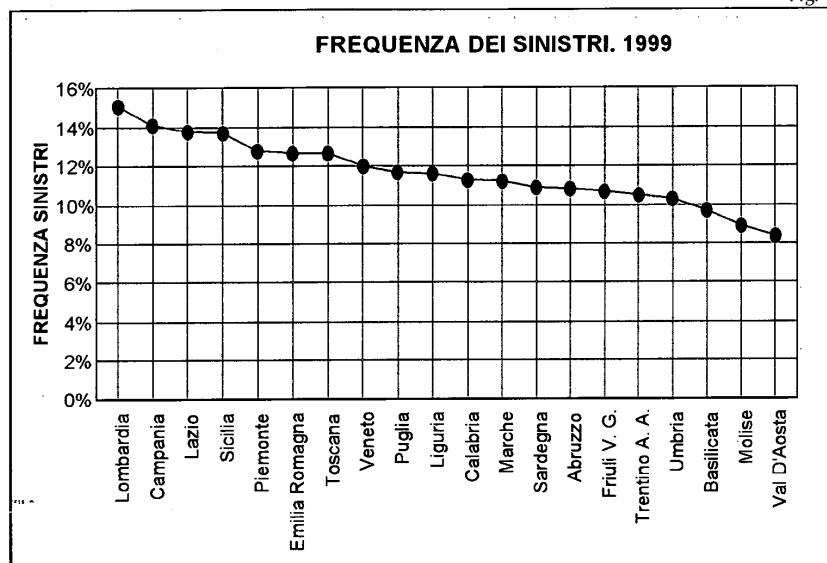


Fig. 3



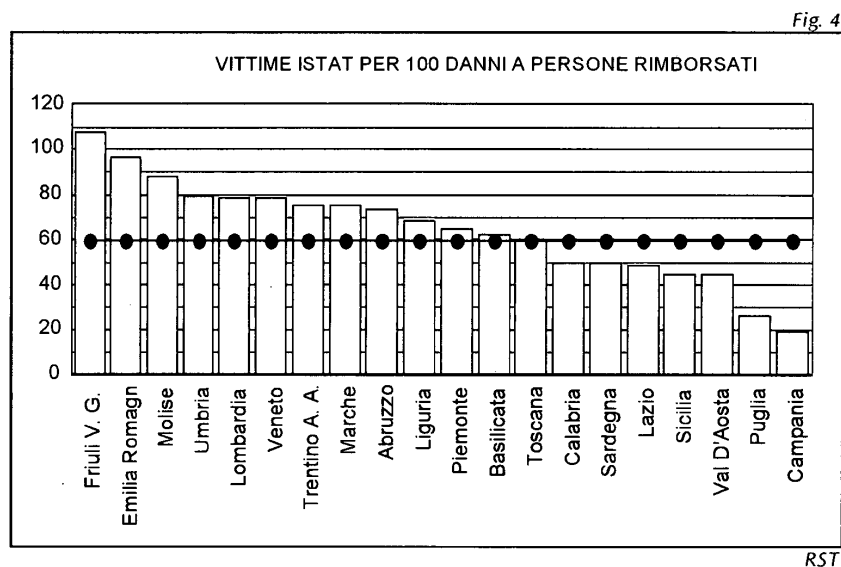
RST

In secondo luogo si può ritenere che il rapporto tra incidenti in generale, che mediamente per il 95% sono costituiti da incidenti non gravi senza conseguenze sulle persone, e gli incidenti più gravi con danni alle persone sia, almeno in parte determinato dalle condizioni medie di rischio della mobilità e della rete infrastrutturale e/o dai comportamenti medi di guida (più o meno attenti ai valori della sicurezza stradale).

Secondo tale interpretazione il sistema della mobilità, la rete infrastrutturale e i comportamenti di guida in Campania, in Puglia, in Val d'Aosta e in Calabria sarebbe molto più coerenti con i valori della sicurezza stradale (6 o 7 volte di più) di quanto non avvenga in Friuli e Venezia Giulia, in Emilia-Romagna, nel Molise e in Lombardia.

Tale interpretazione sembrerebbe contrastare con l'esperienza comune ma, soprattutto, contrasta con il fatto che in Campania, in Puglia, in Val d'Aosta e in Calabria il numero di vittime registrato dalle statistiche degli incidenti stradali è straordinariamente basso rispetto al numero di danni alle persone rimborsati dal sistema assicurativo (20 o 30 su 100) mentre mediamente in Italia le statistiche degli incidenti registrano 60 vittime ogni 100 danni alle persone rimborsati dal sistema assicurativo e nelle regioni tradizionalmente note per l'elevato livello di incidentalità e di vittime degli incidenti stradali, il numero di vittime rimborsate dal sistema assicurativo tende a coincidere con il numero di vittime rilevato dagli organi di polizia stradale e, soprattutto, trasmesso all'ISTAT. In un caso,

il Friuli e Venezia Giulia, le statistiche degli incidenti stradali rilevano più vittime di quante non ne rimborsi il sistema assicurativo, ma il dato potrebbe essere spiegato dal non perfetto allineamento temporale dei dati.⁴



In terzo luogo è possibile attribuire alla mancata trasmissione dei verbali degli incidenti o alla mancata verbalizzazione degli incidenti stessi il notevole scarto tra sinistri rimborsati e incidenti e tra danni alle persone rimborsati e vittime rilevate dalle statistiche degli incidenti stradali.

Secondo questa linea interpretativa il più basso rapporto tra danni alle persone rimborsati e vittime degli incidenti stradali registrati dall'ISTAT non deriva da un artificiale rigonfiamento del numero di sinistri denunciati (abbiamo già visto come questa interpretazione contrasti con i dati sulla frequenza dei sinistri) ma da una diffusa omissione di trasmissione delle schede di registrazione degli incidenti (e, ovviamente, delle vittime da questi determinati) all'ISTAT, cosicché il basso numero di vittime della Campania non deriverebbe da condizioni di maggiore sicurezza del traffico o della rete infrastrutturale o da comportamenti particolarmente rispettosi del codice della strada degli automobilisti campani ma da una sistematica sottostima del fenomeno generata da una trasmissione incompleta o carente dei dati all'ISTAT o agli altri centri di raccolta.

⁴ Come abbiamo già notato allo stato attuale non sono disponibili dati del sistema assicurativo certi, verificati e allineabili con le statistiche degli incidenti stradali. Tale allineamento in effetti è realizzabile facilmente, sul piano concettuale, molto meno su quello concreto in quanto occorre riclassificare in base alla data dell'incidente le pratiche amministrative dalle quali deriva la base informativa dei sinistri.

In via del tutto incidentale, ciò spiegherebbe come mai la città di Napoli che non presenta condizioni di traffico e di assetto infrastrutturale straordinariamente più sicure di quelle che si rilevano nelle altre grandi aree metropolitane italiane viene accreditata, dalle statistiche ufficiali, di livelli di sicurezza che vengono eguagliati in Europa solo da Amsterdam, città ampiamente pedonalizzata, dove le modalità prevalenti di trasporto non sono rappresentate dai ciclomotori o dai motocicli ma dagli spostamenti su mezzo collettivo, su bicicletta e a piedi. Al di là di ogni giudizio sull'opportunità e sull'efficienza di queste modalità di trasporto sembra indubbio che si tratti di modalità **strutturalmente e intrinsecamente più sicure rispetto al trasporto su vettore privato e in particolare su veicoli a due ruote a motore.**

In sostanza sembra di poter affermare che il divario tra le statistiche del sistema assicurativo e quelle degli incidenti stradale derivi in ampia (preponderante) misura dai fenomeni di sottostima e di omessa trasmissione degli atti sui quali vengono costruite le statistiche della incidentalità.

2.3 UNA VALUTAZIONE ORIENTATIVA DELLA SOTTOSTIMA DELLE STATISTICHE SUGLI INCIDENTI STRADALI

Possiamo a questo punto cercare di trarre una prima conclusione dall'esame sommariamente esposto nei paragrafi precedenti.

Confrontando le statistiche sanitarie con le statistiche degli incidenti stradali si può valutare, per il 1998, una sottostima tendenziale del 34%, nell'ipotesi che le statistiche sanitarie siano perfette sotto il profilo della completezza.

Per il 1999 le statistiche assicurative costruite dall'ISVAP registrano 541.501 danni alle persone riconosciuti e in corso di rimborso mentre l'ISTAT registra complessivamente (morti e feriti) 323.331 vittime, e cioè 218.170 unità in meno. Qualora i danni alle persone indicati dall'ISVAP siano una fotografia fedele della realtà, le statistiche ISTAT degli incidenti stradali rappresenterebbero solo il 59,7% delle vittime degli incidenti stradali. Tale **ipotetica** sottostima sarebbe distribuita in modo del tutto disomogeneo sul territorio. Risulterebbe infatti pressoché assente nel Friuli e Venezia Giulia e in Emilia-Romagna, piuttosto contenuta nel Molise, in Umbria, in Lombardia e nel Veneto, estremamente ampia (sottostima di oltre la metà delle vittime) nel Lazio, in Sicilia, in Val d'Aosta, in Puglia e in Campania.

Sulla base di queste astratte e teoriche considerazioni si può arrivare a valutare il numero complessivo delle vittime degli incidenti stradali in

oltre 430.000, con un incremento medio sul dato ufficiale che risulterebbe pari al 34%.

A livello regionale la valutazione indica peraltro livelli di sottostima estremamente diversificati: da sottostime minime o nulle come nel caso dell'Emilia-Romagna e del Friuli e Venezia Giulia a sottostime particolarmente importanti come nel caso della Campania e della Puglia e, in minor misura della Val d'Aosta, del Lazio, della Calabria, della Sicilia e della Sardegna.

Tab. 2

CONFRONTO TRA IL NUMERO DI VITTIME RILEVATO DALL'ISTAT E IL NUMERO DI VITTIME INDICATO DALL'ISVAP.					
REGIONI	VITTIME COMPLESSIVE		STIMA INDICATIVA		
	ISTAT	ISVAP	NUMERO	INCREMENTO NUMERO	QUOTA %
Piemonte	25.892	39.929	32.910	7.018	27,1%
Val D'Aosta	735	1.641	1.188	453	61,6%
Liguria	13.488	19.691	16.589	3.101	23,0%
Lombardia	69.107	87.515	78.311	9.204	13,3%
Trentino A. A.	5.347	7.111	6.229	882	16,5%
Veneto	27.921	35.553	31.737	3.816	13,7%
Friuli V. G.	9.397	8.752	9.397	0	0,0%
Emilia Romagna	36.916	38.288	37.602	686	1,9%
Marche	10.273	13.674	11.974	1.701	16,6%
Toscana	22.973	38.288	30.630	7.657	33,3%
Umbria	5.622	7.111	6.366	744	13,2%
Lazio	29.753	61.261	45.507	15.754	52,9%
Campania	12.357	63.449	37.903	25.546	206,7%
Abruzzo	7.242	9.845	8.544	1.302	18,0%
Molise	2.412	2.735	2.573	161	6,7%
Puglia	8.512	32.271	20.392	11.880	139,6%
Basilicata	2.401	3.829	3.115	714	29,7%
Calabria	7.107	14.221	10.664	3.557	50,1%
Sicilia	19.603	43.758	31.680	12.077	61,6%
Sardegna	6.273	12.580	9.427	3.154	50,3%
Italia	323.331	541.501	432.739	109.408	33,8%

RST su dati ISTAT e ISVAP

Si segnala in ogni caso che si tratta di una valutazione largamente indicativa e che alcune verifiche empiriche condotte da amministrazioni pro-

vinciali o comunali dell'Emilia-Romagna, della Lombardia e del Trentino hanno rilevato livelli di sottostima superiori a quelli desunti dal modello interpretativo sopra illustrato.

Le considerazioni sopra esposte non debbono dunque essere prese come una valutazione delle reali dimensioni del fenomeno quanto come una indicazione sulla **pressante necessità di por mano in modo sistematico alla rilevazione dei dati e, in particolare al rafforzamento e al miglioramento delle fonti** che sono costituite da tutte le forze di polizia stradale (di livello nazionali, provinciale e comunale) che hanno il compito di rilevare e *“verbalizzare”* gli incidenti stradali con vittime, di compilare le apposite schede di rilevazione e di trasmetterle all'ISTAT.

PAGINA BIANCA

APPENDICE B
CRONOLOGIA DEI PRINCIPALI
ATTI NORMATIVI E AMMINISTRATIVI
PER LA SICUREZZA STRADALE

PAGINA BIANCA

CRONOLOGIA DEI PRINCIPALI ATTI NORMATIVI E AMMINISTRATIVI PER IL MIGLIORAMENTO DELLA SICUREZZA STRADALE				1. / 8.
	DATA	OGGETTO	EFFETTI	
1	Agosto 1998	Prima Relazione al Parlamento sullo Stato della Sicurezza Stradale	La relazione segnala, tra l'altro, che lo stato della sicurezza stradale in Italia registra una tendenza al deterioramento dei livelli di sicurezza in assoluto e rispetto agli altri Paesi europei. Viene altresì segnalata l'opportunità di dotare il Paese di uno strumento unitario di coordinamento, pianificazione e programmazione delle misure per la sicurezza stradale.	
2	17.5.1999	Legge n. 144/99	Istituzione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale e finanziamento della sua predisposizione e gestione. La norma prevede l'elaborazione di <i>"Indirizzi generali e linee guida di attuazione"</i> da parte dei Ministeri competenti (Lavori Pubblici, Trasporti e Navigazione, Pubblica Istruzione, Sanità), l'acquisizione del parere delle competenti commissioni di Camera e Senato ed infine la redazione del <i>"Piano Nazionale della Sicurezza Stradale"</i> .	
3	Luglio 1999	Costituzione del gruppo di lavoro per la redazione dei documenti di <i>"Indirizzi generali e Linee Guida di Attuazione"</i>	Viene avviata l'elaborazione concertata del Piano. Il gruppo di lavoro si articola in un comitato nazionale composto dai rappresentanti dei Ministeri, con compiti di indirizzo e verifica, e in una Segreteria Tecnica con compiti di analisi ed elaborazione del documento.	
4	Novembre 1999	Relazione al Parlamento sullo Stato della Sicurezza Stradale	La relazione è centrata sulla analisi delle tendenze evolutive della sicurezza stradale nel Paese e nell'individuazione dei principali fattori di rischio. Tra gli obiettivi della Relazione al Parlamento rientra anche quello di fornire un quadro conoscitivo di riferimento per la predisposizione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale istituito con legge sei mesi prima (cfr. punto 2).	
5	23.12.1999	Legge 488/99 (Finanziaria 2000)	Finanziamento del 1° Programma Annuale di Attuazione (25 miliardi di Lire/anno in limiti di impegno quindicennale, che consentono un finanziamento, al netto del costo del danaro, di circa 250 miliardi di Lire) e del 2° Programma Annuale di Attuazione (40 miliardi di Lire/anno in limiti di impegno quindicennale, che consentono un finanziamento, al netto del costo del danaro, di circa 400 miliardi di Lire). Gli investimenti complessivamente attivabili vengono valutati in circa 1.300 miliardi di Lire dei quali il 50% a carico della finanza centrale e il 50% a carico della finanza locale.	

CRONOLOGIA DEI PRINCIPALI ATTI NORMATIVI E AMMINISTRATIVI PER IL MIGLIORAMENTO DELLA SICUREZZA STRADALE				2. / 8.
	DATA	OGGETTO	EFFETTI	
6	Gennaio 2000	Presentazione tecnica del documento <i>"Indirizzi Generali e Linee Guida di Attuazione"</i>	Nel giro di sei mesi si conclude la concertazione sul documento di indirizzi generali per il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale e la sua stesura in linea tecnica.	
7	29.3.2000	Parere della Conferenza Stato Città Autonomie locali sul documento <i>"Indirizzi Generali e Linee Guida di Attuazione"</i>	La Conferenza Stato Città e Autonomie Locali esprime parere favorevole e segnala l'opportunità di un diretto coinvolgimento di Regioni, Province e Comuni alla redazione e alla gestione del Piano.	
8	29.3.2000	Decreto interministeriale n. 2330 di approvazione del documento <i>"Indirizzi Generali e Linee Guida di Attuazione"</i> del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale	Il documento, approvato dal Ministro dei Lavori Pubblici di concerto con il Ministro dell'Interno, il Ministro dei Trasporti e della Navigazione, il Ministro della Pubblica Istruzione e il Ministro della Sanità, sottopone al Parlamento i principali orientamenti e gli indirizzi di riferimento per l'elaborazione del <i>"Piano Nazionale della Sicurezza Stradale"</i> .	
9	Luglio 2000	Parere di Camera e Senato sul documento <i>"Indirizzi Generali e Linee Guida di Attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale"</i>	Il parere favorevole delle competenti commissioni di Camera e Senato su gli <i>"Indirizzi Generali e Linee Guida di Attuazione"</i> consente di avviare la redazione del <i>"Piano Nazionale della Sicurezza Stradale"</i> .	
10	27.12.2000	Bando per i Progetti Pilota per la Sicurezza Stradale	Vengono messi a bando finanziamenti per complessivi 24,22 miliardi di Lire per la realizzazione di progetti sperimentali. Il bando prevede un finanziamento massimo a carico del Ministero dei Lavori Pubblici non superiore al 70%. L'obiettivo è quello di sondare la risposta delle Amministrazioni locali alle problematiche poste dal documento <i>"Indirizzi Generali e Linee Guida di Attuazione"</i> . Successivamente (dicembre 2002) il bando viene finanziato con ulteriori 4 milioni di Euro.	
11	22.1.2001	Costituzione della Consulta Nazionale sulla Sicurezza Stradale	In relazione a quanto indicato nella 1 ^a Relazione al Parlamento e nel documento <i>"Indirizzi Generali e Linee Guida di Attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale"</i> , il Ministero dei Lavori Pubblici e il CNEL, tramite un accordo ai sensi dell'art. 15 della legge 241/90, costituiscono, in modo paritetico, la <i>"Consulta Nazionale sulla Sicurezza Stradale"</i> .	

CRONOLOGIA DEI PRINCIPALI ATTI NORMATIVI E AMMINISTRATIVI PER IL MIGLIORAMENTO DELLA SICUREZZA STRADALE				3. / 8.
	DATA	OGGETTO	EFFETTI	
12	10.5.2001	Decreto ministeriale n. 337 di istituzione del Comitato per la Sicurezza Stradale e della relativa Segreteria Tecnica	Con la costituzione del Comitato per la Sicurezza Stradale si completa la formazione degli organi preposti alla elaborazione del <i>"Piano Nazionale della Sicurezza Stradale"</i> . Il Comitato è costituito da rappresentanti dei Ministeri che hanno concertato il documento <i>"Indirizzi Generali e Linee Guida di Attuazione"</i> e da una segreteria tecnica affidata ad un esperto della materia.	
13	3.7.2001	Insedimento della Consulta Nazionale sulla Sicurezza Stradale	Avvio dei lavori della Consulta Nazionale sulla Sicurezza Stradale. L'insediamento della Consulta è presieduto dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.	
14	9.8.2001	Approvazione della graduatoria dei Progetti Pilota e assegnazione dei finanziamenti	Vengono individuate 33 proposte che, per qualità del progetto e per rilevanza della situazione (in termini di sicurezza stradale) al quale si applicano, sono giudicate meritevoli di finanziamento. Con il successivo finanziamento di ulteriori 4 milioni di Euro vengono finanziati altri 10 progetti.	
15	18.12.2001	Formalizzazione del contributo della Consulta Nazionale sulla Sicurezza Stradale al <i>"Piano Nazionale della Sicurezza Stradale"</i>	Le indicazioni e le proposte delle componenti sociale ed economiche più direttamente interessate alla sicurezza stradale vengono formalizzate nel documento della Consulta Nazionale sulla Sicurezza Stradale <i>"Otto proposte"</i> .	
16	Marzo 2002	Definizione, in linea tecnica, del <i>"Piano Nazionale della Sicurezza Stradale"</i>	A dieci mesi dalla costituzione della Consulta Nazionale sulla Sicurezza Stradale e del Comitato per la Sicurezza Stradale e a tre mesi dal completamento della concertazione (vedi il precedente punto 15) viene completato il testo del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale e lo schema di Piano viene trasmesso al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.	
17	Maggio 2002	Costituzione del gruppo di lavoro interistituzionale per l'attuazione del PNSS	Viene costituito un gruppo di lavoro formato da rappresentanti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, delle Regioni, dell'UPI e dell'ANCI, con la partecipazione di esperti, per la definizione dei contenuti dei programmi di attuazione del PNSS.	

CRONOLOGIA DEI PRINCIPALI ATTI NORMATIVI E AMMINISTRATIVI PER IL MIGLIORAMENTO DELLA SICUREZZA STRADALE 4. / 8.			
	DATA	OGGETTO	EFFETTI
18	12.6.2002	Proposta tecnica del 1° Programma annuale di Attuazione del PNSS	Definizione in linea tecnica del secondo Programma Annuale di Attuazione. Il programma viene elaborato nell'ambito del gruppo di lavoro interistituzionale di cui al precedente punto 17.
19	Luglio - ottobre 2002	Confronto tra Regioni e Governo nazionale per la definizione del Primo Programma Annuale di Attuazione del PNSS	Vengono discussi e definiti i criteri di ripartizione territoriale (regionale) delle risorse finanziarie.
20	1°.8.2002	Legge 166/2002, art. 15, per il finanziamento di interventi per migliorare la sicurezza stradale sulla rete stradale ANAS	Attivazione e finanziamento del programma ANAS (20 milioni di Euro/anno in limiti di impegno quindicennale, che rendono disponibili, al netto degli oneri finanziari, circa 200 milioni di Euro. Gli investimenti attivabili sono pari a circa 400 milioni di Euro, dei quali il 50% a carico della finanza centrale e il 50% a carico dell'ANAS.
21	10.10.2002	Versione aggiornata del <i>Primo Programma Annuale di Attuazione del PNSS</i>	Redazione della versione finale del primo Programma annuale di Attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale.
22	19.11.2002	Parere della Conferenza Unificata sul 1° programma di attuazione del <i>"Piano Nazionale della Sicurezza Stradale"</i>	La conferenza unificata esprime parere favorevole.
23	29.11.2002	Delibera CIPE n. 100 di approvazione del PNSS e del 1° Programma annuale di attuazione	Il <i>"Piano Nazionale della Sicurezza Stradale"</i> e il 1° <i>"Programma Annuale di Attuazione"</i> diventano pienamente operativi.
24	2.12.2002	Decreto ministeriale n. 938 di ripartizione delle risorse del 1° Programma	Viene ripartito tra le Regioni e le Province a Statuto autonomo il limite di impegno di 12,9 milioni di Euro per quindici anni che consente un finanziamento in conto capitale di complessivi 129,1 milioni di Euro.

CRONOLOGIA DEI PRINCIPALI ATTI NORMATIVI E AMMINISTRATIVI PER IL MIGLIORAMENTO DELLA SICUREZZA STRADALE				5. / 8.
	DATA	OGGETTO	EFFETTI	
25	12.12.2002	Decreto dipartimentale di impegno delle risorse del 1° programma a favore di Regioni e Province autonome	Alloca le risorse di cui al punto precedente, rendendole concretamente disponibili per le Regioni.	
26	19.03.2003	Definizione di criteri e linee guida per il Programma ANAS per la sicurezza stradale	Vengono definiti i criteri sulla base dei quali l'ANAS predisporrà il Programma per la sicurezza stradale previsto dall'art. 15 della legge 166/02.	
27	1°.4.2003	Circolare ministeriale a Regioni e Province a statuto autonomo di comunicazione dell'avvenuta disponibilità delle risorse finanziarie del 1° programma e richiesta di un referente per l'attuazione	Avvia la concreta attuazione del Piano.	
28	Maggio 2003	Presentazione della proposta tecnica dei contenuti del 2° Programma di attuazione del PNSS	Definizione in linea tecnica del secondo Programma Annuale di Attuazione. Il programma viene elaborato nell'ambito del Gruppo di Lavoro Interistituzionale di cui al precedente punto 17.	
29	23.6.2003	Decreto n. 10539 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze	Indirizzi sulle modalità di accesso e di utilizzazione delle risorse finanziarie, sui termini di accensione del mutuo, sugli istituti che possono erogare i mutui e su altri aspetti finanziari.	
30	24.6.2003	Trasmissione degli elaborati tecnici a Regioni e Province a statuto autonomo	Viene trasmessa alle Regioni e alle Province a statuto autonomo la documentazione congiuntamente elaborata dai rappresentanti di Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regioni, ANCI e UPI per la predisposizione delle procedure concorsuali o concertative per l'allocazione finale delle risorse a Comuni e Province.	

CRONOLOGIA DEI PRINCIPALI ATTI NORMATIVI E AMMINISTRATIVI PER IL MIGLIORAMENTO DELLA SICUREZZA STRADALE				6. / 8.
	DATA	OGGETTO	EFFETTI	
31	27.6.2003	Decreto legge 151, modifiche e integrazioni al codice della strada		
32	Giugno 2003	Programma ANAS per la sicurezza stradale. Proposta tecnica	Presentazione del Programma ANAS per la sicurezza stradale al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.	
33	25.07.2003	Delibera CIPE n. 25 di approvazione Programma ANAS	Il CIPE esprime parere favorevole sul Programma ANAS.	
34	8.8.2003	Decreto ministeriale n. 2881 di approvazione del Programma ANAS	Viene approvato il Programma ANAS per la sicurezza stradale che prevede interventi per circa 400 milioni di Euro.	
35	8.8.2003	Decreto dipartimentale n. 2882 di impegno delle risorse per l'attuazione del programma ANAS	Il decreto rende concretamente disponibili le risorse finanziarie per la realizzazione del programma.	
36	Settembre 2003	Confronto tra Regioni e Governo nazionale sui contenuti della proposta tecnica relativa al 2° Programma Annuale di Attuazione e redazione del nuovo testo	Viene avviato il confronto tra il Governo nazionale, le Regioni, le Province e i Comuni per definire le modalità di ripartizione territoriale (regionale) delle risorse del 2° Programma nonché la ripartizione tra risorse dedicate alla linea di azione strategica (gestita dal governo nazionale) e la linea di azione gestita del livello regionale.	
37	2.10.2003	Parere della Conferenza Unificata Stato Regioni Autonomie Locali sul 2° programma di attuazione del PNSS	La Conferenza Unificata Stato Regioni Autonomie Locali dà parere favorevole sul 2° programma di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale. Viene stabilita l'allocazione del 25% delle risorse alla linea di azione strategica, gestita a livello nazionale e l'allocazione del 75% delle risorse alla linea di azione gestita a livello regionale.	

CRONOLOGIA DEI PRINCIPALI ATTI NORMATIVI E AMMINISTRATIVI PER IL MIGLIORAMENTO DELLA SICUREZZA STRADALE 7. / 8.			
	DATA	OGGETTO	EFFETTI
38	13.11.2003	Approvazione da parte del CIPE del 2° Programma (delibera n. 81)	Il 2° Programma Annuale di Attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale diventa pienamente operativo.
39	13.11.2003	Decreto ministeriale di approvazione del bando riguardante la linea strategica del 2° programma di attuazione del PNSS	La linea di azione strategica alloca le risorse finanziarie (51,6 milioni di Euro) attraverso una procedura concorsuale nazionale che incentiva la formazione dei centri di monitoraggio regionali e la realizzazione di piani e interventi fortemente innovativi.
40	22.12.2003	Decreto ministeriale n. 4549 di ripartizione delle risorse della prima linea di azione del Programma	Viene ripartito tra le Regioni e le Province a Statuto autonomo il limite di impegno di 15,5 milioni di Euro per quindici anni che consente un finanziamento in conto capitale di complessivi 154,9 milioni di Euro.
41	19.2.2004	Decreto ministeriale n. 198/CD di costituzione della commissione di valutazione delle proposte relative alla linea di azione strategica del 2° programma di attuazione del PNSS	Vengono costituiti i presupposti per la selezione delle proposte strategiche da ammettere a finanziamento.
42	19.2.2004	Decreto dipartimentale di impegno delle risorse della prima linea di azione del programma a favore di Regioni e Province autonome	Alloca le risorse di cui al DM 4549 del 22 dicembre 2003, rendendole concretamente disponibili per le Regioni.
43	27.3.2004	Circolare ministeriale a Regioni e Province a statuto autonomo di comunicazione dell'avvenuta disponibilità delle risorse finanziarie della prima linea di azione del 2° programma e richiesta di un referente per l'attuazione	

CRONOLOGIA DEI PRINCIPALI ATTI NORMATIVI E AMMINISTRATIVI PER IL MIGLIORAMENTO DELLA SICUREZZA STRADALE				8. / 8.
	DATA	OGGETTO	EFFETTI	
44	8.4.2004	Insedimento della Commissione di valutazione delle proposte per l'attuazione della linea strategica del 2° programma di attuazione del PNSS	Viene stabilito il programma di lavoro per esaminare le 103 proposte riguardanti la linea di azione strategica del 2° programma di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale.	
45	31.5.2004	La Commissione di valutazione delle proposte relative alla linea strategica del 2° programma di attuazione del PNSS trasmette al ministro la graduatoria	Vengono individuate le proposte da ammettere ai finanziamenti previsti dalla linea di azione strategica del 2° Programma di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale.	
46	10.6.2004	Approvazione della graduatoria delle proposte strategiche da finanziare da parte del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti	Il decreto, pubblicato nella GU n. 151 del 30 giugno 2004 finanzia, fino al 70% e per non oltre 3 milioni di Euro, per un totale di 51,6 milioni di Euro la creazione di centri regionali di monitoraggio sulla sicurezza stradale in 17 regioni e la realizzazione di progetti di interesse strategico per il miglioramento della sicurezza stradale nel Paese di 12 Comuni e Province. Il costo complessivo dei 29 progetti risulta pari a 86,2 milioni di Euro.	
47	16.6.2004	Decreto dipartimentale di assegnazione delle risorse relative alla seconda linea di azione del 2° programma		