la materia della circolazione stradale, come afferma la Corte costituzionale, rientra nell'esclusiva competenza della legislazione statale, è evidente che il sindaco si deve attenere all'articolo 7, così come è scritto oggi. Se non si provvede all'adeguamento, al sindaco rimane una competenza scarsa e minore rispetto a quella che ha in altre materie. Ossia, il sindaco può intervenire su chi imbratta un muro, ma non può intervenire nella realizzazione di provvedimenti che riguardano la sicurezza. Si veda, a questo proposito, la messa in funzione di alcune strumentazioni che oggi non sono consentite e che invece, con l'ausilio degli organi tecnici dello Stato, e dunque con l'omologazione da parte dello Stato, potremmo introdurre, così da raggiungere un livello di sicurezza diverso nei nostri centri abitati. Prevedendo le competenze del sindaco, anzi del comune, in materia di

ordinanze di circolazione stradale — che, in alcuni casi, vengono realizzate anche con provvedimenti dirigenziali e, quindi, di settore — si può certamente creare una diversa gestione della mobilità urbana, ivi compreso, innanzitutto, l'aspetto della sicurezza.

Accolgo l'invito del presidente e mi riservo di presentare un documento dettagliato sull'articolato del progetto di legge C. 649 e sugli altri progetti di legge che sono all'esame della Commissione.

PRESIDENTE. Confermo l'opportunità di farlo anche in tempi rapidi, se è possibile. Do ora la parola ai colleghi che intendono intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. Prendo spunto da alcune riflessioni che sono state avanzate. Parlo anche da sindaco e, dunque, conosco le problematiche che i sindaci affrontano tutti i giorni. In riferimento all'articolo 208 del codice, relativo ai proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie, sappiamo che non sempre tali risorse vengono impiegate in osservanza della normativa.

Oggi abbiamo, sicuramente, come sindaci, la possibilità di emettere delle ordinanze anche su questi temi. Dall'altro lato, si pone il problema evidente del personale. Abbiamo in più occasioni, anche in ordini del giorno accolti dal Governo, sollevato la questione del personale addetto alla sicurezza della circolazione stradale. Voi, come ANCI, avete una cognizione più ampia della situazione delle Forze dell'ordine, soprattutto sotto il punto di vista della sicurezza, per cui si può pensare che, all'interno della modifica dell'articolo 208, una parte dei proventi possa essere riservata all'assunzione di personale. Non vedo alcun problema in questa o in eventuali altre proposte che avvanzerete, in caso di modifica dell'utilizzo dei proventi delle sanzioni.

Sappiamo che, negli ultimi anni, in tanti comuni si sono utilizzati i cosiddetti « Telelaser » e altre strumentazioni che, però, in molti casi vengono utilizzati per

fare cassa. Questo rappresenta un problema: in moltissimi casi i bilanci dei comuni vengono rimpolpati con i proventi delle sanzioni derivanti dalle infrazioni al codice della strada.

Dunque, va bene la prevenzione, ma penso sia opportuna un'analisi effettiva sia sulla destinazione sia sull'utilizzo. Ci sono comuni che, magari, hanno anche delle grosse arterie di traffico, che utilizzano la macchinetta fissa tutti i giorni della settimana solo per fare cassa. Vi assicuro che nella mia zona, nella strada statale 434 Transpolesana, ci sono comuni di mille-duemila abitanti che incassano 7-800 mila euro di sanzioni solo per il passaggio di veicoli, peraltro non dei residenti. Se andiamo verso la zona di Rovigo, verso Venezia, succede lo stesso. Vi sono postazioni fisse dal lunedì alla domenica. Questo non mi sembra un comportamento corretto.

POTITO IASCONI, *Consulente dell'ANCI in materia di diritto e tecnica della circolazione stradale.* Se lo mette la polizia stradale non è lo stesso?

ALESSANDRO MONTAGNOLI. Sì, ma la stradale non è così presente come il comune. A mio parere, quindi, vale la pena di fare una valutazione sulle sanzioni del codice della strada. In ogni caso, in sede di riforma ho intenzione di avanzare delle proposte sia sull'utilizzo degli strumenti di controllo sia sulle modalità di accertamento.

PRESIDENTE. Do la parola al rappresentante dell'ANCI per la replica.

FABIO REFRIGERI, *Sindaco di Poggio Mirteto.* Al di là della replica, vorrei fare una considerazione. Anche l'intervento dell'onorevole Montagnoli ci fa capire quanto sia utile un *iter* parlamentare di questa normativa, più che una delega al Governo.

Credo che il tema sia così importante che i contributi di tutti possono, veramente, condurre ad un dispositivo legislativo efficace, che vada incontro anche a

questo tipo di considerazioni. Occorre mirare ad un uso attento delle regolamentazioni e delle strumentazioni poste in essere dagli enti locali, quali *autovelox* ed altro, facendo in modo che non siano impiegate solo per fare cassa, ma con finalità di miglioramento della sicurezza nella circolazione stradale.

Credo, dunque, che con un *iter* parlamentare, al quale contribuiscano anche le autonomie locali con i loro documenti, si possa ottenere quantomeno un avvicinamento agli obiettivi fissati dalla delibera n. 100 del CIPE.

PRESIDENTE. Ringrazio i rappresentanti dell'ANCI.

Dichiaro conclusa l'audizione.

Audizione di rappresentanti dell'Unione delle province italiane (UPI).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sui progetti di legge C. 44, C. 471, C. 649 e C. 772, in materia di sicurezza nella circolazione stradale, l'audizione di rappresentanti dell'Unione delle province italiane (UPI).

Do la parola al dottor Ezio Paluzzi, assessore alle politiche della sicurezza della provincia di Roma.

EZIO PALUZZI, Assessore alle politiche della sicurezza della provincia di Roma. Grazie, presidente, per averci offerto la possibilità di esprimere la posizione dell'UPI sulla problematica della sicurezza stradale. Questa occasione è, per noi, importante e determinante anche per promuovere una serie di progetti che, magari, elencherò in forma molto breve.

Nel corso degli anni è stata affidata alla competenza delle province circa l'80 per cento della rete stradale nazionale. C'è da sottolineare, però, che a fronte di questa competenza non è stata effettuata un'adeguata erogazione di fondi e risorse per poterla gestire, per quanto riguarda sia le manutenzioni ordinarie che quelle straordinarie. Questo è uno degli aspetti che,

secondo noi, dovrebbe essere affrontato all'interno di una proposta, che contenga la previsione di risorse adeguate.

Abbiamo elaborato alcune proposte, che tenterò di sintetizzare velocemente. Per quanto riguarda gli enti proprietari e concessionari, proponiamo di prevedere immediati interventi di manutenzione e messa in sicurezza delle strade più pericolose. Inoltre, in merito alle modalità per la raccolta e l'invio dei dati relativi all'incidentalità stradale, riteniamo opportuno che venga garantito il pieno coinvolgimento di tutte le forze di polizia, municipali, provinciali e della polizia stradale. Tra l'altro, proponiamo di uniformare la modulistica. Ad oggi, questo aspetto non viene sottolineato. Noi proponiamo che tutte le forze di polizia che intervengono sui luoghi di incidente debbano disporre della stessa modulistica per la trasmissione dei dati. Ciò consentirebbe, tra l'altro, di avere una fotografia aggiornata, in maniera più veloce, delle situazioni di criticità che riguardano alcuni punti particolari della nostra viabilità provinciale.

A nostro avviso, potrebbe essere utile tornare all'esperienza della costituzione dei centri di monitoraggio e degli osservatori provinciali per la sicurezza stradale.

Infine, sarebbe importante disporre di risorse adeguate per la promozione della sicurezza stradale all'interno delle scuole, già dai primi anni di scolarizzazione. Questo consentirebbe di educare i giovani a una guida responsabile e consapevole, ispirata alle norme del vivere civile. Questa è un'attività — mi si conceda una digressione — che noi, come provincia di Roma, stiamo portando avanti da quattro anni. Mi riferisco ad iniziative relative alla sicurezza stradale nelle scuole, con corsi per l'abilitazione al patentino di guida dei ciclomotori, ma anche ad interventi realizzati nelle scuole elementari, con un parco scuola itinerante che riproduce in piccolo un percorso cittadino, dove i bambini da automobilisti si trasformano in pedoni e viceversa. In tal modo, garantiamo loro l'acquisizione di una sensibilità diversa nell'approccio alla sicurezza stradale e,

soprattutto, attraverso i bambini, cerchiamo di stimolare i genitori a una guida più consapevole e responsabile.

Queste attività vengono finanziate con i fondi provenienti dalle sanzioni del codice della strada. Tuttavia, riteniamo che risorse maggiori consentirebbero l'ampliamento di questo genere di attività.

PRESIDENTE. Grazie. Do la parola ai colleghi che intendano porre domande o formulare osservazioni.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. Poco fa l'ANCI ci ha riferito che i comuni hanno competenza sul 90 per cento dell'intera rete stradale. Adesso voi sostenete di avere, come province, competenza sull'80 per cento. Dato che non abbiamo ben chiara la situazione delle strade in Italia, sarebbe opportuno un chiarimento.

GAETANO PALOMBELLI, *Ufficio studi dell'UPI*. È ovvio che il reticolo stradale si

divide in reticolo urbano e reticolo extraurbano che è, in gran parte, gestito dalle province. Con il passaggio di competenze dall'ANAS alle province, le strade extraurbane sono in gran parte gestite da queste ultime. Stiamo parlando, però, del reticolo extraurbano. La parte comunale è, invece, gestita dai comuni.

PRESIDENTE. Ringrazio i rappresentanti dell'UPI, che peraltro ci hanno lasciato un contributo scritto che ci sarà molto utile.

Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 12,40.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. GUGLIELMO ROMANO

*Licenziato per la stampa
il 13 gennaio 2009.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

ALLEGATO

**Indagine conoscitiva sui progetti di legge C. 44, C. 471, C. 649
e C. 772, in materia di sicurezza nella circolazione stradale.****RELAZIONE DELLA CONFERENZA DELLE REGIONI
E DELLE PROVINCE AUTONOME**

Le Regioni desiderano preliminarmente manifestare il loro apprezzamento per la decisione della IX Commissione della Camera dei Deputati intesa ad acquisire la posizione delle stesse sul tema della sicurezza stradale che — sebbene in via generale ascrivibile alla competenza legislativa che la Costituzione riserva allo Stato — tocca direttamente delicati profili delle rispettive realtà territoriali, per le intime correlazioni con i connessi temi della salute dei cittadini, del governo del territorio e della realizzazione delle attività — sia amministrative, sia di polizia stradale — che, in quella materia, sono rimesse al livello locale.

In ossequio al principio di leale collaborazione, e nel rispetto delle competenze dello Stato in materia, in questa sede le Regioni intendono soffermarsi puntualmente solo su quelle parti degli interventi regolativi prospettati che appaiono maggiormente critiche, per poi spostare il baricentro della loro osservazione verso un ambito più ampio in modo da evidenziare ulteriori elementi che, in concorso fra loro, condizionano il tema della sicurezza stradale.

Premesso che dall'esame della documentazione emerge una preoccupante generalizzata tendenza alla diminuzione della deterrenza sanzionatoria sia pecuniaria che accessoria, per quanto concerne l'analisi complessiva delle proposte di legge, le Regioni riscontrano le seguenti criticità:

Impatto dell'impianto di modifica legislativa in ordine alle funzioni attribuite agli enti territoriali, con particolare riguardo alla sostenibilità ed efficacia dei procedimenti amministrativi di tipo sanzionatorio.

Riflesso sugli oneri degli enti territoriali in ordine all'incremento delle attività di controllo e prevenzione, peraltro apprezzabile, ma per le quali non è evidenziata la copertura organizzativa e finanziaria.

Congruenza delle risorse finanziarie derivanti dalle sanzioni rispetto ai compiti e alle funzioni assegnate agli enti territoriali nel rispetto della loro autonomia gestionale.

Le Regioni evidenziano inoltre che la riduzione dei rischi e la diminuzione del danno sociale sono strettamente connessi alle competenze ed alle funzioni di tutti gli enti territoriali e che, nell'attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, alle Regioni

medesime è stato attribuito il ruolo di programmazione e monitoraggio degli interventi sul territorio anche in concertazione con gli enti locali.

In tale ottica, si apprezza la proposta di modifica all'articolo 56 della legge n. 488 del 1999 che permetterà alle Regioni di attivare proprie proposte nell'ambito del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale e si auspica una celere attivazione dei progetti regionali già finanziati relativi ai centri di monitoraggio della sicurezza stradale di livello regionale, ponendo in essere tempestivamente le necessarie azioni per il trasferimento delle risorse alle Regioni stesse.

Le Regioni, inoltre, auspicano che si tenga nella dovuta considerazione l'impatto organizzativo ed economico delle proposte legislative in argomento con riferimento alle infrastrutture stradali (e quindi del governo del territorio), al sistema sanitario regionale ed ai compiti delle amministrazioni territoriali.

In linea di principio, le Regioni auspicano che l'attenzione venga preliminarmente posta su quelli che si possono ritenere i fattori determinanti in materia di sicurezza della circolazione, vale a dire almeno:

- i comportamenti delle persone;
- la qualità dei veicoli;
- la qualità delle infrastrutture stradali;
- la quantità di veicoli in circolazione in rapporto alla consistenza delle infrastrutture stradali,

per poi individuare, nel rispetto dell'ordinamento comunitario e tenendo conto delle prerogative regionali, le principali linee di intervento della regolazione in relazione ad almeno:

- i conducenti;
- i veicoli;
- le infrastrutture;
- il riequilibrio modale a favore del trasporto per ferrovia, per mare o per via navigabile;
- il trasporto pubblico.

Le Regioni ritengono, infatti, che gli obiettivi in materia di sicurezza stradale dipendono, con diversa ma comunque significativa incidenza, da diversi fattori la cui individuazione consente di delineare le principali linee di intervento della regolazione.

La regolazione, in linea di principio, dovrebbe contemplare sia misure di carattere orientativo, attraverso strumenti di incentivazione e di disincentivazione, sia misure che comportino imposizioni o divieti.

La regolazione dovrebbe inoltre contemplare misure volte a migliorare, ai vari livelli di interesse (dal cittadino comune, al conducente, all'operatore tecnico, all'imprenditore etc.), la consapevolezza dei fatti e dei comportamenti idonei ad influire sulla sicurezza stradale.

Sarebbe poi necessario contemplare un sistema di misure cautelari e di misure sanzionatorie. Queste ultime, in particolare, nel rispetto dei principi di ragionevolezza, proporzionalità, gradualità, coerenza ed effettività, dovrebbero mirare efficacemente agli obiettivi di prevenzione generale (orientare i consociati a non violare le norme) e di prevenzione speciale (orientare chi ha violato a non violare più), tendendo anzitutto a rendere non conveniente la violazione.

Sarebbe infine necessario completare il quadro regolativo con una effettiva ed efficace cornice di controlli — sia collaborativi, sia accertativi a fini sanzionatori — che intervenga sia sui fattori che incidono direttamente sulla sicurezza stradale (conducenti, veicoli etc.), sia sulle attività che concorrono a conformare tali fattori (scuole per conducenti, officine autorizzate per la revisione dei veicoli etc.). Il tutto anche attraverso l'utilizzo delle più avanzate tecnologie informatiche ed il trattamento di dati.

In un contesto complesso, quale è quello della circolazione stradale con i suoi molteplici elementi, i controlli — condizione essenziale per raggiungere gli obiettivi di prevenzione generale e speciale cui mira il sistema sanzionatorio — non possono e non debbono costituire un insieme di attività isolate.

Al contrario andrebbe individuato un sistema articolato in cui, secondo le rispettive specialità, intervengano tutti i soggetti pubblici che, a vario titolo e ad ogni livello, hanno competenza sui fattori determinanti in materia di sicurezza.

Pertanto, a titolo esemplificativo, accanto alle tradizionali e necessarie attività di prevenzione e repressione svolte dagli organi di polizia stradale, che sono comunque da intensificare, dovrebbero essere individuate forme organizzate di controllo sull'attività di formazione dei conducenti, sull'attività di revisione dei veicoli svolta da soggetti autorizzati etc.