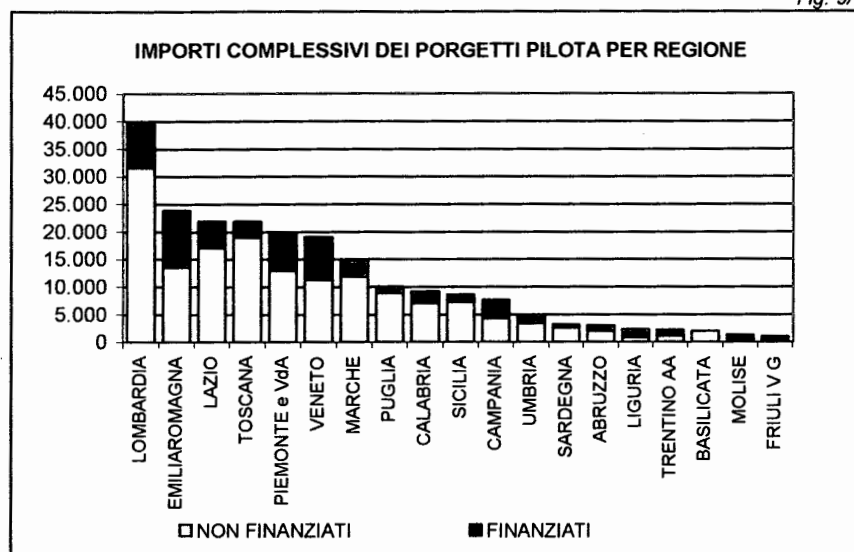


Fig. 9/4



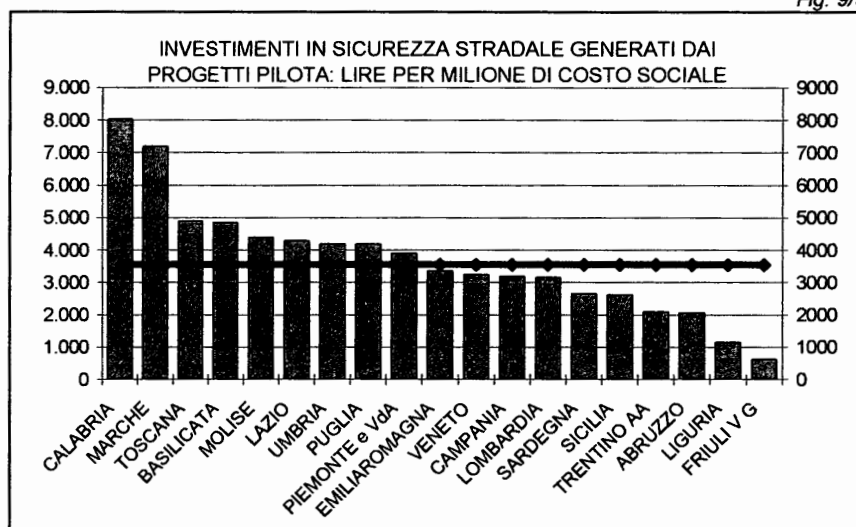
RST su fonti varie

Naturalmente la mera distribuzione regionale del numero delle proposte e del costo complessivo di queste non tiene conto delle dimensioni delle diverse regioni e, in particolare, delle dimensioni del costo sociale determinato dagli incidenti stradali e dalle loro vittime. Appare pertanto utile verificare il rapporto tra la disponibilità ad investire in sicurezza stradale (che in questo caso viene misurata attraverso il costo complessivo delle proposte elaborate nelle diverse regioni) e il costo sociale regionale degli incidenti stradali.

Questa analisi evidenzia una graduatoria affatto differente:

- le Amministrazioni locali della Calabria e delle Marche mostrano complessivamente una disponibilità ad investire in sicurezza stradale superiore a 7.000 Lire per milione di costo sociale;
- le Amministrazioni di Toscana, Basilicata, Molise, Lazio, Umbria, Puglia e Piemonte e Valle d'Aosta fanno registrare una disponibilità ad investire inferiore, compresa tra 5.000 e 4.000 Lire per milione di costo sociale;
- le Amministrazioni di Emilia-Romagna, Veneto, Campania, Lombardia, Sardegna, Sicilia, Trentino Alto Adige e Abruzzo presentano valori compresi tra 3.500 e 2.000;
- infine, le Amministrazioni locali della Liguria e del Friuli confermano la bassa disponibilità a investire in sicurezza stradale (almeno stando a quanto emerge dalla partecipazione al bando nazionale per i Progetti Pilota).

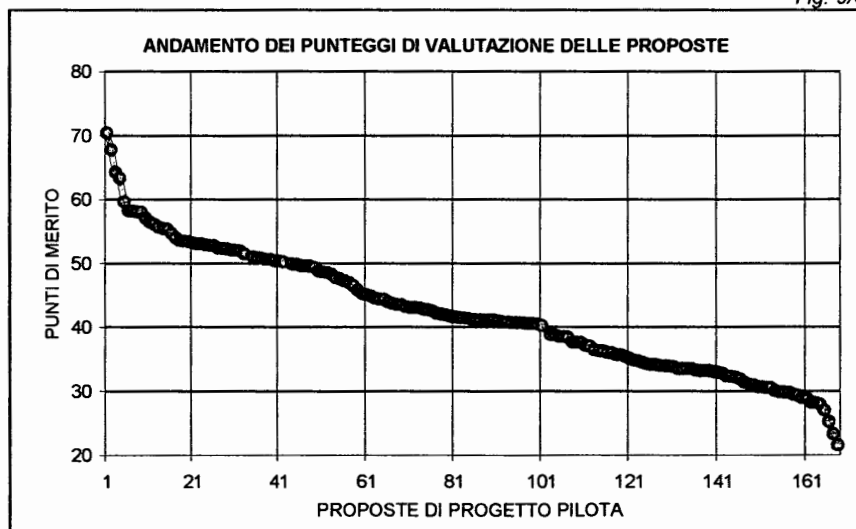
Fig. 9/5



RST su fonti varie

I punteggi evidenziano una forte differenziazione qualitativa delle proposte con un arco di oscillazione compreso tra 70 e 22 punti laddove il massimo teorico è 100 e la soglia minima di ammissibilità ai finanziamenti è pari a 40 punti.

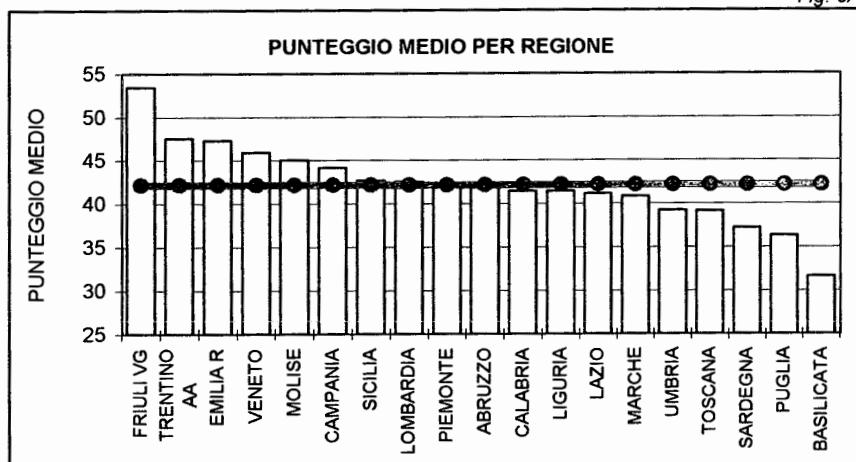
Fig. 9/6



RST su fonti varie

La forte variazione dei punteggi si ripropone all'interno di ciascuna regione o, in altri termini, **le proposte che risultano strutturate in modo più convincente non sono appannaggio esclusivo di alcune aree o regioni e lo stesso accade per le proposte meno convincenti.**<sup>316</sup> Tuttavia occorre rilevare che le circoscrizioni meridionali e centrali fanno registrare mediamente punteggi leggermente inferiori (rispettivamente 40 e 41) rispetto a quelle settentrionali (46).

Fig. 9/7



RST su fonti varie

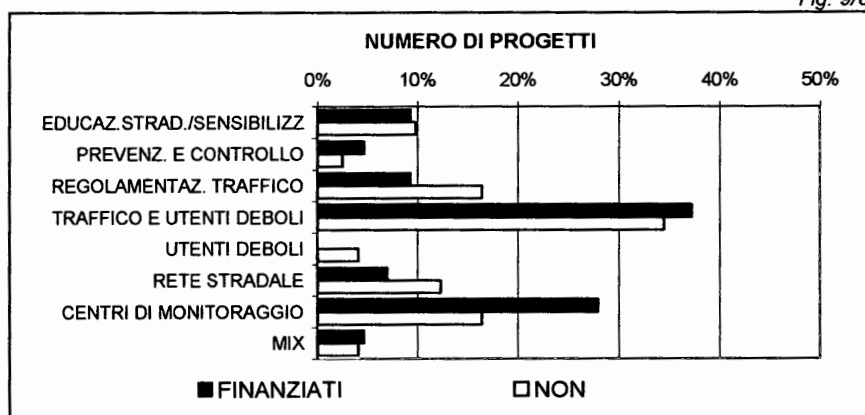
Infine, i campi di applicazione sui quali convergono la maggior parte dei progetti pilota sono sostanzialmente due:

- la **regolamentazione del traffico in funzione di una migliore protezione degli utenti deboli**;
- la realizzazione di **centri di monitoraggio e governo della sicurezza stradale** che vengono proposti in piena sintonia con le indicazioni degli *"indirizzi generali e linee guida di attuazione"* e, solitamente, saranno realizzati con grande coerenza rispetto al progetto iniziale.

Entrambe le scelte derivano da una nuova riflessione sui temi della sicurezza stradale alla quale non sono estranei gli *"Indirizzi Generali e Linee Guida di Attuazione"* e i numerosi seminari di informazione e approfondimento delle tematiche trattate in questo documento realizzati in tutte le regioni italiane.

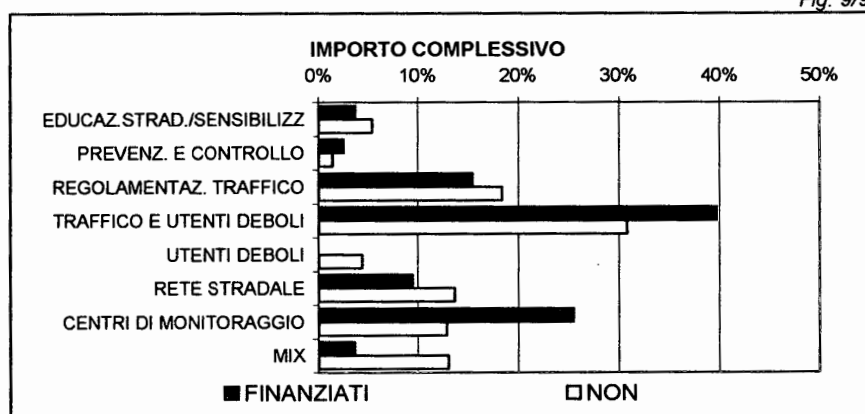
<sup>316</sup> Questa circostanza ha ridimensionato un sentir comune che attribuiva alle regioni centro-settentrionali una capacità progettuale e propositiva nettamente superiore a quella presente in altre circoscrizioni geografiche. Una certa maggiore rapidità e abilità propositiva delle amministrazioni delle circoscrizioni centro-settentrionali rimane ma non assume più i caratteri di un netto divario come poteva accadere in anni precedenti.

Fig. 9/8



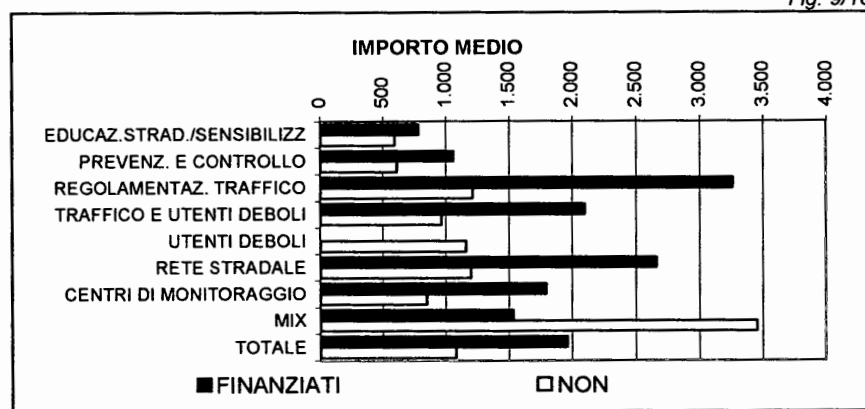
RST su fonti varie

Fig. 9/9



RST su fonti varie

Fig. 9/10



RST su fonti varie

### 9.2.5 STATO DI ATTUAZIONE

Lo stato di attuazione costituisce, probabilmente l'aspetto più critico del programma dei Progetti Pilota.

Alla fine del mese di settembre 2004 risultavano:

- a) formalmente completati 2 progetti;
- b) sostanzialmente completati ma con la procedura formale ancora da perfezionare, 8 progetti;
- c) in corso di realizzazione 20 progetti;
- d) non ancora iniziati, 3 progetti.

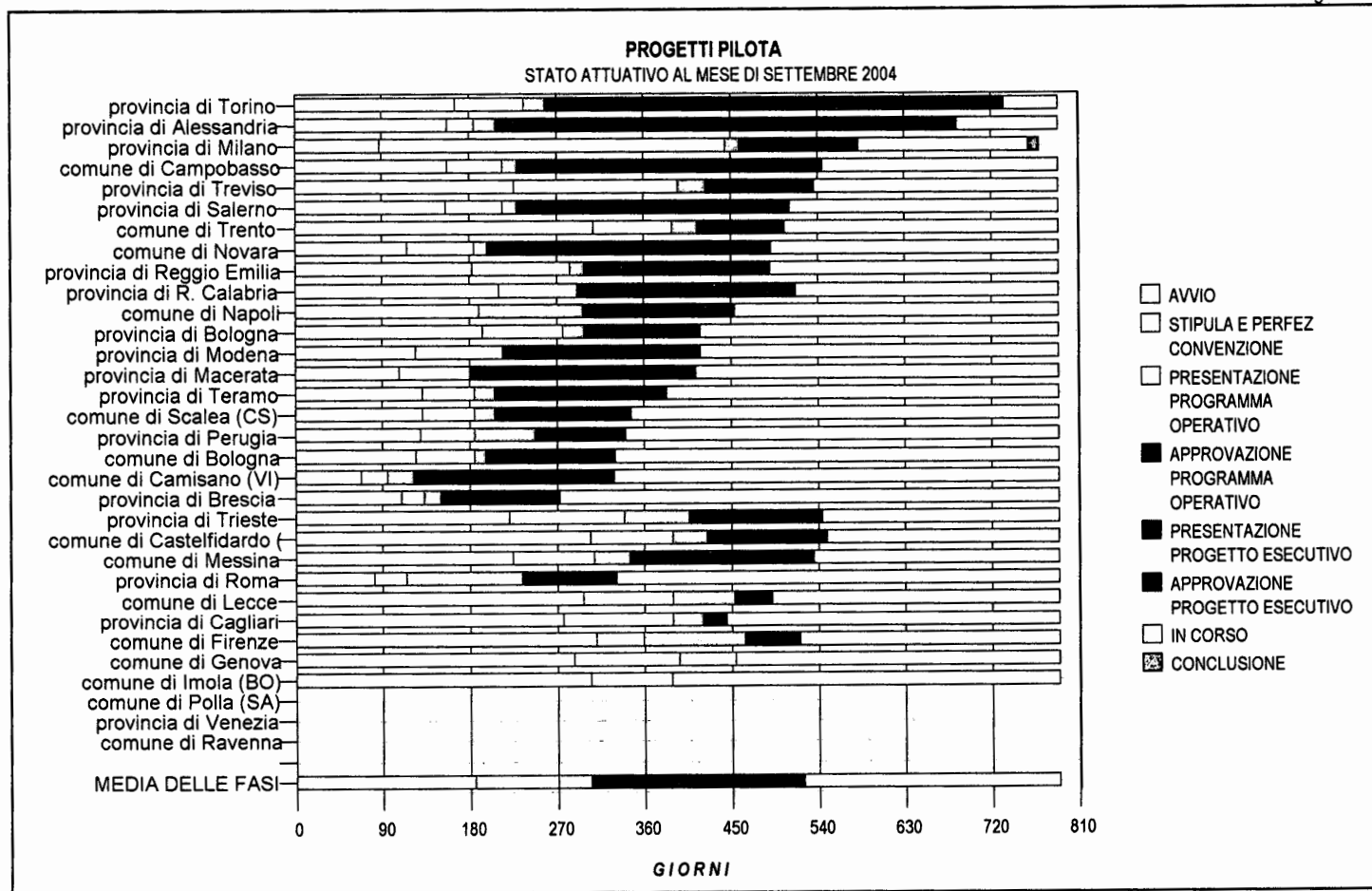
Inoltre, la durata delle diverse fasi appare straordinariamente ampia:

- la definizione delle convenzioni da stipulare ha avuto una durata media di 180 giorni ancorché la documentazione tecnica recasse una convenzione tipo che è stata fedelmente seguita, a meno delle ovvie specificità dei diversi progetti;
- la stipula e il perfezionamento della convenzione ha portato via ulteriori 90 giorni;
- la presentazione del programma operativo ha richiesto 30 giorni, tempi decisamente contenuti rispetto ai precedenti ma occorre ricordare che alla presentazione di tale programma era subordinata l'erogazione della prima quota di finanziamento statale;
- la verifica e l'approvazione del programma operativo ha richiesto poco più di 40 giorni;
- l'elaborazione del progetto esecutivo e la sua presentazione al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha richiesto 82 giorni;
- la verifica e approvazione del progetto esecutivo ha richiesto 96 giorni;
- i progetti che sono giunti a conclusione hanno dedicato mediamente 18 mesi per le fasi attuative.

In sostanza, la procedure adottata ha imposto:

- a) un tempo medio di **17,2 mesi tra l'assegnazione dei finanziamenti e l'inizio dei lavori**;
- b) un tempo medio di **18 mesi per la realizzazione** di interventi che spesso presentavano notevoli difficoltà tecniche, organizzative e procedurali (si veda la figura 9/11 posta alla pagina seguente).

Fig. 9/11



RST su fonti varie

Si tratta di una composizione di tempi che non richiede particolari commenti se non quello relativo alla **assoluta necessità di creare le condizioni che consentono di tagliare radicalmente i tempi delle procedure amministrative.**

In particolare i tempi delle prime quattro fasi (approntamento delle convenzioni e convocazione delle amministrazioni assegnatarie dei finanziamenti, verifica e stipula delle convenzioni, presentazione di un sintetico programma operativo che, nelle esplicite indicazioni del bando, doveva essere poco più ampio delle indicazioni sui tempi già presenti nella proposta di progetto pilota, approvazione del programma operativo che assume il significato di un riscontro di coerenza con quanto già indicato nella proposta di progetto) hanno impegnato 11 mesi e mezzo quando avrebbero potuto consumarsi nel giro di poche settimane (uno o due mesi) ed **effettivamente alcune amministrazioni sono riuscite a contenere le fasi di avvio in questi ragionevoli tempi.**

Ovviamente la causa di questi tempi non può essere ricercata nell'impegno delle risorse professionali che hanno materialmente realizzato gli atti amministrativi previsti ma nel sistema di regole e, soprattutto, nelle condizioni procedurali e organizzative che non hanno consentito se non in rare occasioni, di tenere un passo accettabile.

#### 9.2.6 CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Allo stato attuale, dopo quasi quattro anni dalla data di pubblicazione del bando sulla Gazzetta Ufficiale, lo stato di attuazione e i risultati del programma per la realizzazione di Progetti Pilota è il seguente.

- A) Il primo elemento sul quale richiamare l'attenzione è che il **programma dei progetti pilota è stato una "buona levatrice"**. La maggior parte delle strutture che oggi costituiscono centri di eccellenza tecnica o delle amministrazioni che attualmente costituiscono un riferimento indiscusso per la qualità delle strategie di sicurezza stradale poste in essere, si sono formate anche attraverso l'esperienza dei Progetti Pilota. Ovviamente con questo non si intende affermare un nesso di causa effetto diretto tra il programma dei progetti pilota e lo sviluppo di queste strutture tecnico-amministrative e di queste abilità, una tale affermazione sarebbe inesatta e del tutto ingenerosa nei confronti dei veri soggetti dell'innovazione: i decisori politici e i tecnici delle amministrazioni che hanno condotto a buon fine i Progetti Pilota. Inoltre, con ogni probabilità vi sarebbero state altre occasioni per avviare lo sviluppo di abilità e capacità che si è determinato nel suc-

cessivo triennio. Ma resta il fatto che i Progetti Pilota hanno rappresentato la prima esperienza di rilevante impatto e di forte sviluppo per la maggior parte degli attuali punti di eccellenza in materia di sicurezza stradale. Sotto questo profilo i Progetti Pilota hanno rappresentato un cospicuo successo e sono andati anche oltre gli obiettivi.

- B) Anche per quanto riguarda le ricadute della sperimentazione sui contenuti del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale si può tracciare un bilancio decisamente soddisfacente. Molti dei contenuti del Piano e, ancor più, dei primi due programmi di attuazione sono stati messi a punto analizzando le esperienze dei progetti pilota, cercando procedure più semplici, rafforzando linee di azione che sono risultate senza risposta.
- C) Il terzo elemento sul quale richiamare l'attenzione ha, invece, un segno opposto. In quattro anni non tutti i progetti pilota sono arrivati a conclusione. Alcuni sono stati avviati con due anni di ritardo. Siamo cioè di fronte a **tempi molto diversificati che in talune situazioni si allungano fino a vanificare parte degli obiettivi del programma stesso**. Tale condizione impone una urgente riflessione sui motivi di tali ritardi e sui provvedimenti che è possibile adottare ridurre il rischio che tali ritardi si ripetano in programmi futuri. Allo stato attuale si ritiene che la causa prima dei ritardi sia da ricercarsi, salvo eccezioni che non fanno storia, nella viscosità e complessità dei meccanismi procedurali e nella mancanza di una sede unica di decisione e responsabilità che sappia evitare un andamento che procede per balzi e lunghe interruzioni e che è destinato a frustrare l'impegno e la buona volontà degli amministratori e dei tecnici più sensibili e impegnati sul versante della sicurezza stradale.

Probabilmente il terzo elemento, i disastrosi effetti delle procedure e dell'assetto organizzativo in essere, è quello che fornisce le indicazioni più rilevanti: al di là di ogni valutazione tecnica sulla qualità e sui tempi dei Progetti Pilota, senza intervenire sulla macchina preposta alla costruzione della sicurezza stradale, senza semplificarla e rafforzarla, l'azione mirata a migliorare la sicurezza stradale svolta a livello nazionale, regionale e locale sarà affetta da vincoli tali da ridurre radicalmente il livello complessivo di efficienza dell'azione pubblica con effetti deleteri sull'efficacia complessiva delle politiche di sicurezza stradale.



### 9.3 IL PRIMO PROGRAMMA DI ATTUAZIONE DEL PIANO <sup>317</sup>

#### 9.3.1 OBIETTIVI E TEMPI

Il primo Programma annuale di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale è dedicato a favorire lo sviluppo di alcune linee di azione prioritarie dal Piano (indicate nel successivo paragrafo 8.3.2, *Contenuti*) da parte di Province e Comuni attraverso misure di incentivazione economica. Le risorse finanziarie del programma sono assicurate dall'accensione di un mutuo il cui onere è sostenuto attraverso un impegno di spesa quindicennale di 12,911 milioni di Euro da parte dello Stato che consente di acquisire la disponibilità di una somma complessiva di circa 129,114 milioni di Euro (250 miliardi di Lire).

La definizione degli obiettivi e dei contenuti del programma viene avviata nel maggio del 2002, con l'istituzione del gruppo di lavoro interistituzionale per l'attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale. Circa quaranta giorni dopo viene presentato il programma in linea tecnica. In quella sede si propone di adottare una ripartizione regionale delle risorse strettamente proporzionale all'entità delle vittime e del danno sociale determinato dagli incidenti stradali.

Il confronto tra governo nazionale, governi regionali e amministrazioni locali sui contenuti del programma e, in particolare, sui termini della ripartizione regionale delle risorse finanziarie, impegna 5 mesi (da luglio a novembre). Al termine del confronto le risorse vengono ripartite per il 70% in relazione all'entità del danno sociale e per il 30% in relazione allo sviluppo della rete stradale nazionale e provinciale.<sup>318</sup>

<sup>317</sup> Il "Programma annuale di attuazione. 2002" è riportato nella sez. C dell'appendice.

<sup>318</sup> Appare alquanto difficile comprendere il riferimento allo sviluppo della rete stradale extraurbana quale parametro di ripartizione delle risorse sia per la parzialità del dato (il 43% dei morti e il 70% dei feriti è determinato da incidenti sulla rete viaria urbana, si veda quanto indicato nel precedente paragrafo 4.2, *La prevalenza dell'incidentalità locale*), sia perché con la medesima legittimità si sarebbe potuto far riferimento a molti altri parametri settoriali che incidono sull'onerosità complessiva delle politiche di sicurezza stradale (le quote di utenti deboli sugli utenti complessivi della rete stradale, le quote di utenti a rischio sulla popolazione complessiva, l'incidenza del trasporto individuale sul trasporto complessivo, la presenza di punti e tratte stradali ad alto rischio, etc.) In effetti, l'unico parametro che rappresenta con certezza, in modo completo e in termini pertinenti la dimensione del problema da affrontare è costituito dal numero delle vittime e dalla loro distribuzione territoriale. Ovviamente, quando si avranno dati certi e puntuali sul costo sociale locale e suo costo locale medio di riduzione delle vittime sarà possibile adottare parametri di ripartizione più raffinati ma fino a quel momento il numero e la gravità delle vittime sembra il parametro più adeguato a rappresentare la gravità e le dimensioni del problema a risolvere. I risultati del criterio di ripartizione adottato vengono illustrati nell'appendice tecnica del programma, il cui testo è riportato nella sezione D dell'appendice.

Il 29 novembre 2002 il CIPE approva, assieme al Piano, anche il primo programma di attuazione.<sup>319</sup>

### 9.3.2 CONTENUTI

I campi di intervento sui quali si concentrano le misure di incentivazione previste dal Programma 2002 riguardano:

- a) la messa in sicurezza delle strade extraurbane a massimo rischio;<sup>320</sup>
- b) messa in sicurezza delle situazioni urbane a massimo rischio;
- c) manutenzione programmata della rete stradale extraurbana finalizzata a migliorare in modo sistematico la sicurezza stradale;
- d) moderazione del traffico e riqualificazione di strade e piazze per migliorare la sicurezza stradale e la fruibilità della rete viaria urbana per pedoni e ciclisti;
- e) rafforzamento delle iniziative di informazione e sensibilizzazione sulla sicurezza stradale;
- f) rafforzamento dell'educazione alla sicurezza stradale nelle scuole;
- g) miglioramento della sicurezza dei tragitti casa lavoro per ridurre il numero e la gravità degli *"incidenti in itinere"*;
- h) sostegno al trasporto pubblico locale per rafforzarne il contributo alla sicurezza stradale;
- i) rafforzamento del contributo del sistema assicurativo alla sicurezza stradale;
- j) creazione di centri di pianificazione, programmazione, monitoraggio e gestione della sicurezza stradale;
- k) rafforzamento e creazione degli uffici di polizia locale dedicati alla sicurezza stradale;
- l) promozione di interventi integrati su situazioni infrastrutturali o di mobilità ad elevato rischio o ad elevato danno sociale;
- m) progetti pilota per la elaborazione e gestione di Piani e programmi integrati, interistituzionali e multisettoriali;
- n) definizione di intese e convenzioni tipo per favorire il partenariato pubblico-privato;
- o) definizione dell'architettura del centro di monitoraggio nazionale.

<sup>319</sup> In appendice, nella sezione B, *"Cronologia dei principali atti normativi e amministrativi per il miglioramento della sicurezza stradale"*, vengono illustrati tutti i passaggi della definizione e attuazione del primo programma. Si nota che l'approvazione contestuale del Piano e del programma da parte del CIPE risponde ad una richiesta espressa dalle Regioni.

<sup>320</sup> Il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, nell'Appendice tecnica, elenca le autostrade in concessione e a gestione diretta ANAS, le strade statali e le strade ex ANAS conferite al demanio regionale, ordinandole per numero di vittime, costo sociale e indice di rischio.

### 9.3.3 PROCEDURA ATTUATIVA DEL PROGRAMMA

La procedura di attuazione del programma prevede quattro fasi:

1. la attribuzione delle risorse regionali<sup>321</sup> a Comuni e Province per finanziare, in quota parte, progetti che vengono scelti sulla base di procedure competitive (bando di gara) o concertative;
2. la accensione, da parte di ciascun Comune e Provincia assegnatario di finanziamento di un mutuo quindicennale per un controvalore definito nel corso della fase precedente;
3. l'avvio delle attività per la realizzazione del progetto;
4. il monitoraggio dello stato di attuazione e, per non meno di tre anni, degli effetti determinati dalle misure poste in essere.

Il programma prevede inoltre l'obbligo alla compilazione di apposite schede descrittive delle problematiche che l'intervento intende risolvere, degli obiettivi, delle caratteristiche tecniche del progetto, etc. Tali schede consentiranno di costruire un repertorio degli interventi attuativi del Piano e di valutare l'efficienza e l'efficacia di ciascuna azione.

Gli interventi dovranno essere realizzati, a meno di esigenze particolari, in non più di 18 mesi.

### 9.3.4 PARAMETRI ECONOMICI

Il programma indica anche, in linea di larga massima, i massimali di cofinanziamento distinguendo tra interventi sulla rete che presuppongono la realizzazione di opere infrastrutturali (per i quali sono previsti massimali compresi tra 2 e 8 miliardi di Lire, con quote di cofinanziamento comprese tra il 50% e il 40%) e misure che non comportano la realizzazione di opere infrastrutturali (per le quali sono indicati massimali compresi tra 0,6 e 3 miliardi di Lire, con quote di cofinanziamento comprese tra il 60% e il 50%).

La combinazione tra massimale assoluto e quota massima di cofinanziamento risponde ad un indirizzo della "Consulta Nazionale sulla Sicurezza Stradale" e tiene conto dei risultati dei *Progetti Pilota*.<sup>322</sup>

In particolare i parametri economici derivano da due criteri guida:

<sup>321</sup> In effetti più che di una effettiva attribuzione di risorse occorre parlare di una attribuzione del titolo ad impegnare risorse.

<sup>322</sup> Si veda il precedente paragrafo 8.2, "I Progetti Pilota".

- la differenziazione dell'incentivo finanziario in relazione all'entità e alla complessità dei fattori di rischio da contrastare e al volume del danno sociale da ridurre;
- poiché il programma dei Progetti Pilota per il miglioramento della sicurezza stradale ha evidenziato che la capacità locale di concorrere con proprie risorse finanziarie si riduce in modo più che proporzionale al ridursi della dimensione demografica, l'entità massima del cofinanziamento sarà commisurata al danno sociale mentre la quota massima di cofinanziamento (e cioè la percentuale di intervento coperta dal finanziamento a carico dello Stato) sarà progressivamente più elevata al diminuire delle dimensioni demografiche dell'ente proponente.

Attraverso questo bilanciamento di criteri, il Programma di Attuazione intende evitare che si possa determinare una distribuzione di incentivi che consentano di aumentare la quota di risorse dedicate al miglioramento della sicurezza stradale, senza tuttavia innescare quei processi di innovazione degli interventi e di miglioramento della loro efficacia che sono essenziali per cominciare a riassorbire il ritardo di sicurezza stradale che l'Italia ha accumulato negli ultimi dieci anni.

#### 9.3.5 PRINCIPI ISPIRATORI

Il programma si ispira esplicitamente a cinque principi chiave.

- a) **Premialità**, il programma finanzia gli interventi più coerenti con gli obiettivi e gli indirizzi del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale e del Programma Attuativo e che assicurano le più soddisfacenti prospettive di successo, secondo un sistema di parametri definito nell'ambito dello stesso programma. Il programma, dunque, evita qualunque ripartizione parametrica delle risorse, a meno di quella iniziale tra le Regioni che, però, viene condotta in relazione al secondo principio, illustrato di seguito.
- b) **Proporzionalità**, le risorse del programma vengono ripartite tra le regioni prevalentemente in modo proporzionale al danno sociale (somma di morti e feriti ponderata sulla base del costo sociale medio degli uni e degli altri). Attraverso questo principio si intende fornire a ciascuna Regione un sostegno economico-finanziario proporzionato all'entità del problema da affrontare. La allocazione finale delle risorse verrà tuttavia effettuata in relazione al principio di premialità e cioè saranno forniti mezzi finanziari ai progetti di intervento più promettenti. Il principio di proporzionalità, tuttavia, non viene completamente ignorato nella fase di allocazione finale delle risorse poiché l'entità massima del finanziamento viene determinata in relazione all'entità del danno sociale che costituisce il campo di applicazio-

ne del il progetto stesso. Tale condizione garantisce che, a parità di qualità della proposta, gli interventi riferiti a situazioni con il maggior numero di vittime acquisiscano maggiori finanziamento rispetto ad interventi di analoga qualità ma riguardanti campi di applicazione caratterizzati da un numero nettamente minore di vittime degli incidenti stradali.

- c) **Specificità e aggiuntività**, per accedere ai finanziamenti previsti dal programma attuativo le proposte devono riguardare in modo specifico il miglioramento della sicurezza stradale (non possono cioè essere riferite alla sicurezza stradale in via indiretta, attraverso - ad esempio - la realizzazione di programmi di manutenzione o l'ampliamento della rete stradale o la fluidificazione del traffico, etc. Inoltre devono avere carattere aggiuntivo e cioè devono rappresentare un aumento dell'impegno finanziario, organizzativo e professionale della Amministrazione proponente nel campo della sicurezza stradale, al fine di stimolare una progressiva crescita delle risorse dedicate a questo settore, come indicato sia da Piano Nazionale della Sicurezza Stradale sia dalla Commissione europea nel 2° e nel 3° programma di azione per la sicurezza stradale nei Paesi dell'UE<sup>323</sup> e nel libro bianco su energia e trasporti.<sup>324</sup>
- d) **Priorità**, il programma sostiene in via prioritaria gli interventi che riguardano le situazioni a maggiore rischio, quelle cioè dove si registrano i maggiori addensamenti di vittime degli incidenti stradali.
- e) **Intersettorialità e completezza**, a parità di altre condizioni il programma privilegia interventi intersettoriali che coinvolgano tutti i soggetti che, relativamente al campo di applicazione dell'intervento, sono istituzionalmente responsabili della sicurezza stradale o possono fornire un contributo al suo miglioramento.

#### 9.3.6 STATO DI ATTUAZIONE

Il primo Programma annuale del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale in linea generale ha fatto registrare **tempi attuativi estremamente lunghi**. A meno di due regioni (la Lombardia e l'Emilia-Romagna) dove è stata completata la fase di attivazione dei mutui ed è in corso l'avvio della realizzazione dei progetti, a circa due anni dalla approvazione del CI-

<sup>323</sup> Commissione europea, "Promuovere la sicurezza stradale nell'Unione europea: il programma 1997-2001", Bruxelles, 1997 e Commissione europea, "Diminuire il numero delle vittime della strada nell'Unione europea entro il 2010 una responsabilità condivisa", Bruxelles, 2001.

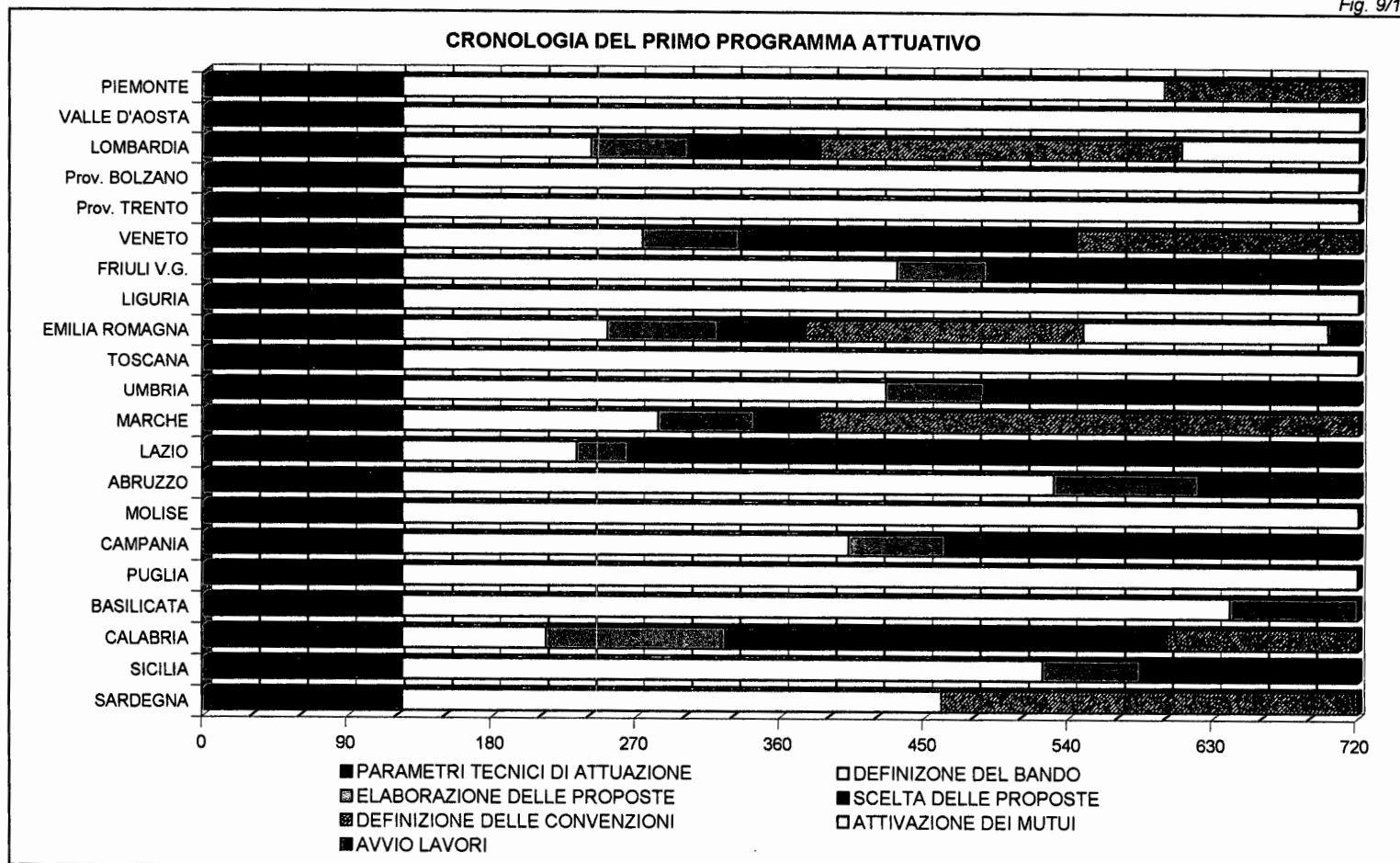
<sup>324</sup> Commissione europea, "La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte", Bruxelles, 2001.

PE molte regioni debbono ancora definire quali siano i progetti sui quali convogliare le risorse finanziarie.

Più in particolare si possono distinguere quattro stadi attuativi che vengono schematicamente indicati di seguito.

- I. Due Regioni (**la Lombardia e l'Emilia-Romagna**) hanno chiuso la fase di definizione del bando in 4 mesi, hanno assegnato 2 mesi per la definizione delle proposte progettuali, hanno dedicato altri 2 o 3 mesi per scegliere le proposte più soddisfacenti e hanno riservato 6 o 7 mesi per la stipula delle convenzioni. In queste regioni gli ultimi 4 o 5 mesi sono stati dedicati all'accensione dei mutui e all'avvio dei progetti.
- II. Altre otto Regioni (Piemonte, Veneto, Toscana, Umbria, Marche, Puglia, Calabria e Sardegna) hanno tenuto tempi analoghi o solo leggermente più lunghi di quelli sopra indicati per quanto riguarda le prime due fasi (definizione del bando ed elaborazione delle proposte oppure concertazione degli interventi) ma nelle fasi successive i tempi sono risultati più lunghi al punto che la fase di accensione dei mutui di finanziamento, alla data del 15 febbraio 2005, non è stata ancora completata definitivamente.
- III. Sei Regioni (Abruzzo, Basilicata, Campania, Friuli Venezia Giulia, Lazio e Sicilia) hanno individuato i progetti da finanziare tra l'inizio di dicembre 2004 e la fine di febbraio 2005, 25-27 mesi dopo l'approvazione del programma da parte del CIPE. A tale proposito si segnala che il Lazio è stata la Regione che prima di ogni altra ha acquisito le proposte di interventi di attuazione del programma (il termine per la presentazione delle proposte scadeva infatti alla fine del mese di agosto 2003) ma ha completato la fase di assegnazione delle risorse alle proposte più soddisfacenti solo il 14 febbraio 2005 con la delibera numero 116 e cioè 19 mesi dopo la chiusura del bando.
- IV. Le rimanenti tre regioni (Val d'Aosta, Liguria, Molise), e le due Province a statuto autonomo di Bolzano e Trento non hanno fornito informazioni o sono ancora nelle fasi iniziali del percorso attuativo.

Fig. 9/12



RST su fonti varie

### 9.3.7 LE CAUSE DEI LUNGI TEMPI ATTUATIVI DEL 1° PROGRAMMA

In definitiva, a due anni e quattro mesi dall'approvazione del programma da parte del CIPE **quindici Regioni** hanno avuto la capacità di completare tutte le attività necessarie per passare alla concreta fase realizzativa (assegnazione dei finanziamenti a Province e Comuni). La maggior parte di queste Regioni hanno assegnato le risorse finanziarie solo negli ultimi sei mesi e cioè dopo oltre 18 mesi dalla data di approvazione del programma da parte del CIPE, tempi che in alcuni casi salgono fino a 28 mesi.<sup>325</sup>

Le rimanenti quattro Regioni e le due Province autonome non hanno ancora determinato quali progetti ammettere al finanziamento. Si tratta di tempi che debbono essere considerati inaccettabilmente lunghi in generale e, a maggior ragione, inaccettabilmente lunghi in una materia di così alta rilevanza sociale come la sicurezza stradale.

Le cause di questi tempi sono da ricercarsi in quattro fattori.

- Il primo fattore riguarda **le procedure di accordo e convenzionamento interistituzionale** che sono risultate decisamente lunghe ed onerose, tant'è che anche le Regioni che sono risultate le più celeri hanno dedicato da sei a otto mesi al completamento di questa fase. Su questo punto occorre intervenire con decisione e ridurre drasticamente i tempi attraverso l'utilizzazione di schemi e modelli di verificata efficacia, semplicità e rapidità applicativa.
- Il secondo fattore riguarda **le procedure di acquisizione delle risorse finanziarie** (in questo caso di accensione dei mutui). Anche queste si sono rivelate estremamente lunghe (da 4 a 5 mesi) e anche in questo settore, se si vuole consentire a Regioni, Province e Comuni investimenti rapidi ed efficienti, occorrerà scegliere meccanismi di allocazione delle risorse affatto diversi e radicalmente più snelli.

Queste due fasi da sole impegnano, allo stato attuale, poco meno di un anno (da 10 a 11 mesi).

- Il terzo fattore riguarda una **tendenziale irrisolutezza che ci sembra di dover rilevare nelle fase di scelta di alcune regioni**. Il caso più rappresentativo può essere considerato quello della Regione Lazio che – in termini amministrativi – impiega circa 19 mesi per scegliere i progetti meritevoli di finanziamento. Ciò che più conta (e più preoccupa) è che non si tratta di un caso isolato, la Regione Calabria per scegliere i progetti da finanziare impiega nove mesi, la Campania e il

<sup>325</sup> Dalla data della delibera CIPE n. 100 del 29 novembre 2002 al mese di febbraio 2005.