

6. Attivare una "626" sull'incidente stradale per comprendere chi lo ha determinato (*in caso di trasporto merci se era in conto proprio o in conto terzi*. Colpa del conducente, colpa della strada, colpa della malsegnalatica e/o di altri fattori quali le condizioni atmosferiche),
7. Georeferenziare gli incidenti (*individuare il tratto stradale preciso dove avviene*) rilevando sia i fattori della strada, sia quelli inerenti ai veicoli e sia quelli afferenti al guidatore. In particolare, obbligando le ASL e l'ANIA ad inviare al Ministero degli Interni e della Difesa nonché al Dipartimento di Sicurezza Stradale i loro dati inerenti ai sinistri, anche lievi, perchè, georeferenziati, consentono di individuare i punti critici nei quali possono poi scaturire i morti.
8. Approfondire ed analizzare dati e situazioni con indagini ad hoc.
9. Lettura delle fonti per indicare procedure unificate di rilevazione per una corretta gestione dei flussi informativi.
10. Valutazione dei costi sociali inerenti gli incidenti stradali.
11. Ricerche mirate sui dispositivi di sicurezza.
12. Chiarire se l'utilizzo degli autovelox e Tutor è parte strutturale di una strada, quindi, con l'obbligo di passare da un uso sporadico di tali strumenti ad un progetto per coprire il territorio nazionale. Chiarire altrimenti se gli autovelox e Tutor sopprimono ad un problema di sicurezza stradale riscontrato su una strada (sottodimensionamento, presenza di ostacoli fissi posizionati ai margini ed in traiettoria di fuga delle curve (guard-rail senza protezione, segnali di pericolo, lampioni, muri a spigolo, alberi). In tal caso, il conseguente obbligo per il gestore della strada di rilevare dove sono i punti critici, georeferenziando gli incidenti stradali, per redigere una relazione tecnica sulla conformità al Codice della Strada della sede stradale, delle pertinenze laterali e della segnalatica stradale, redigere un progetto per le necessarie modifiche con costi e tempi certi, installare i Tutor e/o Autovelox, provvedendo a segnalarli in modo vistoso affinché il guidatore alzi il piede dall'acceleratore attivando così una SICUREZZA STRADALE attiva per se e per gli altri.
13. Verificare lo stato delle strade per garantire agli utenti uno standard di sicurezza moderno riguardo la progettazione e manutenzione delle infrastrutture. Alcuni esempi: I LAMPIONI che non devono poggiare su un palo a tubo ma su un palo ad intreccio che, in caso di urto fa meno danno. GLI ALBERI che permangono limitrofi alla carreggiata invece che a 3 metri come previsto di legge e non sono abbattuti nemmeno quando qualcuno ci sbatte contro e muore. LE CONFORMITÀ DELLE STRADE perchè è logico che ogni strada, vecchia o nuova, deve essere verificata affinché si possa determinare se è o meno pericolosa alla luce delle attuali normative. LA RISERVA DI SICUREZZA che deve essere propria di ogni progettazione al fine di evitare che un errore di guida si trasformi in una condanna a morte. SEGNALI DI PERICOLO E SEGNALI DI LAVORI IN CORSO lasciati anche per mesi e limiti di velocità per non rispondere di eventuali danni alla salute dei cittadini.
14. Rendere obbligatoria una prova in area protetta, inerente la frenata in regime di diverse velocità e condizioni del terreno, prima del ritiro di un veicolo.
15. Creare un sito Internet, consultabile da tutti, con l'elenco dei punti dove avvengono incidenti. Una banca dati informatizzata, aggiornata in tempo reale, tra Forze di Polizia ed Assicurazioni affinché sia possibile al cittadino comprendere se nel suo percorso vi sono particolari rischi. Oltre l'informazione per il cittadino, dette informazioni dovrebbero essere utilizzate da una piccola squadra locale (addetti del Comune e/o della Provincia e/o della Regione e/o della M.C.T.C. Provinciale) che interviene tempestivamente per analizzare se in quel tratto stradale la segnalatica stradale è conforme al Codice della Strada e per valutare se vi sono suggerimenti operativi per attivare l'Ente Gestore al fine di evitare il ripetersi del pericolo.
16. Integrare la Direttiva 24 ottobre 2000 del Ministero dei Lavori Pubblici (vedere da pagina 26 a pagina 56 della Gazzetta Ufficiale n. 301 del 28 dicembre 2000) con un rigo, il seguente: "Il Pubblico Amministratore che non ottempera a quanto previsto dal Codice della Strada in materia di segnalatica stradale è punito a titolo personale con la sanzione amministrativa di 5.000 euro oppure, nei casi più gravi e ove sussista reiterazione, con la reclusione".
17. Emanare una normativa che obbliga gli addetti della MCTC Provinciale (incrementandone ovviamente gli organici con appositi concorsi) oppure gli agenti accertatori che intervengono in caso di incidente, a rilevare quanto segue: *La segnalatica stradale era oggetto di un progetto ed insisteva come regolamentato dal Codice della Strada e dal relativo Regolamento di Esecuzione, a partire dall'impatto ed indietro di 200 metri? La sede stradale era stata progettata come previsto dal Codice della Strada e dalle normative, a partire dall'impatto ed indietro di 200 metri? La sede stradale e le pertinenze erano in uno stato ottimale di manutenzione, a partire dall'impatto ed indietro di 200 metri? L'illuminazione diretta e/o indiretta attivava problemi al guidatore, a partire dall'impatto ed indietro di 200 metri? L'autoveicolo rientrava tra quelli*