

Veneto tra 7 e 8. Per contro si può considerare che i tempi tecnicamente strettamente necessari (anche laddove sono stati scelti 95 progetti su 140, come in Lombardia) sono due o tre mesi.

- Il quarto fattore riguarda la **mancanza di strutture tecniche dedicate** in modo specifico ed esclusivo a gestire la concertazione interistituzionale, la ripartizione delle risorse e il loro trasferimento al soggetto che dovrà realizzare gli interventi, la fase di scelta dei progetti meritevoli di finanziamento e quella di definizione della procedura competitiva o concertativa. La mancanza di una struttura tecnica stabile infatti pone i tecnici e gli amministratori delle Regioni, delle Province e dei Comuni di fronte a problemi che non possono affrontare sulla base di una esperienza consolidata e, quindi, determinano un allungamento di tempi tipico.

In definitiva i tempi decisamente lunghi della attuazione del primo programma del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale possono essere ridotti attraverso due azioni distinte:

- a) la **modificazione normativo regolamentare di alcune procedure che si sono rivelate estremamente complesse ed onerose**;
- b) la **creazione di strutture tecniche dedicate** in grado di acquisire una esperienza diretta nei campi di attività che risultano più critici sia per quanto riguarda i tempi, sia per quanto riguarda la qualità, l'efficienza e l'efficacia dell'azione.

Senza questo duplice intervento non sembra agevole (né probabile) determinare una significativa riduzione dei tempi.

A questo proposito si segnala come la **Regione Toscana** abbia scelto una soluzione finanziaria più onerosa per quanto riguarda l'impegno organizzativo profuso dalla Regione stessa ma certamente molto efficace sia sotto il profilo economico che sotto quello dei tempi e meno impegnativa, in termini di oneri gestionali e organizzativi, per le Amministrazioni locali.

La Regione infatti ha selezionato, tramite una gara europea, un istituto di credito³²⁶ col quale ha stipulato una convenzione per l'erogazione dei finanziamenti, (coperti dai ratei di mutuo dello Stato) alle Amministra-

³²⁶ La Banca Intesa S.p.A.

zioni, assegnatarie. Questa procedura “unificata” ha consentito di acquisire due cospicui vantaggi:

- sul piano **economico** ha consentito di sfruttare condizioni più vantaggiose e, quindi, di disporre di un capitale di investimento più ampio a parità di rateo complessivo;³²⁷
- sul piano **gestionale** ha consentito di unificare in un’unica “trattativa” e in un’unica convenzione i 21 mutui accesi da altrettante Amministrazioni locali, con un ingente risparmio dell’impegno di risorse professionali rare le quali, piuttosto che ripetere un venti volte la stessa trattativa in modo isolato hanno potuto dedicarsi alle fasi progettuali e attuative.

In sostanza, il caso della Regione Toscana, allo stato attuale costituisce un **esempio di riferimento**. Se i risultati dei prossimi mesi confermeranno queste prime valutazioni, si potrà affermare che il meccanismo finanziario adottato dalla Regione Toscana, anche su suggerimento della Segreteria Tecnica della Consulta Nazionale sulla Sicurezza Stradale che nei primi mesi del 2003 ha predisposto una nota di indirizzo in tale senso, costituisce una migliore pratica. Unico rincrescimento è che la Regione Toscana costituisca un caso di eccellenza isolato.

9.3.8 CONSIDERAZIONE CONCLUSIVE

Un vero e proprio giudizio conclusivo sul primo programma di attuazione non è possibile elaborarlo perché non tutte le Regioni hanno concluso l’iter che completa la fase programmatoria - comprendendo in questa anche le fasi di convenzionamento e di acquisizione della disponibilità dei finanziamenti - e, quindi, non tutte hanno potuto avviare la fase realizzativa. A rigore, le Regioni che alla fine del mese di febbraio 2005 hanno stipulato le convenzioni e hanno concretamente avviato le fasi di realizzazione per la maggior parte dei progetti sono solo l’Emilia-Romagna, la Lombardia e la Toscana.

In secondo luogo una valutazione più certa e completa sarà possibile solo tra un anno, quando si potranno rilevare i primi effetti generati dagli interventi previsti dai programmi regionali.

Pur con tali limiti è tuttavia possibile avanzare una prima valutazione di ordine generale. Il primo programma attuativo del Piano ha avuto come effetto immediato un **aumento dell’attenzione e dell’impegno dedicato**

³²⁷ Si ricorda che il primo programma assegna alla Regione Toscana un rateo di 795.000 euro per 15 anni.

alla sicurezza stradale e in alcuni casi ha favorito la costituzione di gruppi di lavoro o di strutture permanenti e uffici dedicati al governo della sicurezza stradale. Certamente non tutte le soluzioni adottate sono state coronate da successo. In alcuni casi i tempi si sono rivelati eccessivamente lunghi, in altri la risposta di Comuni e Province appare piuttosto limitata, tuttavia sia le esperienze di maggior successo che le altre hanno contribuito **a creare un clima di maggiore attenzione**, a consolidare la consapevolezza che la sicurezza stradale non è solo un valore ma è, anzitutto, una politica che richiede lavoro, idee, risorse, strutture operative, sedi di confronto, valutazione e decisione.

Per quanto possa apparire paradossale, il risultato più importante conseguito, almeno in parte, da questo primo programma non attiene alla riduzione delle vittime o al miglioramento della sicurezza stradale in senso stretto ma alla formazione di una maggiore consapevolezza circa la necessità di gestire la sicurezza stradale e, quindi, di dotarsi di strumenti, strutture, tecniche e risorse, senza le quali non sarebbe possibile procedere molto oltre l'enunciazione di valori pienamente condivisibili. Il risultato più importante è dunque costituito dal processo di costruzione di una nuova cultura della sicurezza stradale. La formazione di questa nuova cultura è il presupposto per avviare la sistematica opera di miglioramento della sicurezza stradale, come peraltro viene indicato dal Piano Nazionale della Sicurezza Stradale e dal terzo programma di azione europeo per la sicurezza stradale.³²⁸

³²⁸ Commissione delle comunità europee, *“Dimezzare il numero delle vittime della strada nell’Unione europea entro il 2010: una responsabilità condivisa”*, Bruxelles, 14.5.2003.

9.4 SECONDO PROGRAMMA. COMPONENTE ATTUATIVA NAZIONALE PER INTERVENTI DI VALENZA STRATEGICA

Il secondo programma del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale è articolato in due linee attuative, una, di livello nazionale, illustrata in questo paragrafo, l'altra, di livello regionale, illustrata nel paragrafo successivo.

9.4.1 OBIETTIVI

Il 13 Novembre 2003 il CIPE, nell'ambito del secondo programma attuativo del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale approva la linea di azione di livello nazionale relativa agli interventi strategici.³²⁹

Gli obiettivi principali del programma di interventi strategici sono i seguenti:

- I. creazione, rafforzamento o sviluppo di **centri di monitoraggio e governo della sicurezza stradale di livello regionale**, raccordati con i centri di monitoraggio provinciali e comunali;
- II. elaborazione e attuazione di **Piani e programmi integrati** con un prevalente contenuto sperimentale e innovativo e di particolare rilevanza ai fini della definizione di strategie e strumenti per il miglioramento generale della sicurezza stradale nel nostro Paese;
- III. realizzazione di **interventi complessi di carattere intersettoriale** e innovativo che presentino elementi di spiccato interesse per la riduzione complessiva delle vittime nel nostro Paese.

Il risultato ultimo al quale tende la linea di azione strategica è l'individuazione di nuove misure e nuovi interventi, caratterizzati da livelli di efficacia e di efficienza più elevati di quelli tipici degli interventi attuali, la loro "codificazione" in protocolli e linee guida e, infine, la loro sistematica diffusione in situazioni analoghe.

In sostanza si tratta di una componente di programma mirata in modo specifico a favorire la realizzazione delle **migliori pratiche** (dedicando a questo impegno innovativo appositi finanziamenti) e, soprattutto, a diffonderne l'uso. La costruzione delle reti di monitoraggio regionali (primo obiettivo della linea strategica) risponde anche all'esigenza di sviluppare

³²⁹ L'altra componente del secondo programma di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (attuazione del Piano a livello regionale, comprendente tre linee di intervento: misure urgenti, interventi sistematici e misure per rafforzare la capacità di governo della sicurezza stradale) viene illustrata nel successivo paragrafo 9.5, *Secondo Programma, Componente attuativa regionale*.

una conoscenza più ampia e certa del fenomeno dell'incidentalità, di creare una struttura di raccordo e coordinamento tecnico che consenta di migliorare progressivamente la qualità dell'azione svolta e di ridurre i tempi, di costruire le condizioni per un rapporto più diretto tra le fasi di analisi, interpretazione e definizione delle possibili linee di intervento e le fasi del processo decisionale.

L'incentivazione di interventi di rilevanza strategica per il Paese nel suo complesso si affianca ai meccanismi di incentivazione di livello regionale che restano lo strumento di base per favorire lo sviluppo:

- di interventi per migliorare la sicurezza stradale nelle situazioni di massimo rischio;
- di interventi di natura sistematica per determinare un generalizzato abbassamento del numero delle vittime;
- di interventi mirati a migliorare la capacità di governo della sicurezza stradale da parte delle amministrazioni comunali e provinciali.³³⁰

Tra i due livelli attuativi (quello nazionale e quello regionale) esiste, dunque, un rapporto complementare laddove la linea di azione strategica chiede alle amministrazioni locali di sperimentare nuove soluzioni per migliorare l'efficacia e l'efficienza dell'intervento mentre la linea di azione gestita a livello regionale chiede alle stesse amministrazioni locali di applicare in modo sistematico gli interventi e le azioni che si sono rivelate più efficaci ed efficienti.

9.4.2 CONTENUTI

La linea strategica del secondo programma del Piano Nazionale della Sicurezza stradale ha finanziato, in misura pari al 70% del costo complessivo, tre diverse tipologie di intervento, come indicato di seguito.

- a) Creazione o rafforzamento/sviluppo di centri di monitoraggio e governo della sicurezza stradale di **livello regionale, raccordati con i centri di monitoraggio provinciali e comunali**. Tali centri, devono avere le seguenti caratteristiche:
 - svolgere un'azione di sostegno alla formazione di centri di monitoraggio della sicurezza stradale e di verifica dell'attuazione del PNSS a livello locale da parte di Province e Comuni e sviluppare misure di indirizzo, coordinamento e valorizzazione di tali centri;

³³⁰ Si ricorda che le Amministrazioni locali hanno competenze e responsabilità sulla rete stradale ove si determina il 76,5% dei morti e l'86,5% dei feriti determinati dagli incidenti stradali (si veda quanto indicato nel precedente paragrafo 4.2, "La prevalenza dell'incidentalità locale").

- essere organizzati in modo tale da consentire la partecipazione diretta di Province e Comuni alla gestione del centro;
 - adottare standard definiti dal Governo nazionale in accordo con i Governi regionali, le Province e i Comuni, al fine di assicurare una piena coerenza dei dati e delle procedure di analisi/valutazione su tutto il territorio nazionale;
 - assicurare l'elaborazione di un quadro regionale sullo stato della sicurezza stradale, sull'attuazione del Piano, sui risultati progressivamente raggiunti in termini di riduzione delle vittime degli incidenti stradali;
 - individuare gli interventi di maggior efficacia che possono configurarsi come buone pratiche da proporre come riferimento a livello regionale e nazionale;
 - favorire, sostenere, svolgere attività di studio e ricerca per approfondire la conoscenza sui fattori di rischio e sulle cause che determinano gli incidenti stradali e individuare misure e interventi tipo per contrastare i fattori di rischio;
 - promuovere la redazione e attuazione di piani e programmi provinciali e comunali per la sicurezza stradale.
- b) Elaborazione e attuazione di Piani e/o programmi per migliorare la sicurezza stradale secondo obiettivi quantitativamente definiti e in un arco temporale determinato, ivi compresa la costituzione degli organismi per l'attuazione del Piano, la realizzazione delle analisi e la realizzazione di studi mirati a risolvere problematiche specifiche e/o la sperimentazione di interventi e misure di potenziale interesse nazionale o regionale e la realizzazione di una prima serie di interventi. Il Piano o programma, per accedere ai finanziamenti riservati agli interventi strategici deve avere almeno una delle seguenti caratteristiche:
- riguardare una situazione territoriale che, per entità del danno sociale o per caratteristiche dei fattori di rischio o, ancora, per l'eccezionalità del contesto sociale, economico e territoriale, costituisca un problema che interessa l'intera collettività nazionale;
 - presentare tipologie di intervento e governo della sicurezza stradale altamente innovative e di grande rilevanza ai fini della individuazione di strumenti in grado di invertire le tendenze in atto a livello nazionale o per componenti di mobilità di rilevanza nazionale;
 - essere dotato di una procedura attuativa e delle relative risorse in grado di assicurarne la piena attuazione nell'arco di tempo previsto.
- c) Realizzazione di interventi complessi di carattere intersettoriale e innovativo che presentino elementi di rilevante interesse ai fini della

riduzione del numero delle vittime degli incidenti stradali a livello nazionale.

9.4.3 PROCEDURA ATTUATIVA

La procedura di realizzazione della linea strategica del secondo programma comprende sette fasi:

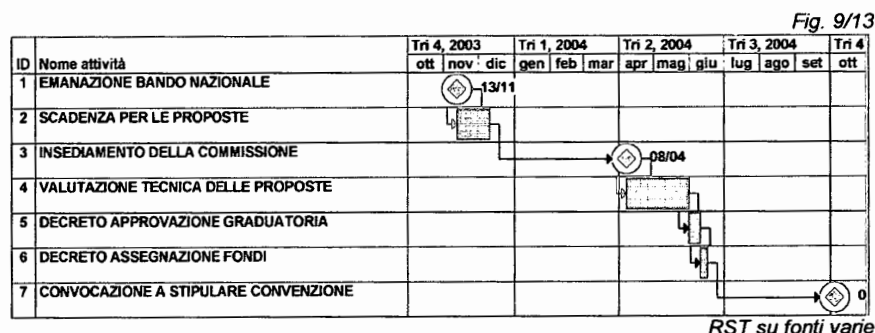
- 1) l'emanazione di un bando nazionale;
- 2) la predisposizione delle proposte da parte di Regioni, Province e Comuni;
- 3) la nomina di una commissione di valutazione;
- 4) la selezione delle proposte da ammettere al finanziamento;
- 5) la stipula di convenzioni tra gli assegnatari dei finanziamenti e l'amministrazione erogante;
- 6) l'acquisizione dei finanziamenti statali (tramite l'accensione di un mutuo i cui ratei sono a carico dell'Stato);
- 7) l'avvio della realizzazione dell'intervento proposto.

Allo stato attuale - a 11 mesi dalla data di approvazione del secondo programma - la procedura è stata completata fino alla fase di selezione delle proposte da ammettere a finanziamento con i seguenti tempi.

		Tab. 9/1
CRONOLOGIA DELLE PRIME FASI ATTUATIVE		GG
13/11/03	Emanazione del bando nazionale ³³¹	0
13/12/03	Scadenza per l'acquisizione delle proposte	30
8/4/04	Insedimento della commissione	117
31/5/04	Selezione delle proposte da finanziare;	53
10/6/04	Decreto ministeriale di approvazione della graduatoria	10
16/6/04	Decreto di assegnazione dei finanziamenti	6
10/10/04	Invito a stipulare convenzione con il ministero.	116
Durata complessiva		332

RST su fonti varie

³³¹ L'emanazione del bando è stata contestuale alla approvazione del programma.



Relativamente ai tempi di attuazione della linea strategica sembra importante evidenziare tre condizioni:

- a) la prima riguarda il fatto che su un periodo complessivo di 330 giorni i tempi morti sono stati pari a 230 giorni (il 70% del totale) hanno cioè determinato la durata complessiva delle prime fasi ben più di delle fasi attive;
- b) la seconda riguarda il fatto che i **tempi delle fasi attive appaiono decisamente brevi**, sia per quanto riguarda le fasi *“politico-amministrative”* (l’emanazione del bando è stata contestuale all’approvazione del programma, il decreto di approvazione della graduatoria ha impegnato 8 giorni lavorativi, il decreto di assegnazione dei fondi ha impegnato 4 giorni lavorativi), sia per quanto riguarda le fasi più tecniche (la valutazione di 120 proposte, di notevole consistenza tecnica e tali da richiedere accurate valutazioni, ha impegnato la commissione per un periodo di 38 giorni lavorativi, durante i quali sono state effettuate otto riunioni plenarie e un più elevato numero di sessioni tecniche);
- c) la terza riguarda il fatto che i **tempi morti appaiono essere il risultato dell’assenza di una struttura tecnica che non sia distolta dalle funzioni di gestione e governo del Piano da compiti che riguardano altri settori di attività.**

Una delle ragioni, la principale se non l’unica, della mancata costituzione di tale struttura - che, peraltro, è presente in quasi tutti i Paesi europei³³² - è costituita dalla mancanza di risorse professionali e finanziarie. Tuttavia la cronologia che abbiamo appena descritto evidenzia al di là di

³³² Un recente rilevazione promossa dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti italiano in preparazione della Conferenza informale dei Ministri di Verona evidenzia che sui 32 Paesi europei (25 Paesi dell’UE, 4 Paesi candidati e 3 Paesi che fanno parte dell’EFTA) solo tre non dispongono di una struttura tecnica nazionale dedicata esclusivamente alla sicurezza stradale.

ogni dubbio come in questo campo **il risparmio delle risorse necessarie per la costituzione e il funzionamento di tale struttura determini costi e diseconomie ben più ampie del mancato impegno economico**. Più brutalmente: il risparmio derivante dal non aver costituito una tale struttura è più che annullato dalle diseconomie, dai ritardi e dalla impossibilità a ottimizzare la spesa e gli interventi in questo settore.

9.4.4 PARAMETRI ECONOMICI

Le risorse finanziarie riservate all'incentivazione degli interventi strategici sopra indicati sono il 25% delle risorse complessive del secondo programma di attuazione, e risultano dunque pari a 51,6 milioni di Euro.

In relazione al rilevante interesse nazionale a determinare una forte accelerazione nello sviluppo della rete di monitoraggio e nella definizione di interventi innovativi in grado di costituire riferimento per migliorare l'efficacia e l'efficienza dell'azioni per migliorare la sicurezza stradale, gli interventi strategici vengono cofinanziati fino ad un valore massimo di 3 milioni di Euro e per una quota non superiore al 70% dei costi complessivi.

9.4.5 STATO DI ATTUAZIONE

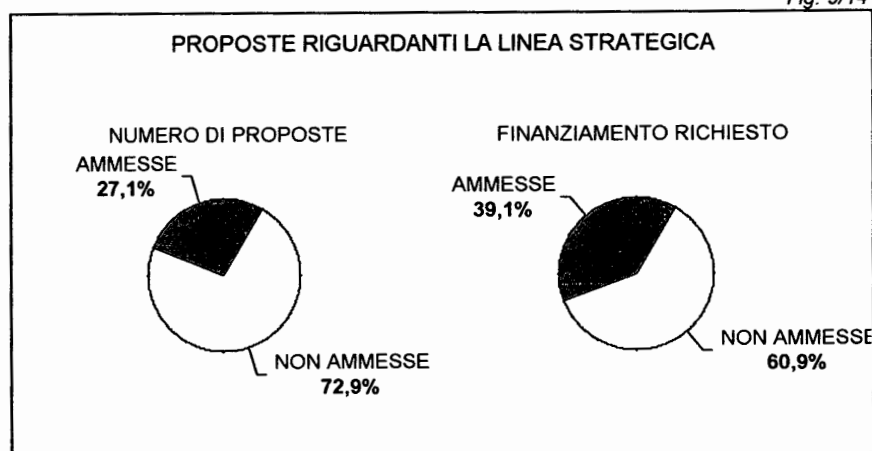
La partecipazione al bando è stata molto ampia con una netta prevalenza di proposte dal profilo tecnico-progettuale decisamente elevato.³³³ Le proposte ammesse sono state 107, per un impegno complessivo di 223 milioni di Euro e una richiesta complessiva di finanziamento per 132 milioni di Euro (pari, dunque al 59,2% del costo totale, quota che risulta nettamente inferiore al massimale che era pari al 70%).

Le proposte finanziate sono state 29 per un costo complessivo di 86,2 milioni di Euro e un finanziamento pari a 51,6 milioni di Euro (il 60,4% del costo complessivo).

Il tasso di proposte ammesse al finanziamento è stato quindi del 31%, quota che sale al 39% se il rapporto viene calcolato non sul numero delle proposte ma sul costo complessivo di queste.

³³³ Sarebbe tuttavia inesatto affermare che non vi siano state anche proposte richiamate unicamente dalla possibilità di acquisire un finanziamento, senza alcun particolare pregio tecnico. Molte di queste proposte avrebbero potuto ben figurare nei programmi regionali ma apparivano inadeguate rispetto ai requisiti di rilevanza strategica propri del programma nazionale.

Fig. 9/14



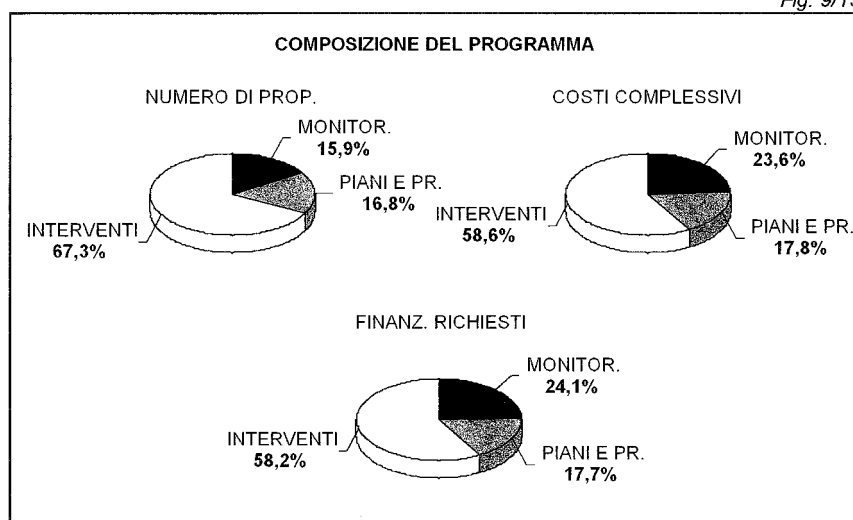
RST su fonti varie

Per quanto riguarda le tre linee di azione che articolano il programma strategico si nota una decisa concentrazione sulla terza linea di azione, quella relativa agli interventi complessi di carattere intersettoriale. In particolare risulta che:

- la creazione o il rafforzamento di centri di monitoraggio regionali ha raccolto 17 proposte da parte delle Regioni e delle Province a statuto autonomo, per un costo complessivo di 52,5 milioni di Euro e una richiesta di finanziamento di 32,6 milioni di Euro;
- l'elaborazione di piani e programmi integrati ha raccolto 18 proposte di Province e Comuni, per un costo complessivo di 39,7 milioni di Euro e una richiesta di finanziamento di 23,7 milioni di Euro;
- la realizzazione di interventi complessi di carattere intersettoriale e innovativo ha raccolto 72 proposte di Province e Comuni, per un costo complessivo di 130,3 milioni di Euro e una richiesta di finanziamento di 78,1 milioni di Euro.

Sostanzialmente le proposte di costituzione o rafforzamento del centro di monitoraggio regionale costituiscono il 16% come numero ma il 24% circa come costo complessivo e come richiesta di finanziamento, le proposte di piani e programmi rappresentano il 17% sia come numero che come costo complessivo e finanziamenti richiesti, le proposte di interventi integrati costituiscono il 67% come numero e il 58% come costo e finanziamenti.

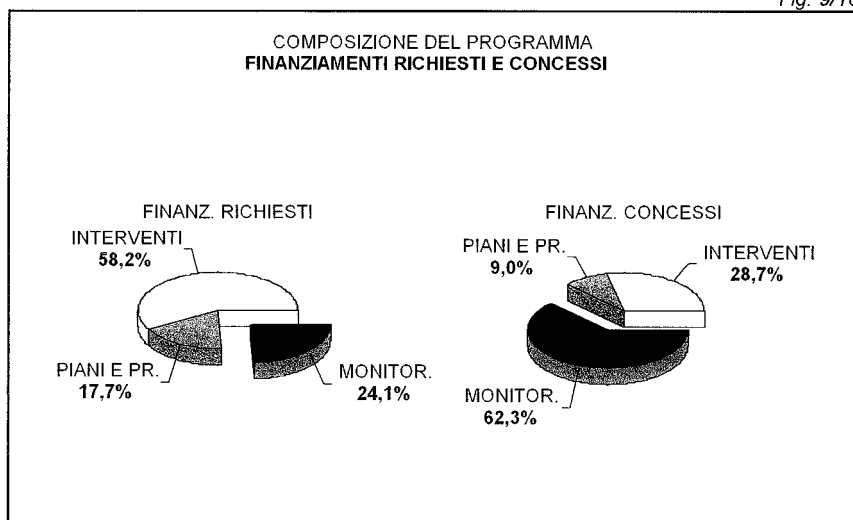
Fig. 9/15



RST su fonti varie

Questa composizione cambia notevolmente laddove non si consideri le richieste di finanziamento ma i **finanziamenti assegnati**, in questo caso la quota dei centri di monitoraggio passa dal 24% al 62%, i piani e i programmi si riducono ulteriormente al 9% e gli interventi passano dal 58% al 29% del totale.

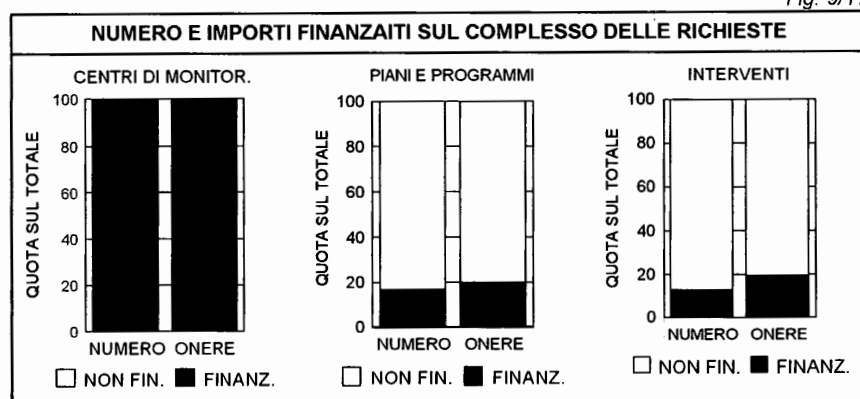
Fig. 9/16



RST su fonti varie

La netta modificazione della composizione deriva dal fatto che mentre tutte le proposte relative alla costruzione di centri regionali di monitoraggio che sono state ammesse sono state anche finanziate, le proposte riguardanti piani e programmi e interventi sono state finanziate mediamente al 20%.

Fig. 9/17



RST su fonti varie

Tab. 9/2

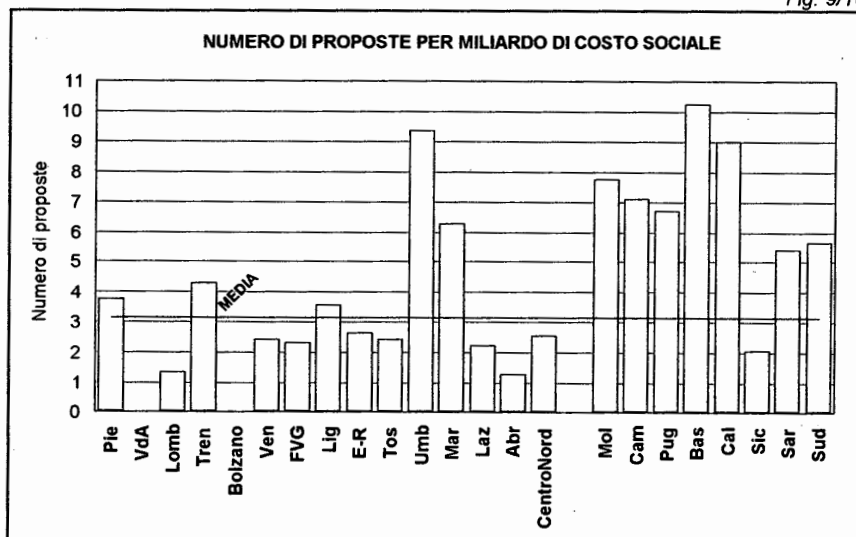
INDICI ECONOMICI CARATTERISTICI				
	CENTRI DI MONITOR.	PIANI E PROGR.	INTERVENTI	TOTALE
NUMERO DI PROPOSTE	17	18	72	107
DI CUI, FINANZIATE	17	3	9	29
FINANZIATE SU TOTALE	100%	17%	13%	27%
COSTI COMPLESSIVI				
TUTTE LE PROPOSTE	52,5	39,7	130,8	222,9
PROPOSTE AMMESSE	52,5	7,8	25,9	86,2
AMMESSE SU TOTALE	100%	20%	20%	39%
COSTO MEDIO				
TUTTE LE PROPOSTE	3,1	2,2	1,8	2,1
PROPOSTE FINANZAITE	3,1	2,6	2,9	3,0
FINANZIAMENTI RICHIESTI				
TUTTE LE PROPOSTE	32,6	23,7	76,0	132,2
PROPOSTE AMMESSE	32,6	4,7	14,8	52,1
QUOTA SU TOTALE	100%	20%	20%	39%
FINANZIAMENTO MEDIO				
RICHIESTO	1,9	1,3	1,1	1,2
CONCESSO	1,9	1,6	1,6	1,8
FINANZ. CONCESSO SU COSTO INTERVENTI AMMESSI	62,0%	60,4%	57,2%	60,4%

RST su fonti varie

Infine, dal punto di vista della distribuzione territoriale, e ponendo attenzione al rapporto tra entità del danno sociale determinato dagli incidenti stradali e numero e costo complessivo delle proposte nelle diverse regioni si nota che:

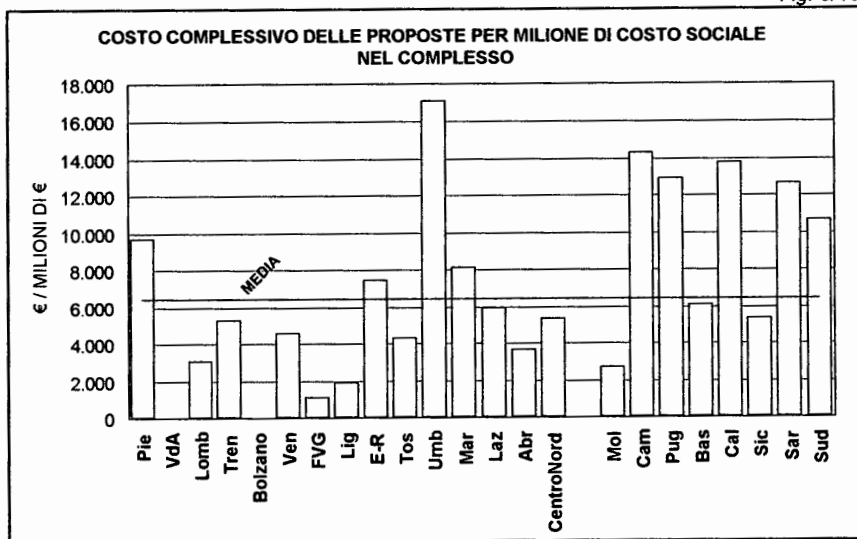
- A) mediamente le regioni meridionali hanno presentato un maggiore numero di proposte per miliardo di costo sociale determinato dagli incidenti stradali (tra 6 e 10 con la sola eccezione della Sicilia che ne presenta 2) mentre le regioni del centro-nord presentano da 1 a 3 proposte ogni miliardo di costo sociale a meno dell'Umbria e delle Marche che presentano indici più elevati;
- B) una configurazione analoga si rileva a proposito del costo complessivo delle proposte presentate da ciascuna regione rispetto al costo sociale degli incidenti stradali, in questo caso le regioni meridionali in larga maggioranza avanzano proposte per 14.000 Euro ogni milione di costo sociale con alcuni casi che si attestano su 6.000 Euro mentre il costo complessivo delle proposte avanzate dalle circoscrizioni regionali del centro nord è compreso tra 2.000 e 6.000 Euro ogni milioni di Euro di costo sociale, anche in questo l'Umbria costituisce un'eccezione in quanto il rapporto tra costo delle proposte avanzate e costo sociale regionale si attesta su 16.000 Euro per milione, il valore più elevato.

Fig. 9/18



RST su fonti varie

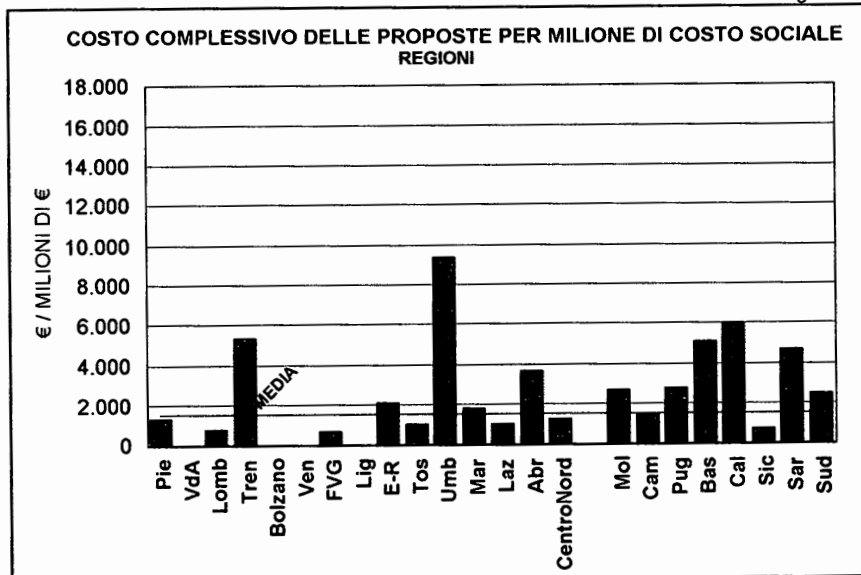
Fig. 9/19



RST su fonti varie

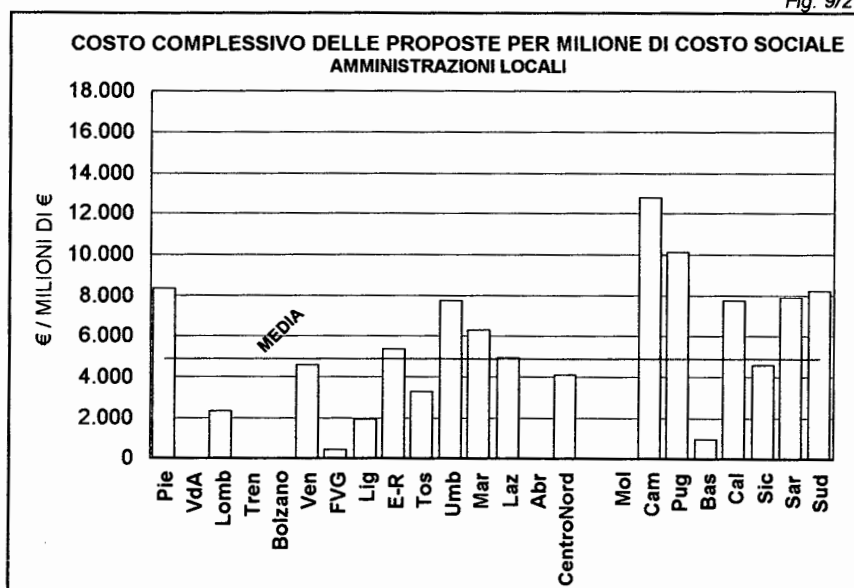
In questa occasione, dunque, le regioni meridionali hanno mostrato un'attenzione e una capacità di proposta superiore alle regioni del centro nord specialmente laddove si consideri che i punteggi medi delle proposte elaborate nelle regioni meridionali sono sostanzialmente in linea con quelli medi nazionali.

Fig. 9/20



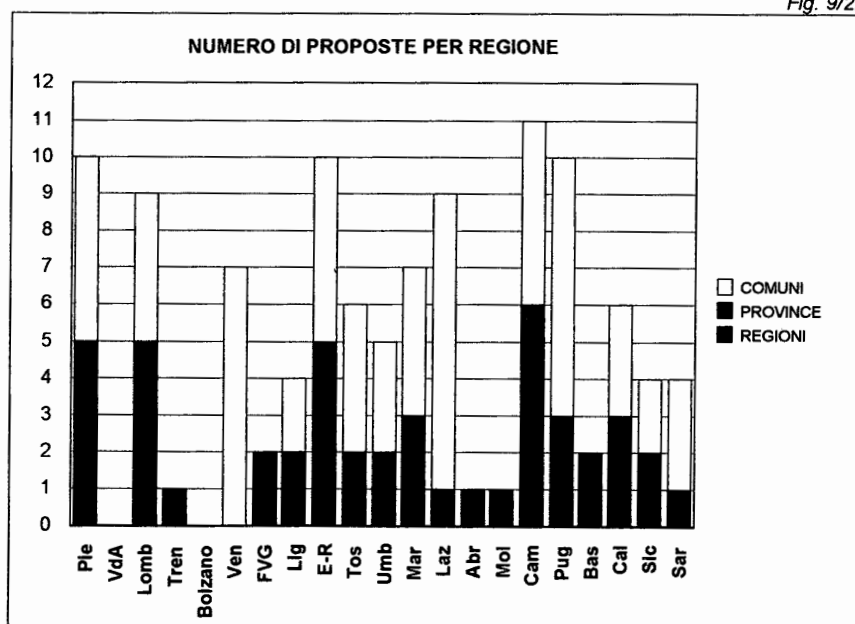
RST su fonti varie

Fig. 9/21



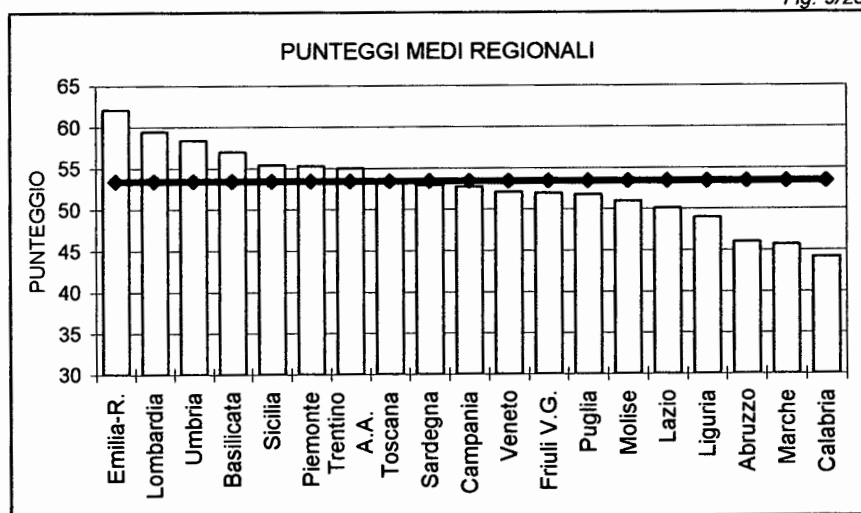
RST su fonti varie

Fig. 9/22



RST su fonti varie

Fig. 9/23



RST su fonti varie

9.4.6 CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

La risposta di Regioni, Province e Comuni al bando della linea strategica del secondo programma di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale fa emergere tre aspetti di grande rilevanza.

Il primo riguarda una forte sviluppo della sensibilità delle regioni meridionali per i temi della sicurezza stradale e, soprattutto, una **nuova capacità propositivo-progettuale delle regioni meridionali** che, solo tre anni prima, nell'occasione dei Progetti Pilota,³³⁴ non era emersa con altrettanta chiarezza. Si tratta di un segnale di grande importanza, anche perché è possibile che in alcune aree meridionali lo stato dell'incidentalità stradale sia ben più grave di quanto non inducano a pensare le statistiche ufficiali.

Il secondo punto riguarda la **completezza della risposta regionale**. La linea di azione strategica aveva richiamato con chiarezza l'attenzione sul fatto che per migliorare in modo rilevante e stabile la sicurezza stradale nel Paese fosse necessario rafforzare la capacità di governo del fenome-

³³⁴ Si veda il precedente paragrafo 9.2, I Progetti Pilota.