

con proprio decreto. Tali norme hanno l'obiettivo di garantire più elevati standard di sicurezza.

In sede applicativa la norma ha offerto il fianco a critiche perché la ricerca di rigore ne ha ridotto la effettiva applicabilità se, infatti, per le nuove realizzazioni in aree scarsamente urbanizzate è possibile disegnare e realizzare la "strada ideale", quando gli interventi debbono collocarsi in un territorio reale, in genere fortemente urbanizzato o, ancor più, quando l'intervento riguarda il sistema stradale esistente, modelli troppo rigidi e pensati per un territorio privo di preesistenze e condizionamenti risultano sostanzialmente inapplicabili. In relazione a tali difficoltà il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha promosso la definizione di una normativa in grado di assicurare più elevati standard di sicurezza senza astrarre dalle condizioni territoriali e infrastrutturali date.

Sulla base di questo criterio ispiratore sono state emanate nuove norme che riguardano diversi aspetti del sistema infrastrutturale.

Per quanto riguarda la normativa europea, si è cercato di ottenere il riconoscimento delle esigenze e degli interessi italiani. In particolare, durante il semestre di presidenza italiana della UE, sono state varate due importanti direttive, quella sulla sicurezza dei tunnel e quella sulla interoperabilità dei sistemi di telepedaggio. In entrambi i casi la delegazione italiana è riuscita a costruire un consenso maggioritario sulle istanze rappresentate dal nostro Paese con un sicuro vantaggio sia in termini di sicurezza sia in termini di rispondenza alle esigenze nazionali.

Per quanto riguarda la normativa italiana sono stati emanati diversi decreti tra i quali appaiono di particolare rilievo ai fini della sicurezza i seguenti.

- Il nuovo *Decreto sulle barriere stradali* risponde soprattutto all'esigenza di affidare gli interventi agli operatori più qualificati. La norma si riallaccia anche alle modifiche del DPR n. 34 dove è previsto che negli appalti che superano un certo importo, sia richiesto ai partecipanti il possesso o la disponibilità dello stabilimento di produzione, in relazione alla valutazione che chi studia, progetta e realizza, può più efficacemente assumere la responsabilità dell'impianto della barriera, superando in tal modo una situazione ove gli interventi non erano sempre affidati ai soggetti più qualificati.
- Al Decreto sulle barriere si collega la direttiva sui criteri di progettazione, installazione, verifica e manutenzione delle barriere di si-

curezza, dove è chiarito che la barriera non è un semplice oggetto, ma un sistema di ritenuta, costituito, dal dispositivo e dal supporto al quale si collega, tanto importante in quanto ad esso è legata la vita degli utenti della strada.

- Una terza importante normativa riguarda l'illuminazione delle gallerie stradali. La mancata - o la non corretta - illuminazione delle gallerie è una delle maggiori concause degli incidenti stradali in galleria. In relazione a tale circostanza la norma richiede la qualificazione del progettista come illuminotecnico e attribuisce grande importanza al programma di manutenzione illuminotecnica.
- Importante anche se provvisoria è poi la norma che disciplina il periodo transitorio in materia di deroghe (in relazione ai problemi di applicabilità indicati in precedenza). Con il D.M. 22 aprile 2004 si è infatti disciplinato il passaggio dalle norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade alle nuove norme sugli adeguamenti delle strade esistenti. Questo Decreto cerca di risolvere l'impasse delle deroghe alle norme 2001 per le strade esistenti poiché era emerso con estrema chiarezza il problema della non applicabilità di tali norme alle strade esistenti.
- Infine, una grande rilevanza assumono le nuove norme funzionali e geometriche per le intersezioni stradali il cui connotato principale è costituito dalla distinzione tra nuova intersezione (cui si accomuna normativamente il rifacimento integrale delle intersezioni esistenti) e interventi di manutenzione e riqualificazione delle intersezioni esistenti.

9 IL PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE

9.1 PROFILO GENERALE DELLA DEFINIZIONE E DELL'AVVIO DEL PIANO

L'esigenza di uno strumento di pianificazione di livello nazionale finalizzato a definire gli indirizzi generali di una strategia per migliorare la sicurezza stradale e a favorire il coordinamento tra i molti soggetti pubblici e privati che hanno responsabilità dirette in materia di sicurezza stradale o che ne condizionano oggettivamente lo stato e l'evoluzione compare per la prima volta sulla *"Relazione al Parlamento sullo Stato della Sicurezza Stradale"* del 1998. Un anno dopo la legge del 17.5.1999, n. 144, istituisce il *"Piano Nazionale della Sicurezza Stradale"*, ne definisce le modalità di elaborazione (tramite la concertazione di cinque ministeri e con la preliminare elaborazione di un documento di indirizzi generali e linee guida di attuazione da sottoporre alle competenti commissioni di Camera e Senato) e assicura le risorse necessarie per la sua gestione.

Due mesi dopo viene istituito il gruppo interistituzionale di lavoro costituito da rappresentanti ed esperti dei cinque dicasteri incaricati di concertare il Piano³⁰⁶ che nel giro di sei mesi (compresi quelli di agosto e dicembre 1999) elabora il documento *"Indirizzi generali e linee guida di attuazione"*. Il documento viene approvato tre mesi dopo (29.3.2000) con decreto del ministro dei Lavori Pubblici di concerto con i Ministri dei Trasporti e della Navigazione, dell'Interno, della Pubblica Istruzione e della Sanità. Alla fine del mese di luglio 2000, dopo ulteriori quattro mesi) gli *"Indirizzi Generali e Linee Guida di Attuazione"* ricevono parere favorevole delle competenti Commissioni di Camera e Senato, assieme ad alcune raccomandazioni circa l'opportunità di estendere ulteriormente il raccordo e la collaborazione con i livelli regionale, provinciale e comunale e di tenere conto delle scelte effettuate in ambito del Piano Nazionale dei trasporti e della Logistica. Alla fine dello stesso 1999 la legge del 23.12.1999 n. 488 assicura l'approvvigionamento finanziario per i primi due programmi di attuazione del Piano stesso.

³⁰⁶ Ministero dei Lavori Pubblici, ministero dei Trasporti e della Navigazione, ministero dell'Interno, ministero della Pubblica Istruzione, Ministero della Sanità. Dopo qualche mese il gruppo di lavoro viene allargato al ministero dell'Ambiente per le evidenti connessioni tra miglioramento della sicurezza stradale e riduzione dell'inquinamento da traffico su strada.

Nel secondo semestre dell'anno 2000, nelle more della costituzione del Comitato di redazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, viene definito e avviato all'attuazione il programma sperimentale per la realizzazione di Progetti Pilota in materia di sicurezza stradale. Il programma ha il fine di verificare il tipo di risposte delle Amministrazioni locali di fronte all'esigenza di predisporre progetti con un forte carattere innovativo e multisettoriale, in grado di supportare efficacemente una nuova e più efficace politica di miglioramento della sicurezza stradale.³⁰⁷

Nel primo semestre del 2001 vengono costituiti gli organi per la redazione del Piano la cui elaborazione viene avviata, in coerenza con quanto indicato nel documento *"Indirizzi generali e linee guida di Attuazione"* e con le indicazioni contenute nei pareri di camera e senato, nel giugno del 2001. L'elaborazione del Piano prevede una intensa attività di consultazione e concertazione sia con i rappresentanti di Regioni, Province e Comuni, sia con le rappresentanze economiche e sociali direttamente interessate ai temi della sicurezza stradale. In queste fasi si rivela di fondamentale importanza il contributo della *Consulta Nazionale della Sicurezza Stradale* in quanto sede di confronto e concertazione delle rappresentanze economiche e sociali e del *Comitato di Redazione del Piano*, formato da tutte le rappresentanze istituzionali interessate (di livello nazionale, regionale e locale).

In particolare l'azione della Consulta si rivela decisiva in quanto riesce a comporre in un quadro coerente le istanze e gli obiettivi di tutte le rappresentanze sociali ed economicamente interessate e a esprimere questo quadro in otto linee di azione pienamente coerenti sia con il documento *"Indirizzi Generali e linee Guida di Attuazione"*, sia con le indicazioni di Camera e Senato, sia – infine – con le note preliminari elaborate dalla segreteria tecnica del Comitato di Redazione del Piano.

Grazie a questa coerenza, le otto linee di azione proposte dalla Consulta Nazionale sulla Sicurezza Stradale entrano a far parte del Piano con poche e marginali modificazioni.³⁰⁸

Alla fine del 2001 gli elaborati del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale sono tecnicamente finiti e nei primi tre mesi del 2002 si completano le ultime verifiche interistituzionali. L'edizione definitiva del PNSS è datata marzo 2002. Da questa data l'attività di confronto interistituziona-

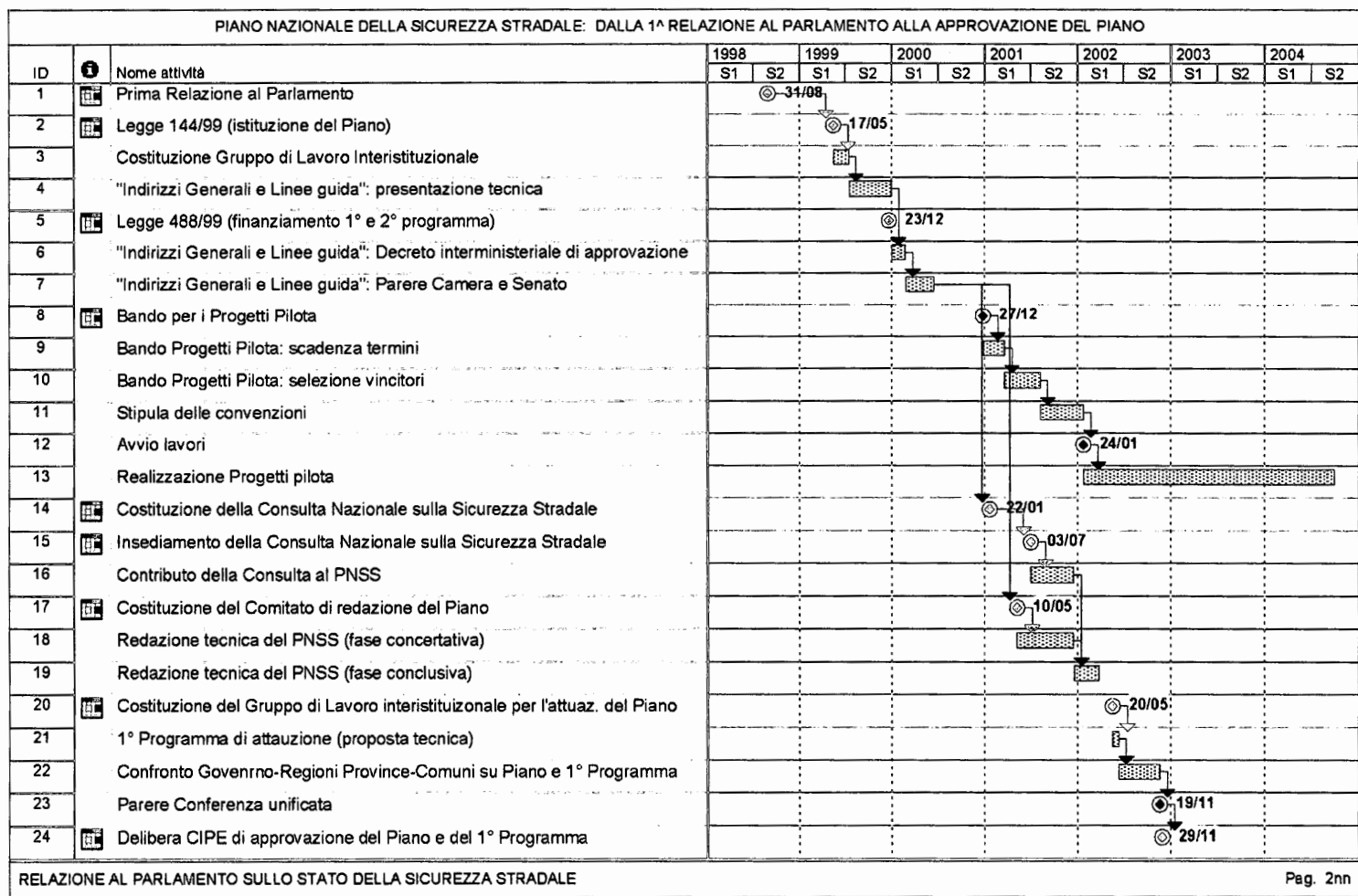
³⁰⁷ Si veda il successivo capitolo 9.2, *"I Progetti Pilota"*.

³⁰⁸ Cfr. Consulta nazionale sulla Sicurezza Stradale, *"Otto proposte"*, Roma, 2001.

le si sposta dai contenuti del Piano ai programmi di attuazione e alle modalità di allocazione delle risorse del Piano. In particolare:

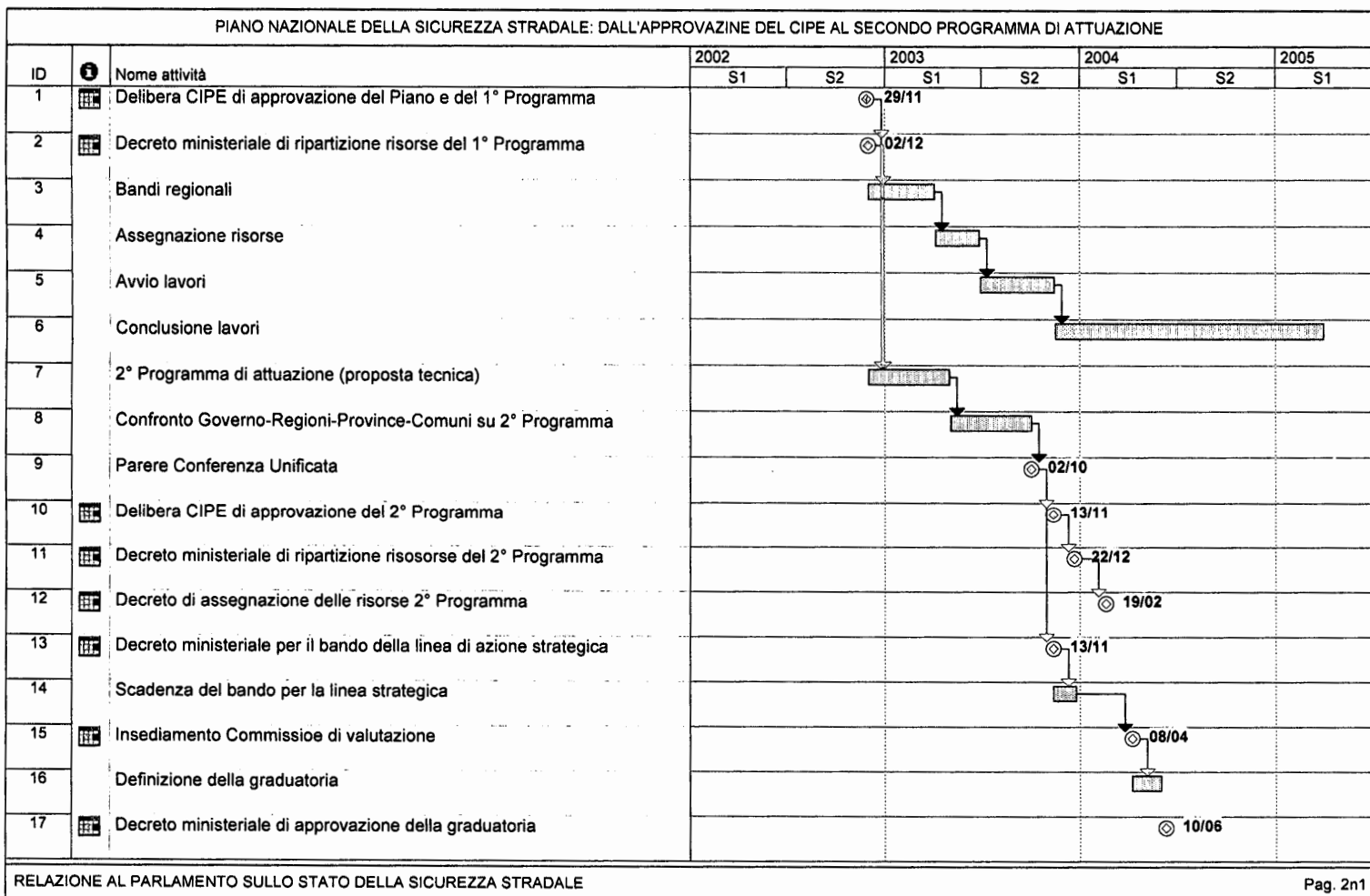
- a) il confronto tra governo nazionale, Regioni, Province e Comuni relativo al 1° Programma di attuazione si esaurisce pochi giorni prima dell'attuazione in sede CIPE per programma stesso, in data 29/11/2002;
- b) un analogo confronto relativo al 2° Programma di attuazione inizia subito dopo l'approvazione CIPE del 1° Programma e si conclude all'inizio del mese di ottobre 2003, un paio di mesi prima dell'approvazione del CIPE (22/12/2003).

Dalla fine del 2003 non sono state allocate ulteriori risorse finanziarie per l'attuazione del Piano e, conseguentemente, non sono stati definiti ulteriori Programmi di attuazione.



Tav. 9/1

RST



Tav. 9/2

RST

Per completezza, e in estrema sintesi, si rammenta che il *“Piano Nazionale della Sicurezza Stradale”* tende a:

- definire un quadro complessivo di riferimento delle misure che possono essere attuate per migliorare la sicurezza stradale;
- promuovere azioni e interventi di natura innovativa o in settori fino ad ora trascurati, tenendo anche conto delle esperienze realizzate in altri Paesi europei;
- favorisce il coordinamento e la concertazione interistituzionale e il partenariato pubblico privato;
- incentiva interventi di natura multisettoriale, in grado di agire efficacemente su tutti gli aspetti della sicurezza stradale.

Inoltre, in relazione al fatto che circa l'84% dell'incidentalità stradale si determina sulla rete infrastrutturale di competenza di Regioni, Province e Comuni,³⁰⁹ il Piano dedica particolare attenzione, e la maggior parte delle risorse, a misure di incentivazione a vantaggio delle Regioni e, soprattutto, delle Province e dei Comuni.

Infine, il Piano adotta due principi di riferimento:

- l'individuazione dei fattori di rischio per poter determinare le azioni più efficaci per rimuoverli o, quanto meno, per ridurne la portata;
- il monitoraggio della attuazione degli interventi e, soprattutto, dei risultati conseguiti, al fine di poter fondare su elementi certi le valutazioni di efficacia e di efficienza sulle misure adottate, sui programmi di attuazione e sullo stesso Piano.

L'obiettivo ultimo dell'azione di monitoraggio è quello di assicurare ai decisori elementi conoscitivi e valutativi in grado di orientare le scelte di intervento sulla base dei risultati conseguiti. In altri termini, all'azione di monitoraggio è affidato il compito non tanto di descrivere gli eventuali progressi realizzati quanto di orientare il progressivo miglioramento del Piano e dei suoi strumenti attuativi. A tale fine il Piano prevede la costruzione di una rete di centri di monitoraggio incardinati presso tutti i principali soggetti di governo della sicurezza stradale: Governo nazionale, Governo regionali, Province e Comuni (ovviamente il riferimento è ai Comuni di dimensioni grandi o intermedie, che sono in grado di porre in essere politiche di sicurezza stradale sufficientemente ampie e articolate da giovare di un'azione di monitoraggio).

Le linee di azione del Piano sono:

- 1) messa in sicurezza delle strade extraurbane che presentano i più elevati indici di mortalità e ferimento (strade a massimo rischio);
- 2) messa in sicurezza delle zone urbane ad elevata incidentalità;

³⁰⁹ Si veda il precedente paragrafo 4.2, *“La prevalenza dell'incidentalità locale”*.

- 3) misure per la migliore protezione degli utenti deboli e a rischio;
- 4) misure di contrasto dei comportamenti di guida a rischio (con particolare riferimento ai trasgressori abituali che attuano comportamenti ad elevato rischio per se e per gli altri);
- 5) gestione dei limiti di velocità;
- 6) supporti al monitoraggio e al governo della sicurezza stradale;
- 7) costruzione della cultura della sicurezza stradale;
- 8) rafforzamento e finalizzazione delle misure di prevenzione, controllo e repressione;
- 9) rafforzamento e finalizzazione dell'azione del sistema sanitario nazionale;
- 10) messa in sicurezza di reti stradali e sistemi di mobilità attraverso misure intersettoriali;
- 11) miglioramento della qualità della rete stradale esistente e sua manutenzione;
- 12) rafforzamento del contributo del sistema assicurativo alla sicurezza stradale;
- 13) miglioramento dei livelli complessivi di sicurezza del parco veicoli;
- 14) misure di contrasto dell'incidentalità stradale nei tragitti casa-lavoro e negli spostamenti per lavoro;
- 15) rafforzamento del contributo alla sicurezza stradale del trasporto collettivo;
- 16) miglioramento dei livelli di sicurezza del trasporto e distribuzione delle merci e sviluppo delle aree di sosta per il trasporto merci.³¹⁰

³¹⁰ Per un esame dei contenuti del Piano si rimanda direttamente a: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, *"Piano Nazionale della Sicurezza Stradale"*, Roma, marzo 2002.

9.2 I PROGETTI PILOTA

9.2.1 OBIETTIVI

Nell'autunno del 2000, dopo il completamento dell'iter approvativo degli *"Indirizzi Generali e Linee Guida di Attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale"*, nel periodo precedente all'avvio dei lavori per la definizione del Piano Nazionale, la Segreteria Tecnica del gruppo di lavoro interistituzionale evidenzia l'opportunità di promuovere un piccolo numero di progetti pilota dedicati al miglioramento della sicurezza stradale, con l'esplicito obiettivo di acquisire elementi conoscitivi diretti:

- a) sul livello di attenzione che le amministrazioni locali dedicano alla sicurezza stradale;
- b) sulla capacità di progettare e realizzare interventi innovativi e di carattere intersettoriale;
- c) sulla disponibilità a concertare con altre amministrazioni pubbliche interventi e programmi di azione nel campo della sicurezza stradale;
- d) sulla capacità di stabilire rapporti di partenariato con strutture private, associazioni, rappresentanze economiche e sociali, anche al fine di ampliare e completare la gamma di risorse finanziarie, professionali e organizzative dedicate alla sicurezza stradale.

Secondo questa linea di riflessione i progetti pilota avrebbero dovuto avere una triplice valenza:

- i. da un lato avrebbero costituito un primo intervento coerente con gli indirizzi e le linee guida che erano state recentemente approvate dai Ministri competenti e avevano ricevuto parere positivo dalle competenti commissioni di Camera e Senato;
- ii. dall'altro avrebbero rappresentato un importante test per verificare il tipo di risposta del sistema delle amministrazioni locali alle linee di azione più complesse ed evolute, fornendo indicazioni preziose per calibrare il grado di innovazione e di complessità del Piano;
- iii. infine, avrebbero evidenziato eventuali punti di debolezza sui quali sarebbe stato opportuno prevedere specifiche misure di sostegno e rafforzamento.

Le analisi e le elaborazioni che hanno condotto alla proposta dei progetti pilota nascono anche dal fatto che tra il luglio del 2000 e il giugno del 2001, per quasi un anno, l'attività di elaborazione del Piano viene sostanzialmente sospesa.³¹¹

³¹¹ Si veda la tavola 9/1 che riporta il digramma di Gantt dei principali atti compresi tra la prima Relazione al Parlamento sullo Stato della Sicurezza Stradale e l'approvazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale da parte del CIPE.

Infatti, dopo il parere favorevole sul documento di *“Indirizzi Generali e Linee Guida di Attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale”*, reso dal Senato nel luglio del 2000 occorre attendere fino al 10 maggio 2001 per la costituzione del gruppo di redazione del Piano e fino al 3 luglio del 2001 per l’insediamento della *Consulta Nazionale sulla Sicurezza Stradale*.³¹² In definitiva, l’iniziativa dei progetti pilota, risponde anche ad una esigenza di colmare un vuoto e di ridurre i ritardi determinati dai tempi morti.

Il 27 dicembre 2000 il Ministro dei Lavori Pubblici approva il *“Bando di gara per la realizzazione di interventi sperimentali multisettoriali per migliorare la sicurezza stradale denominati Progetti Pilota.”* che mette a concorso finanziamenti per 23,0 miliardi di Lire, successivamente incrementati a 24,2 per finanziare tutti i progetti che avevano raggiunto un punteggio di eccellenza. Nel 2001, il programma viene dotato di ulteriori 8 miliardi (4 milioni di Euro) che vengono utilizzati per finanziare altri progetti sulla base della gradualità già approvata.

9.2.2 CONTENUTI

In relazione agli obiettivi sopra descritti, i contenuti dei Progetti Pilota sono calibrati per verificare la risposta del sistema delle Amministrazioni locali di fronte a linee di azione **fortemente innovative e caratterizzate da una intrinseca difficoltà tecnica e, soprattutto, procedurale e organizzativa**.³¹³ In particolare, il bando finanzia i seguenti tipi di intervento:

- a) la sperimentazione di interventi, innovativi e di natura multisettoriale, nel campo della sicurezza stradale, con particolare riferimento all’integrazione dei sistemi di analisi/monitoraggio delle condizioni di incidentalità e dei fattori di rischio con misure tese a contrastare e, tendenzialmente eliminare, i suddetti fattori di rischio;
- b) la collaborazione e la concertazione tra diversi Uffici di una stessa Amministrazione, tra diverse Amministrazioni (dello stesso livello e di livello diverso) e il partenariato tra Amministrazioni pubbliche e altri organismi pubblici o privati;
- c) il confronto sistematico tra le Amministrazioni locali sulle tecniche di monitoraggio, sulle modalità di intervento, sulle forme organizzative, sui costi, sui vantaggi e sulle problematiche che caratterizzano le diverse soluzioni;

³¹² Si veda quanto indicato in Appendice, al paragrafo B, *Cronologia dei principali atti normativi e amministrativi per il miglioramento della sicurezza stradale*.

³¹³ Ne deriva che tra gli obiettivi del bando dei Progetti Pilota non rientrava quello di proporre linee di azioni semplici, consolidate e di agevole attuazione ma al contrario di verificare la capacità di innovazione e sviluppo proponendo obiettivi di non semplice acquisizione e contenuti di non semplice realizzazione.

- d) la creazione di un repertorio ciclicamente aggiornato di metodologie, tecniche, strumenti, forme organizzative, oneri sostenuti e risultati progressivamente conseguiti.

I campi di applicazione proposti dal bando sono:

- sistemi infrastrutturali di massimo rischio e cioè quelli che presentano i più elevati tassi di mortalità e ferimento;
- aree urbane e sistemi territoriali caratterizzati da elevati tassi di mortalità e ferimento per incidenti stradali;
- gli utenti deboli e a rischio e cioè, per quanto riguarda gli utenti deboli, i pedoni, i ciclisti e i conducenti di ciclomotori e motocicli e, per quanto riguarda gli utenti a rischio, i conducenti giovani (meno di 30 anni), i conducenti anziani (oltre 64 anni), gli etilisti e i forti bevitori, altre categorie particolari;
- incidenti stradali sul lavoro e per lavoro, definendo una specifica strategia di contrasto degli incidenti stradali sul lavoro e di quelli *“in itinere”* e promuovendo le opportune forme di partenariato col sistema delle imprese.

Le azioni previste dal progetto oltre ad essere coerenti con i *“Principi di riferimento”* indicati al paragrafo 2.1 degli *“Indirizzi Generali e Linee Guida di Attuazione”* dovevano anche:

- essere ispirati ad un’azione di contrasto sistematica;
- individuare la problematica di riferimento e le componenti infrastrutturali (strade o porzioni di strade) e di mobilità che costituivano il acampo di applicazione dell’intervento (o degli interventi) e definire gli obiettivi specifici del *“Progetto Pilota”* in termini quantitativamente determinati sia per quanto riguarda la riduzione delle vittime, sia per quanto riguarda i tempi di acquisizione dei risultati;
- individuare un sistema di interventi:
 - aggiuntivo rispetto a quelli ordinariamente posti in essere in materia di sicurezza stradale;
 - specificamente mirato a ridurre il numero delle vittime;
- individuare standard di sicurezza ai quali fare riferimento per valutare i risultati conseguiti e l’efficacia delle azioni intraprese;
- porre particolare attenzione all’analisi dei fattori di rischio determinati dal contesto ambientale (volume e composizione del traffico, assetto urbanistico o territoriale in relazione alle caratteristiche della rete infrastrutturale e della mobilità, tipologia di utenti, etc.).

Per fornire ulteriori elementi di supporto il bando era accompagnato da una ampia documentazione tecnica alla quale si faceva diretto riferimento per descrivere le caratteristiche delle azioni ammesse a finanziamen-

to, i criteri e i parametri di valutazione, l'entità del cofinanziamento in relazione allo stato dell'incidentalità e alle caratteristiche della proposta, etc.³¹⁴

9.2.3 PARAMETRI ECONOMICI

L'entità massima del cofinanziamento viene determinata in relazione a due parametri:

- il costo complessivo del *"Progetto Pilota"*;
- l'entità del costo sociale determinato dalle vittime degli incidenti stradali.

In particolare viene adottato un criterio di proporzionalità tra la soglia massima di cofinanziamento e l'entità del costo sociale determinato dal numero di morti e feriti per incidenti stradali nel territorio di competenza del soggetto proponente. Sulla base di tale criterio vengono definite tre classi di danno sociale in relazione alle quali si determinano i seguenti massimali di cofinanziamento:

- Lire 1.500 milioni per province e comuni che rientrano nella classe di massimo danno sociale;
- Lire 1.000 milioni per province e comuni che rientrano nella classe di elevato danno sociale;
- Lire 750 milioni per tutte le altre circoscrizioni amministrative.³¹⁵

Inoltre, in relazione al fatto che le Amministrazioni di minori dimensioni demografiche sono caratterizzate da più contenuti livelli di danno sociale ma anche dalla disponibilità di minori risorse finanziarie e professionali, il bando prevede una differenziazione inversa per le quote massime di cofinanziamento che risultano pari:

- al 50% dei costi complessivi del *"Progetto Pilota"*, per province e comuni che rientrano nella classe di massimo danno sociale;
- al 60% per province e comuni che rientrano nella classe di elevato danno sociale;
- al 70% per tutte le altre province e tutti gli altri comuni.

³¹⁴ Cfr. Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, Progetti Pilota, Documentazione Tecnica. Ministero dei Lavori Pubblici, Dicembre 2000.

³¹⁵ Nel bando si specifica che rientrano nella classe di massima entità del danno sociale, determinato dagli incidenti stradali, le province di Milano, Roma, Torino e Brescia e i comuni di Roma e Milano; rientrano nella classe di elevata entità del danno sociale le province di Treviso, Vicenza, Venezia, Verona, Padova, Firenze, Bologna, Cuneo, Modena, Ravenna, Bergamo, Udine, Latina, Bari e i comuni di Torino, Firenze, Napoli, Bologna, Palermo, Genova, Catania; rientrano nella classe di media entità tutte le altre province e gli altri comuni.

I parametri di selezione dei progetti da ammettere al finanziamento sono molto articolati e si basano su sei criteri di base:

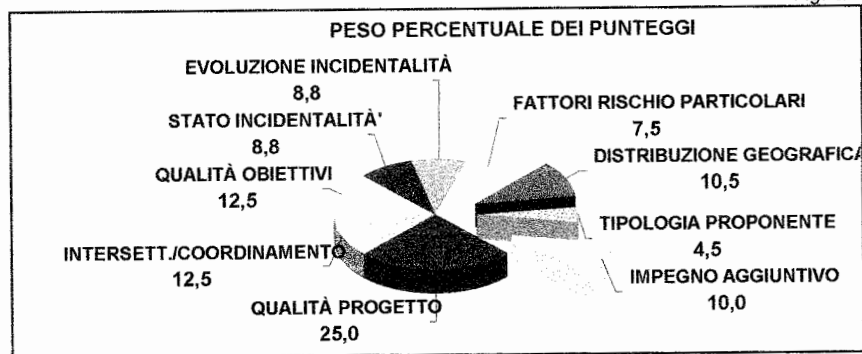
1. la qualità tecnica del progetto (misurata attraverso sei parametri);
2. l'intersectorialità e il coordinamento (rilevata attraverso quattro parametri);
3. la natura degli obiettivi e la loro coerenza con gli *"Indirizzi Generali e Linee Guida di Attuazione"* (misurata attraverso quattro parametri);
4. lo stato dell'incidentalità (due parametri);
5. l'evoluzione dell'incidentalità (due parametri);
6. la presenza di condizioni di rischi particolari e specifiche.

Infine, il bando adotta due ulteriori criteri di selezione:

- vengono premiate con un punteggio aggiuntivo i progetti che richiedono un cofinanziamento inferiore a quello massimo consentito (al fine di favorire proposte che nascono da una forte motivazione al miglioramento della sicurezza stradale e non solo dall'opportunità di intercettare un finanziamento statale);
- vengono premiate con un punteggio aggiuntivo i progetti *"isolati"*, progetti cioè che costituiscono la sola proposta (o una delle due proposte) presentate in una regione (al fine di conseguire una ripartizione territoriale più equilibrata della sperimentazione e ridurre la concentrazione di finanziamenti che dopo la terza o quarta proposta determinerebbero vantaggi marginali alla sperimentazione locale).

Questa sistema di valutazione, nonostante al sua intrinseca complessità, fornirà risultati decisamente soddisfacenti, come vedremo tra breve. Il peso centesimale di ciascun parametro è riportato nella figura seguente.

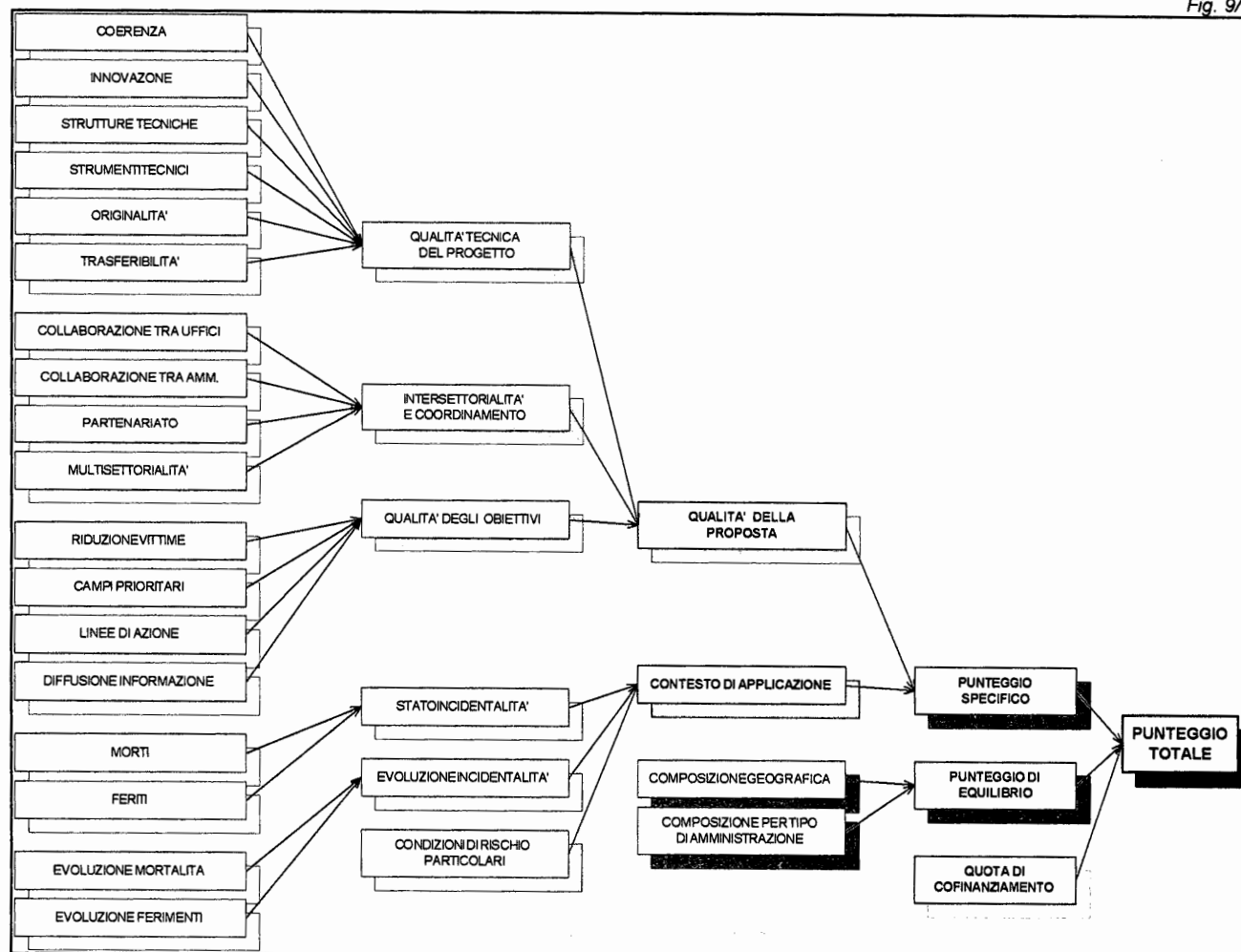
Fig. 9/1



RST su fonti varie

L'insieme dei parametri è illustrato nella figura 9/2 riportata nella pagina seguente.

Fig. 9/2



RST su fonti varie

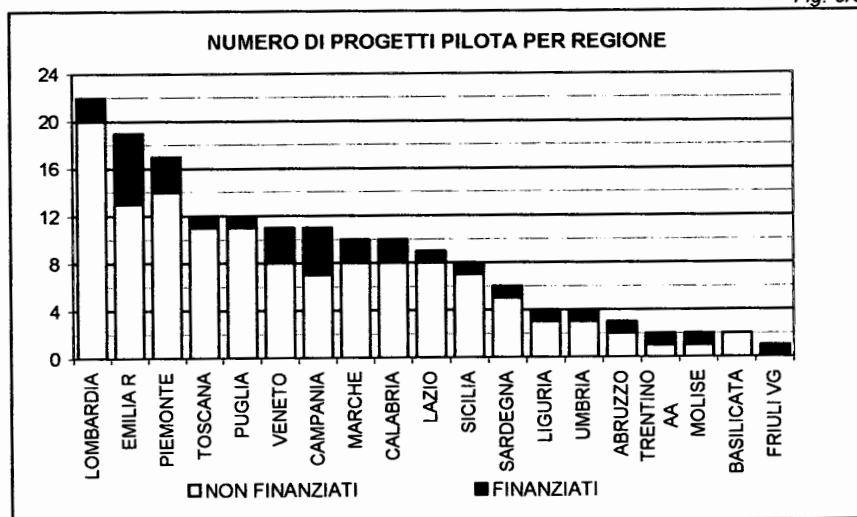
9.2.4 STATO DI ATTUAZIONE E RISULTATI

La procedura attuativa prevede la presentazione delle proposte entro 60 giorni, la selezione delle proposte da finanziare, la stipula di apposite convenzioni tra Amministrazione assegnataria del finanziamento e Amministrazione erogante, l'avvio dei lavori e il loro finanziamento per stati di avanzamento, il monitoraggio dei lavori di attuazione e, soprattutto, il **monitoraggio dei risultati conseguiti**.

Al bando hanno **partecipato 165 progetti**, per un impegno complessivo di 216,5 miliardi e un a richiesta complessiva di cofinanziamento pari a 97,2 miliardi. **I progetti pilota finanziati nella prima fase sono stati 33** (il 20,0% dei progetti presentati) per un impegno complessivo di 58,3 miliardi di Lire (il 26,9% dell'impegno complessivo di tutte le proposte presentate) e un cofinanziamento a carico dello Stato di 24,2 miliardi di Lire (il 24,9% dei finanziamento complessivamente richiesti).

Le proposte e i progetti ammessi al finanziamento si distribuiscono in modo abbastanza omogeneo tra le regioni, sia per quanto riguarda il numero delle proposte, sia per quanto riguarda gli importi, con alcune vistose eccezioni costituite dalla Lombardia e in misura meno marcata dall'Emilia-Romagna che esprimono un numero di progetti e una proposta di impegno finanziario decisamente superiori alla media e, al capo opposto dal Friuli e Venezia-Giulia, dal Molise, dalla Basilicata e dal Trentino Alto Adige che esprimono un numero di proposte e una disponibilità ad investire decisamente inferiore alla media.

Fig. 9/3



RST su fonti varie