



# LIBRO BIANCO

## STATO DELLA SICUREZZA STRADALE, ATTUAZIONE DEL PIANO NAZIONALE, PRIME VALUTAZIONI DI EFFICACIA



# S I N T E S I

A P R I L E 2 0 0 7

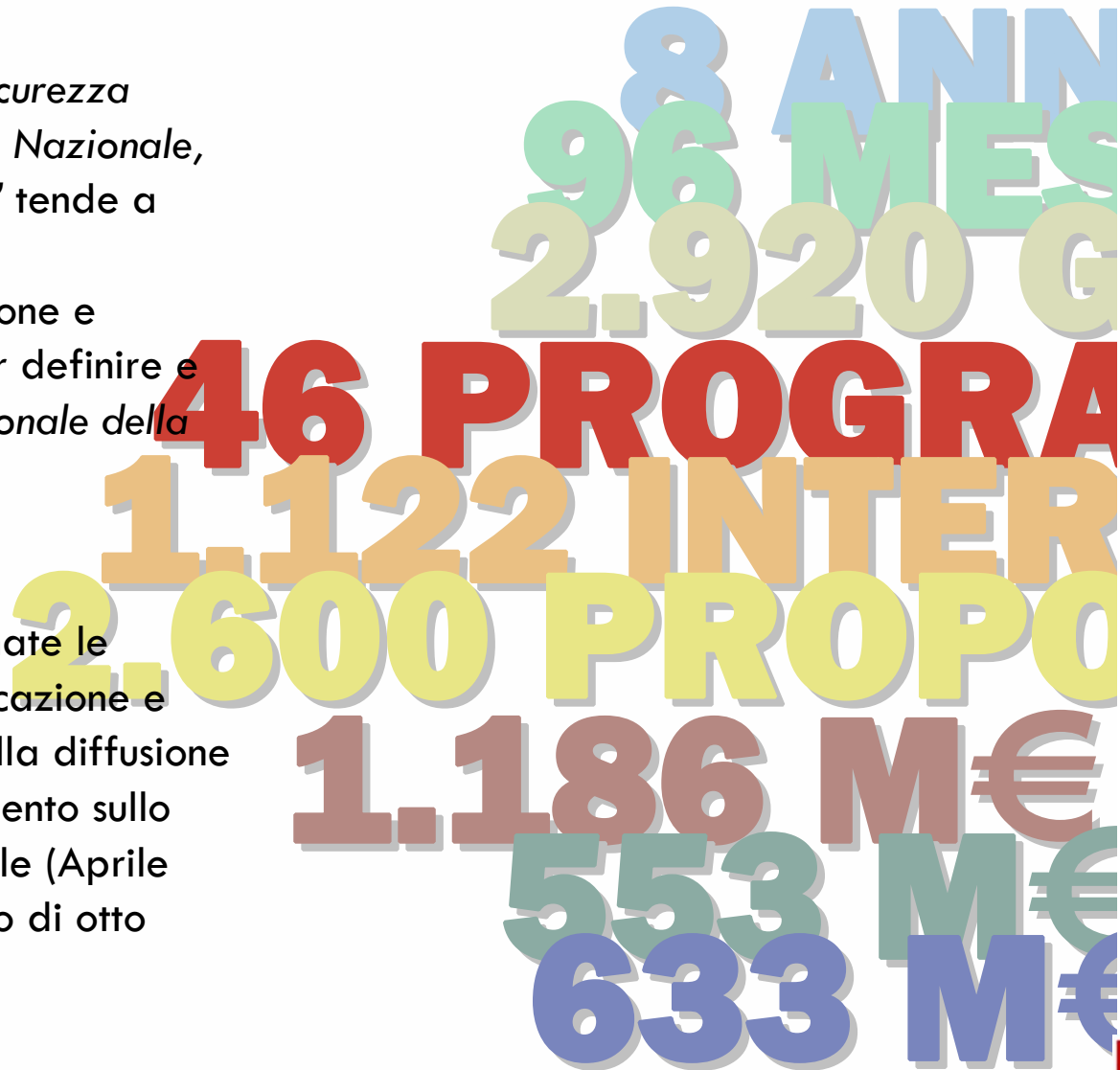






Il *“Libro bianco. Stato della sicurezza stradale, attuazione del Piano Nazionale, prime valutazioni di efficacia”* tende a ricostruire i principali atti di pianificazione, programmazione e attuazione posti in essere per definire e per realizzare il *“Piano Nazionale della Sicurezza Stradale”*.

A tale scopo vengono esaminate le principali iniziative di pianificazione e programmazione avviate dalla diffusione della 1° Relazione al Parlamento sullo Stato della Sicurezza Stradale (Aprile 1999) a oggi, per un periodo di otto anni.





L'elaborazione del “*Libro bianco*” è stata resa possibile dalla documentazione sulla programmazione regionale (1° e 2° bando regionale in attuazione dei programmi nazionali) e sulle proposte elaborate da Province e Comuni per accedere ai finanziamenti del Piano, predisposta dai responsabili regionali della sicurezza stradale.

**A tutti coloro che hanno contribuito alla redazione del Libro bianco vanno i più cordiali ringraziamenti della Consulta Nazionale sulla Sicurezza Stradale e, in particolare, della Segreteria Tecnica.**

Il “*Libro bianco*” è costituito da 14 rapporti:

1. Sintesi
2. Bilancio generale
3. Stato ed evoluzione della sicurezza stradale
4. Tendenze evolutive e sentiero obiettivo
5. Programmi di attuazione
6. Repertorio dei progetti del primo programma
7. Repertorio dei progetti del secondo programma
8. Programmazione nazionale
9. Atti amministrativi. A
10. Atti amministrativi. A
11. Atti amministrativi. A
12. Documenti di supporto



I materiali raccolti sono:

- Programma dei “*Progetti pilota*” (165 proposte progettuali, 33 progetti ammessi a finanziamento)
- Primo Programma nazionale (16 programmi regionali, 684 proposte presentate, 420 progetti ammessi a finanziamento)
- Secondo Programma nazionale - ambito regionale (11 programmi regionali, 967 proposte presentate, 356 progetti ammessi a finanziamento)
- Secondo Programma nazionale - linea strategica nazionale (107 proposte presentate, 29 progetti ammessi a finanziamento)
  
- Per il Primo programma si stimano 800 proposte e 500 progetti finanziati; per il secondo 1.500 proposte e 560 finanziati

### NEL COMPLESSO:

- **31 PROGRAMMI ESAMINATI**  
(SU UN TOTALE DI 46)
  
- **838 PROGETTI ATTIVATI**  
(CENSITI NEI 31 PROGRAMMI ESAMINATI)
  
- **1.122 PROGETTI**  
(STIMATI PER IL COMPLESSO DEI 46 PROGRAMMI AVVIATI/DA AVVIARE)
  
- **1.920 PROPOSTE PRESENTATE**  
(CENSITE NEI 31 PROGRAMMI ESAMINATI)
  
- **POCO MENO DI 2.600 PROPOSTE**  
(STIMATI PER TUTTI I 46 PROGRAMMI AVVIATI/DA AVVIARE)



L'obiettivo del "*Libro Bianco*" è quello di:

- individuare e descrivere eventuali carenze (tempi molto più lunghi della media, scarsa presenza di interventi basati sulla concertazione interistituzionale, scarsa innovazione, etc.);
- di avviare un processo di analisi dei fattori che hanno determinato le carenze individuate e di definizione dei provvedimenti che possono rimuovere tali fattori;
- di promuovere la realizzazione dei provvedimenti mirati a migliorare l'efficacia delle misure di pianificazione e programmazione e degli interventi

Tale processo richiede la concertazione del Governo nazionale, dei Governi regionali, delle Amministrazioni Provinciali e Comunali.

Il legislatore nazionale e i legislatori regionali sono interlocutori fondamentali di questo processo.

**L'uso delle informazioni rese disponibili dal "*Libro bianco*" per costruire graduatorie di merito è improprio, esula completamente dagli obiettivi e dalle finalità che hanno guidato la rilevazione, può condurre a risultati completamente inattendibili.**



**La materia sarà trattata in quattro sezioni.**

1. Il contesto (stato ed evoluzione della sicurezza stradale in Europa e in Italia)
2. Pianificazione e governo della sicurezza stradale
3. La programmazione
4. Gli interventi attivati
5. Prime riflessioni



# 1. IL CONTESTO

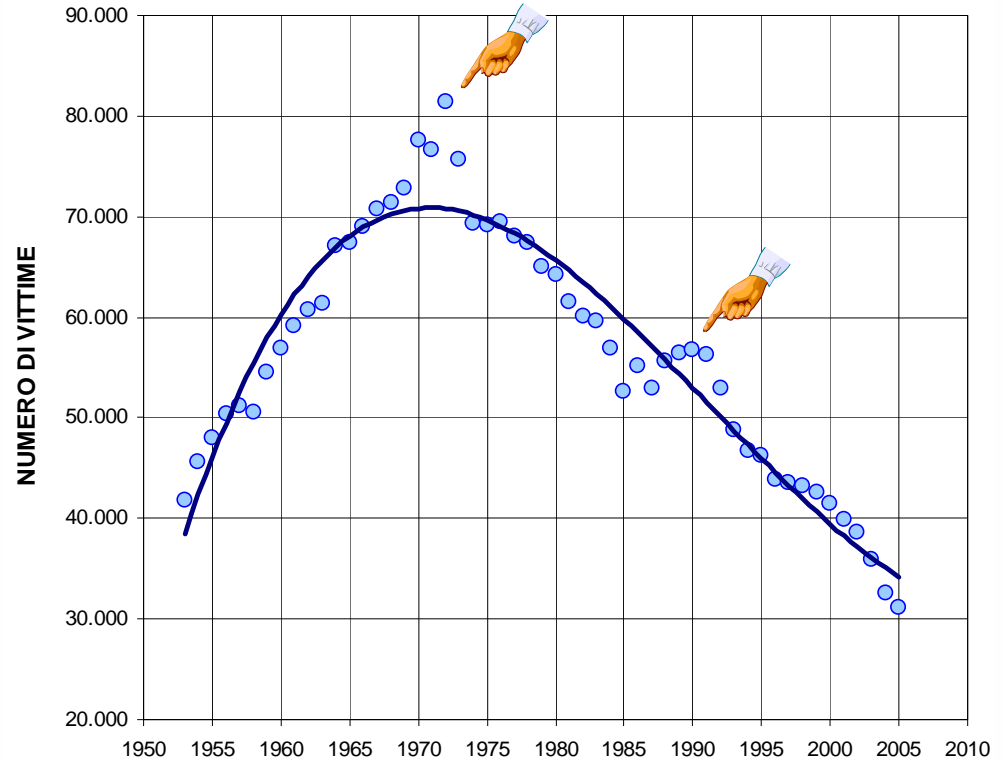




**A)**

L'Unione europea, nella configurazione antecedente agli ultimi due allargamenti (UE15), è l'unico grande sistema economico che negli ultimi quindici anni è riuscito a determinare una riduzione costante e cospicua del numero delle vittime degli incidenti stradali.

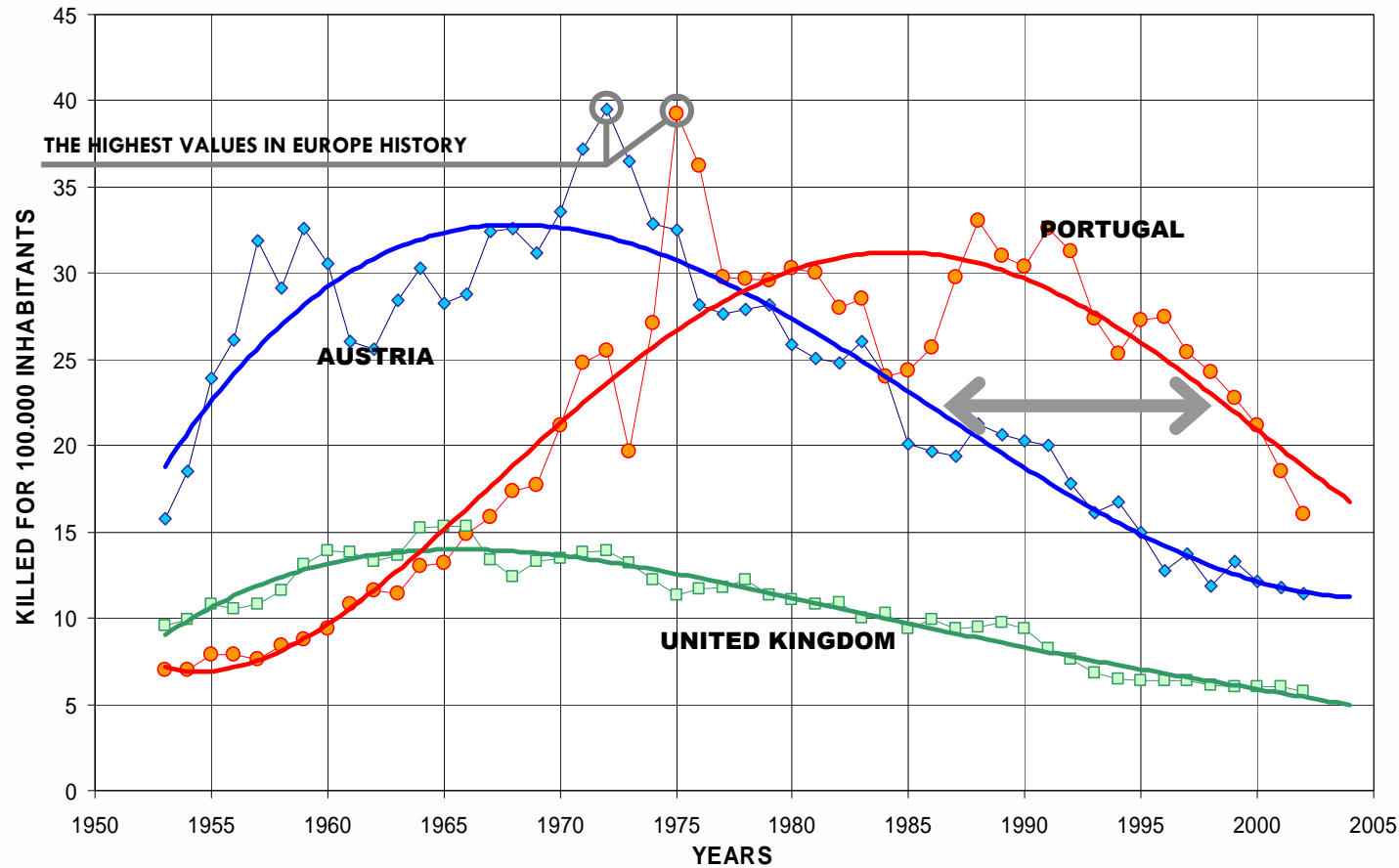
**UE15. MORTI PER INCIDENTI STRADALI. EVOLUZIONE STORICA 1953 - 2005**





### LA FORMA DELL'EVOLUZIONE

FATALITY RATES FROM 1953 TO 2002



**NEARLY THE SAME SAFETY PERFORMANCE BUT 15 YEARS LATER**

**HIGH SAFETY PERFORMANCE DURING 50 YEARS**



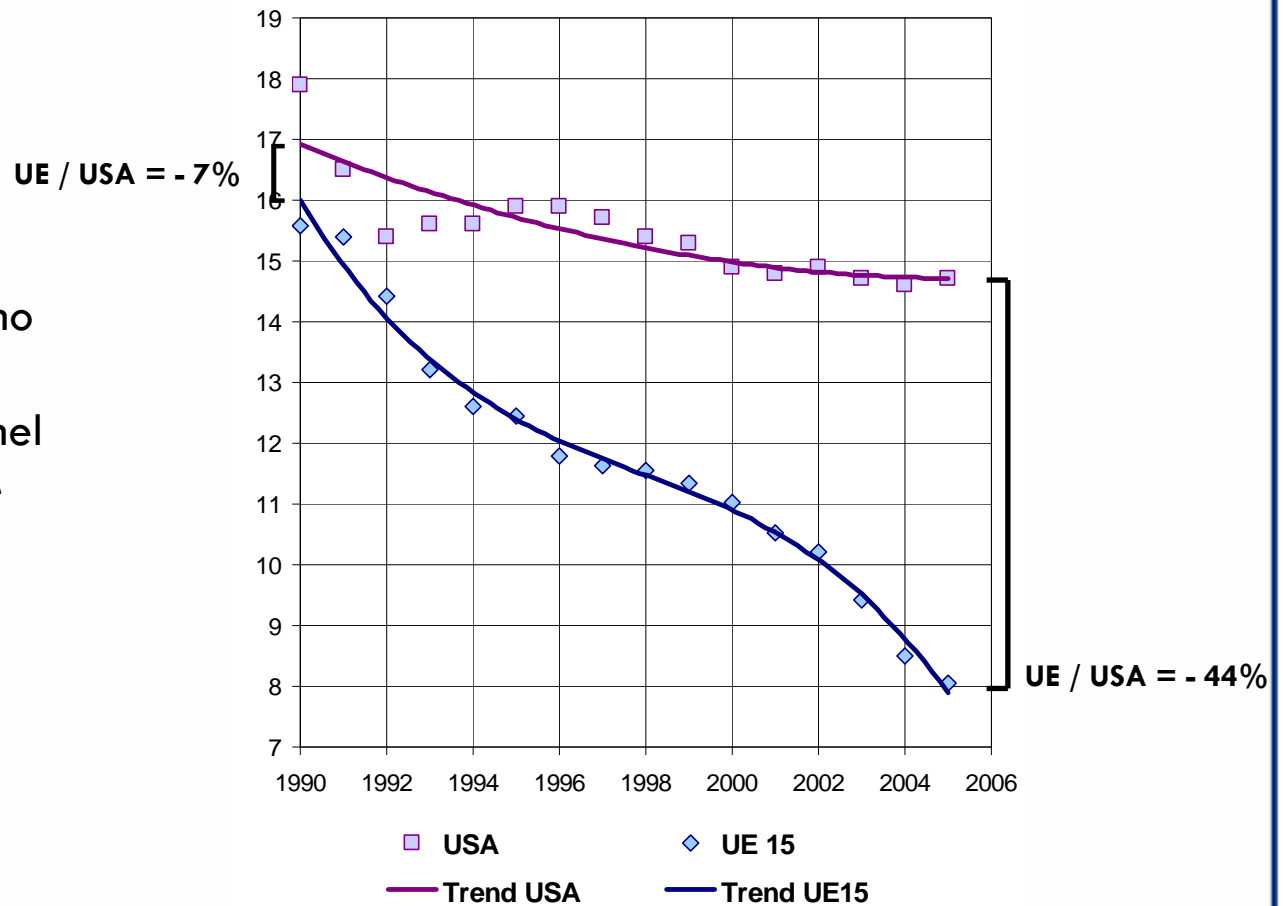


CONSULTA NAZIONALE SULLA SICUREZZA STRADALE - SEGRETERIA TECNICA

**B)**

Gli altri grandi sistemi economici registrano evoluzioni che variano dalla stagnazione, come nel caso degli USA, a crescite assolutamente rilevanti e progressivamente più ampie, come l'India e, in particolare, la Cina.

FATALITY RATES. 1990-2005. ITALY-USA-UE15





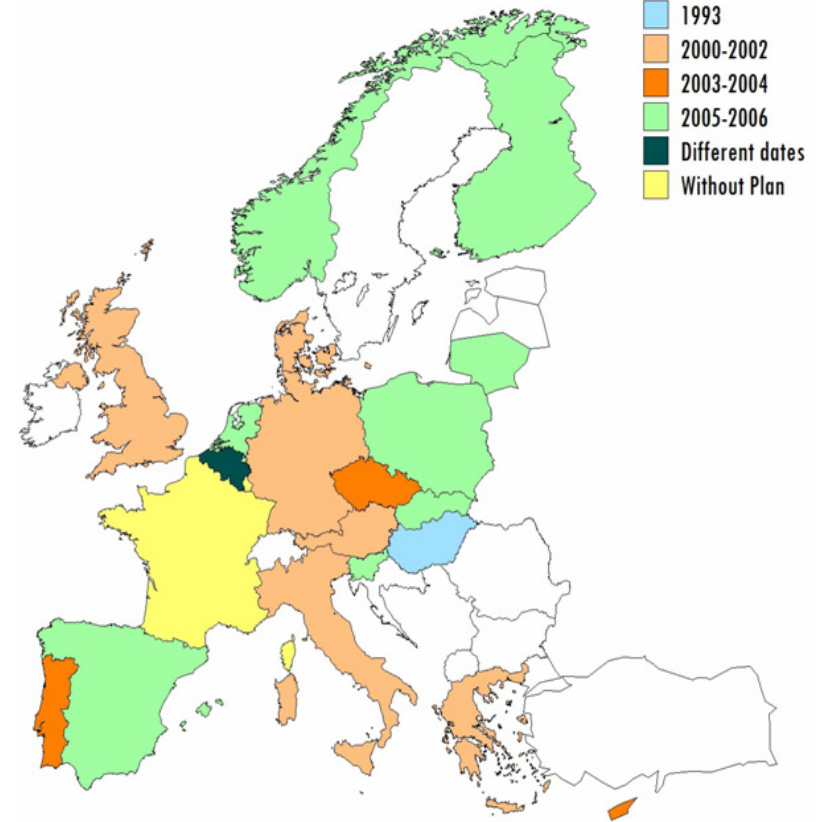
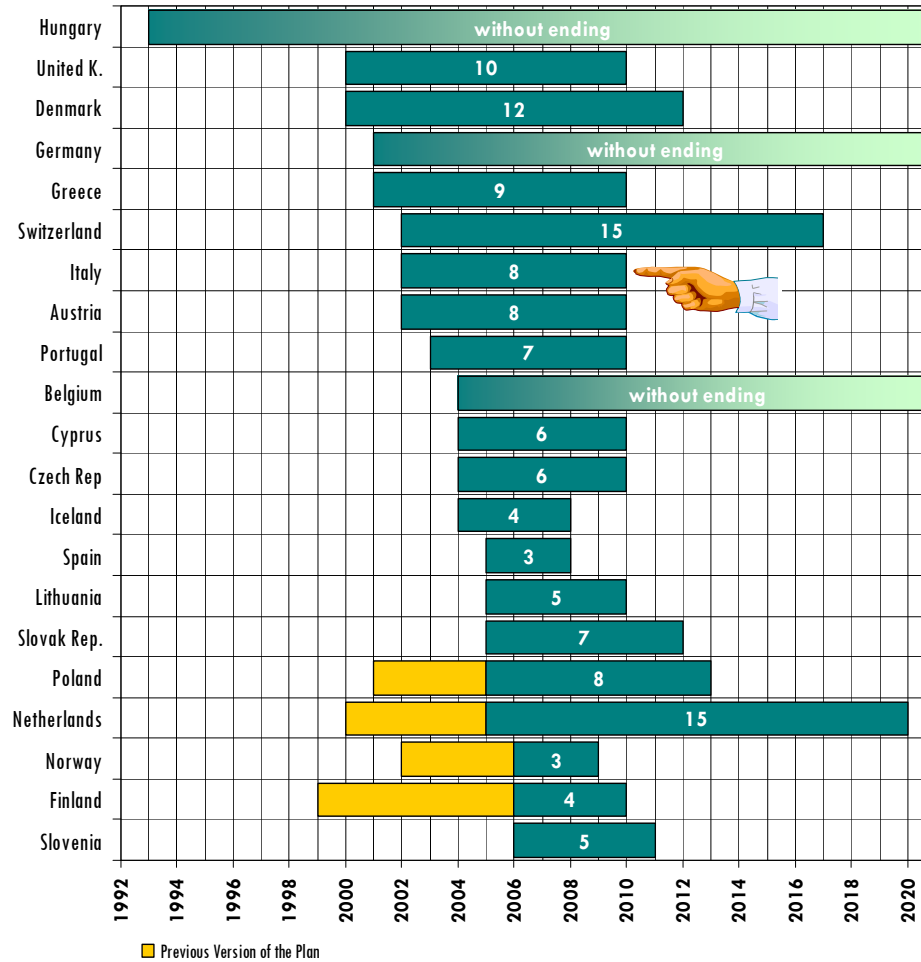
La positiva evoluzione della sicurezza stradale nei Paesi dell'UE (e in particolare in quelli dell'UE15) è stata determinata da politiche e norme a favore della sicurezza stradale, dalla costituzione di strutture tecniche pubbliche dedicate a definire e gestire interventi per il miglioramento dei diversi aspetti della sicurezza stradale, da politiche di mobilità che sono state ottimizzate anche rispetto alla riduzione delle vittime stradali.

Più recentemente (tra il 2000 e il 2004), la politica di sicurezza stradale comunitaria e dei Paesi membri si è basata sulla sistematica adozione di **Piani Nazionali** che orientano e coordinano gli investimenti in sicurezza stradale (21 Paesi europei su 23 dispongono di questo strumento).



CONSULTA NAZIONALE SULLA SICUREZZA STRADALE - SEGRETERIA TECNICA

### INIZIO E DURATA DEI PIANI





**RISPETTO AL QUADRO EUROPEO, IL  
NOSTRO PAESE (5.426 MORTI, 13.727  
FERITI, 30.654 MILIONI DI EURO DI  
COSTO SOCIALE) PRESENTA QUATTRO  
ORDINI DI PROBLEMI CHE RICHIEDONO  
UNA PARTICOLARE ATTENZIONE**



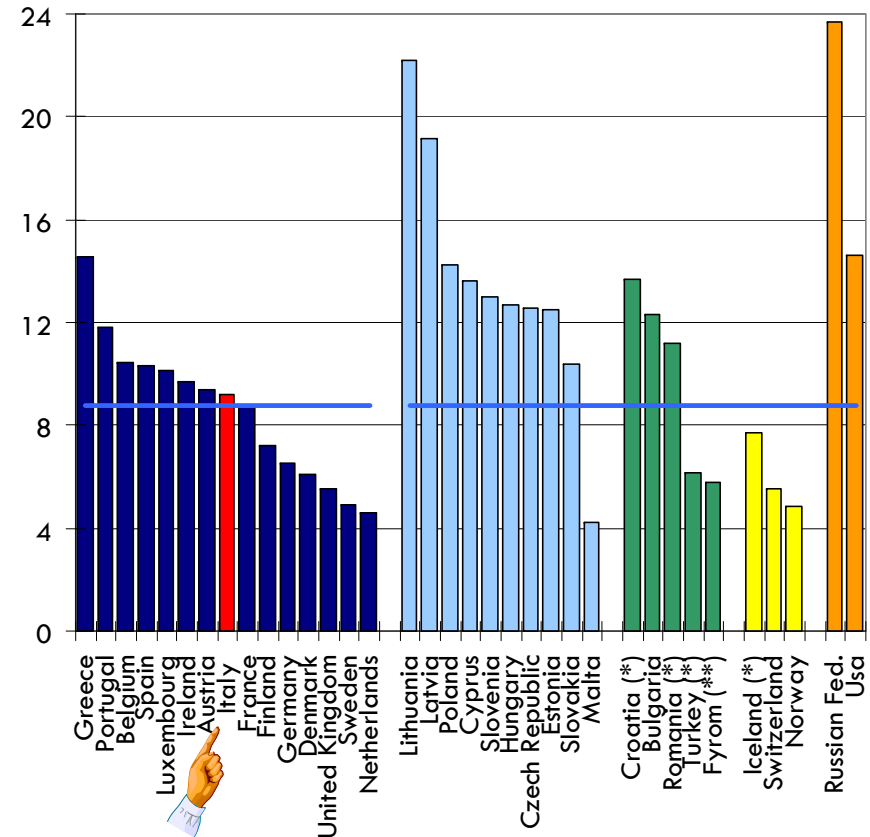
CONSULTA NAZIONALE SULLA SICUREZZA STRADALE - SEGRETERIA TECNICA

**1**

I tassi di mortalità e ferimento italiani sono più alti della media europea (UE15) di circa il 13% (ma sono anche il doppio di quelli raggiunti dai Paesi “virtuosi”: Olanda, Svezia, Regno Unito, Norvegia, Svizzera).

Se il livello di sicurezza italiano fosse eguale a quello medio europeo il nostro Paese nel 2005 avrebbe contato 700 morti in meno, se fosse eguale a quello olandese o inglese o svedese avremmo potuto contare 2.800 morti in meno.

EUROPE. FATALITY RATES - 2005





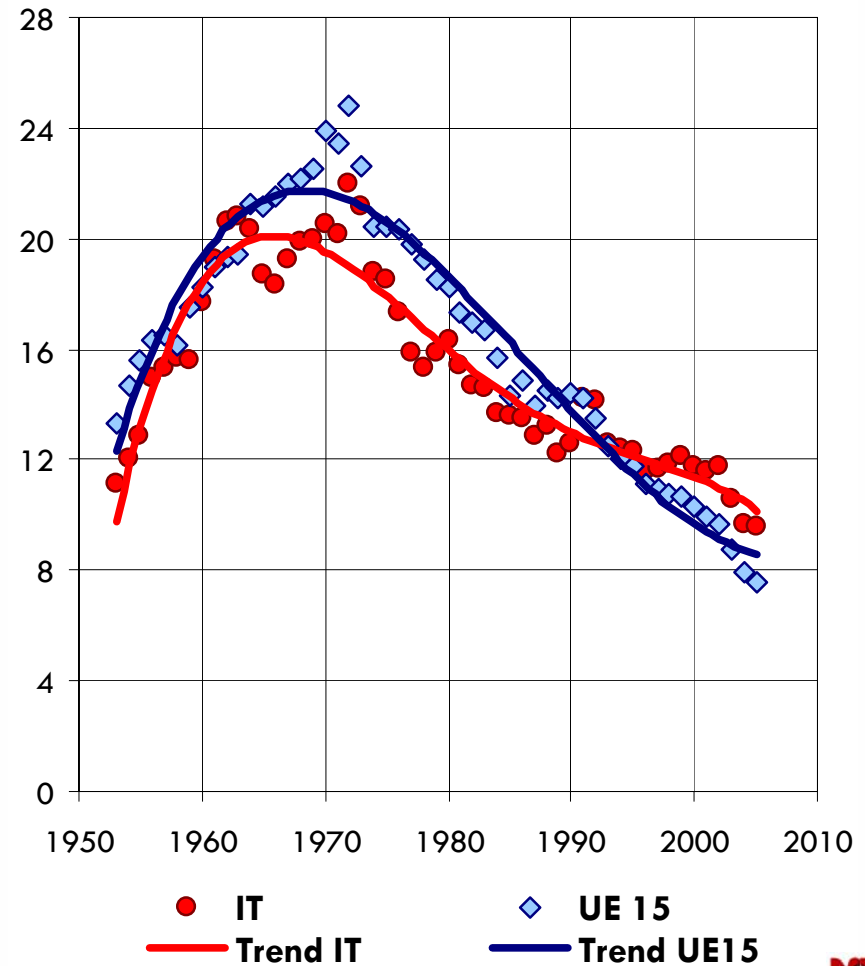
# 2

Il processo di miglioramento della sicurezza stradale italiano non riesce a tenere il passo con quello europeo.

Dal 1990 al 2005 l'Italia ha registrato una delle più esigue riduzioni di mortalità tra tutti i paesi europei, circa la metà della riduzione media dell'UE15 e di quelle realizzate in Germania, Svizzera, Danimarca, Finlandia e Germania; 1/3 di quella realizzata in Grecia; 1/4 di quelle realizzate in Spagna, Francia, Austria, Slovenia, Estonia, Croazia; 1/6 di quelle realizzate da Portogallo, Croazia e Estonia.

Questa circostanza ha determinato l'arretramento della posizione del nostro Paese nella graduatoria della sicurezza dell'UE (dalla 5<sup>a</sup> posizione del 1990 alla 9<sup>a</sup> del 2003).

UE15 - ITALIA (1953-2005)

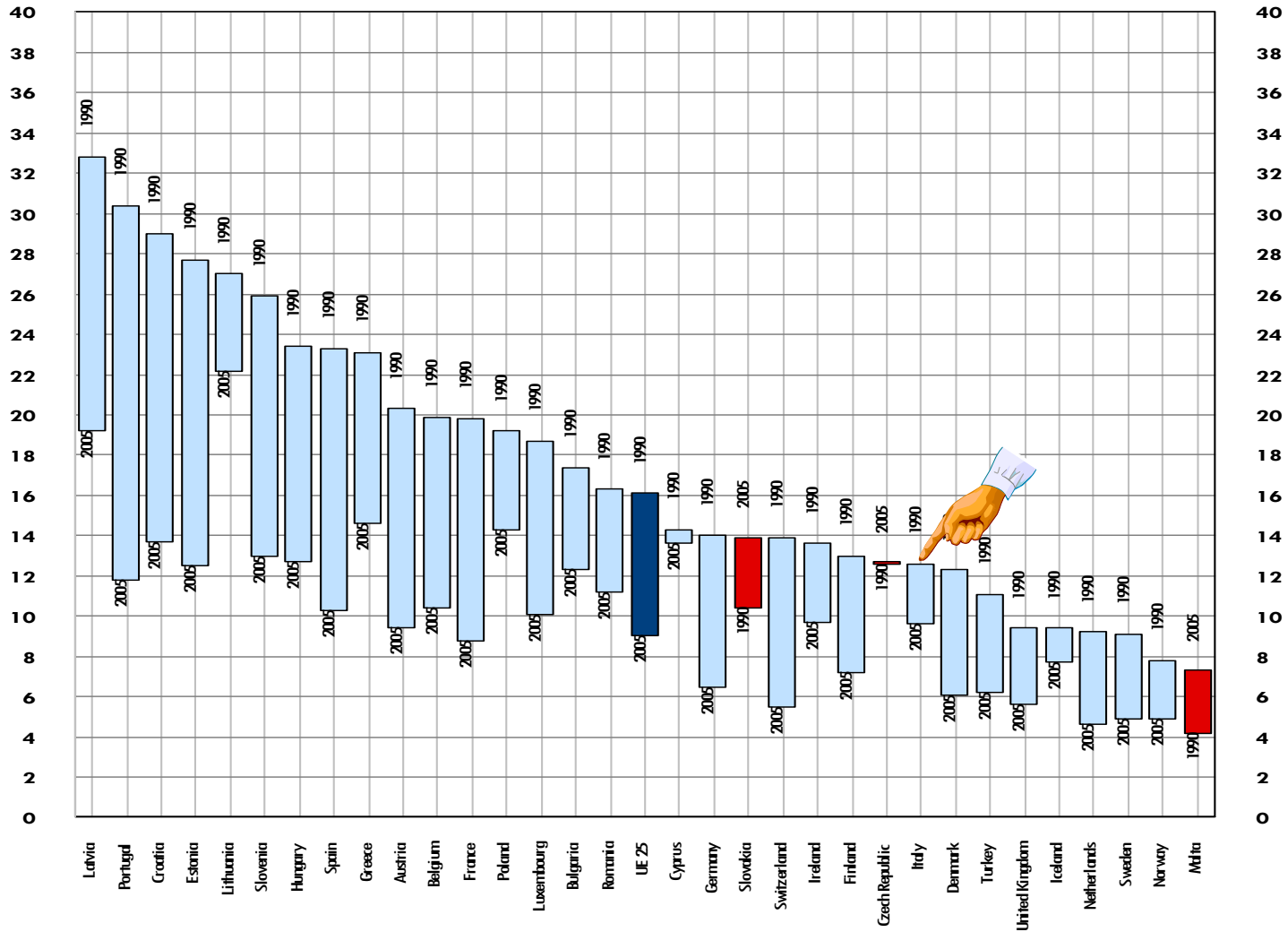






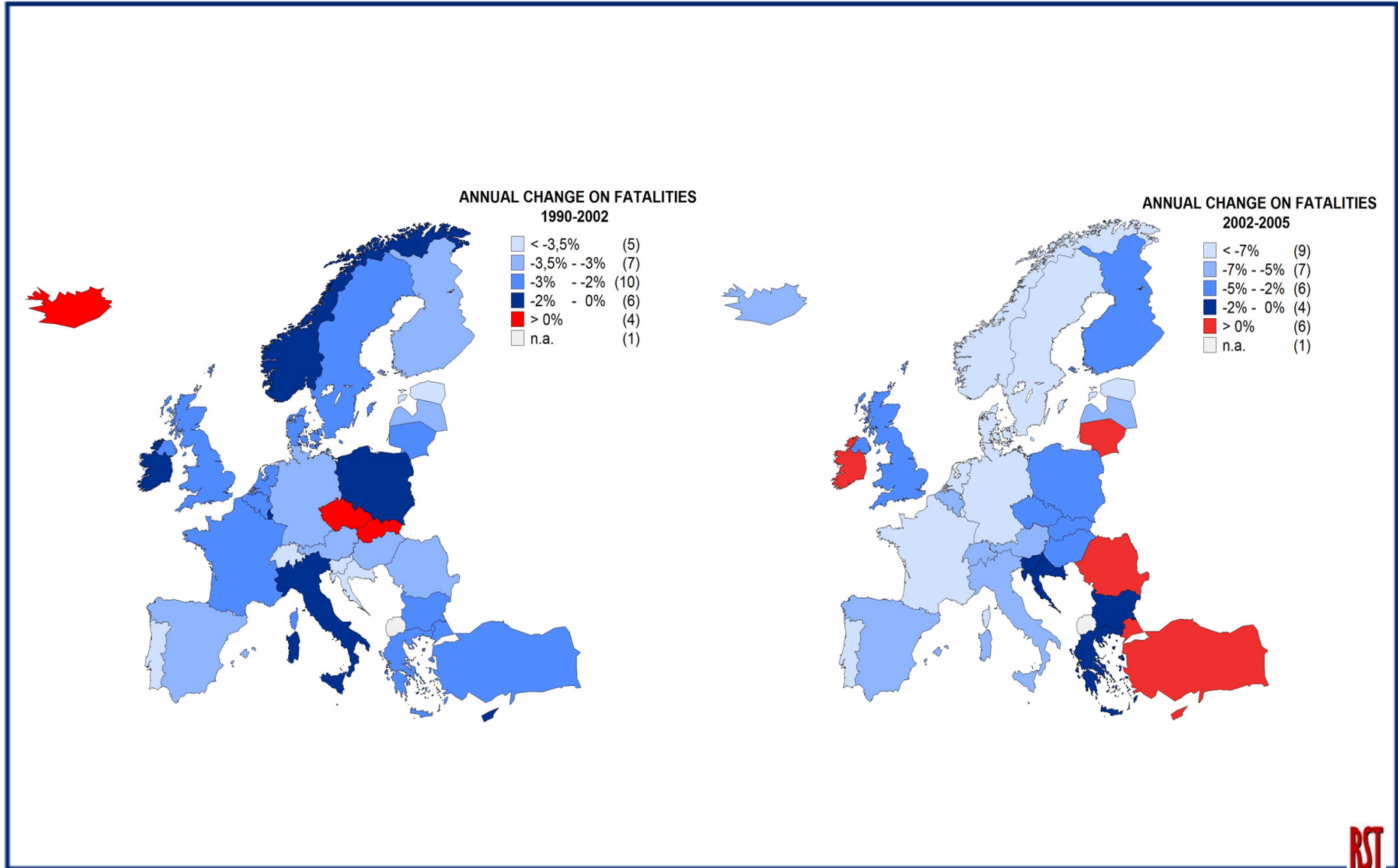
CONSULTA NAZIONALE SULLA SICUREZZA STRADALE - SEGRETERIA TECNICA

FATALITY RATES AND EVOLUTION 1990-2005





CONSULTA NAZIONALE SULLA SICUREZZA STRADALE - SEGRETERIA TECNICA





CONSULTA NAZIONALE SULLA SICUREZZA STRADALE - SEGRETERIA TECNICA

FATALITY RATES. 1970-2005. UE 15

	1970		1980		1990		2000		2003		2005	
1	Greece	12,5	Sweden	10,2	Sweden	9,1	United Kingd.	6,0	Sweden	5,9	Netherlands	4,6
2	United Kingd.	13,5	United Kingd.	11,1	Netherlands	9,2	Sweden	6,7	United Kingd.	6,2	Sweden	4,9
3	Spain	16,2	Finland	11,5	United Kingd.	9,4	Netherlands	6,8	Netherlands	6,3	United Kingd.	5,0
4	Sweden	16,3	Denmark	13,5	Denmark	12,3	Finland	7,7	Finland	7,3	Denmark	6,1
5	Ireland	18,3	Netherlands	14,2	<b>Italy</b>	<b>12,6</b>	Germany	9,1	Germany	8,0	Germany	6,5
6	<b>Italy</b>	<b>20,5</b>	Greece	15,1	Finland	13,0	Denmark	9,3	Denmark	8,0	Finland	7,2
7	Portugal	21,2	<b>Italy</b>	<b>16,3</b>	Ireland	13,6	Ireland	11,1	Ireland	8,5	France	8,8
8	Finland	22,9	Ireland	16,6	Germany	14,0	<b>Italy</b>	<b>11,5</b>	France	10,2	<b>Italy</b>	<b>9,2</b>
9	Netherlands	24,5	Spain	17,5	Luxembourg	18,7	Austria	12,1	<b>Italy</b>	<b>10,6</b>	Austria	9,4
10	Denmark	24,6	Germany	19,3	France	19,8	France	13,6	Austria	11,5	Ireland	9,7
11	Germany	27,3	Belgium	24,3	Belgium	19,9	Belgium	14,4	Belgium	11,7	Luxembourg	10,1
12	Belgium	31,8	France	25,4	Austria	20,3	Spain	14,6	Luxembourg	11,8	Spain	10,3
13	France	32,4	Austria	25,9	Greece	23,1	Luxembourg	17,4	Spain	13,0	Belgium	10,4
14	Austria	33,6	Luxembourg	27,0	Spain	23,3	Portugal	18,8	Greece	14,6	Portugal	11,8
15	Luxembourg	39,0	Portugal	30,3	Portugal	30,4	Greece	19,3	Portugal	14,8	Greece	14,6
	<b>UE 15</b>	<b>22,8</b>	<b>UE 15</b>	<b>18,1</b>	<b>UE 15</b>	<b>15,7</b>	<b>UE 15</b>	<b>10,9</b>	<b>UE 15</b>	<b>9,4</b>	<b>UE 15</b>	<b>8,1</b>



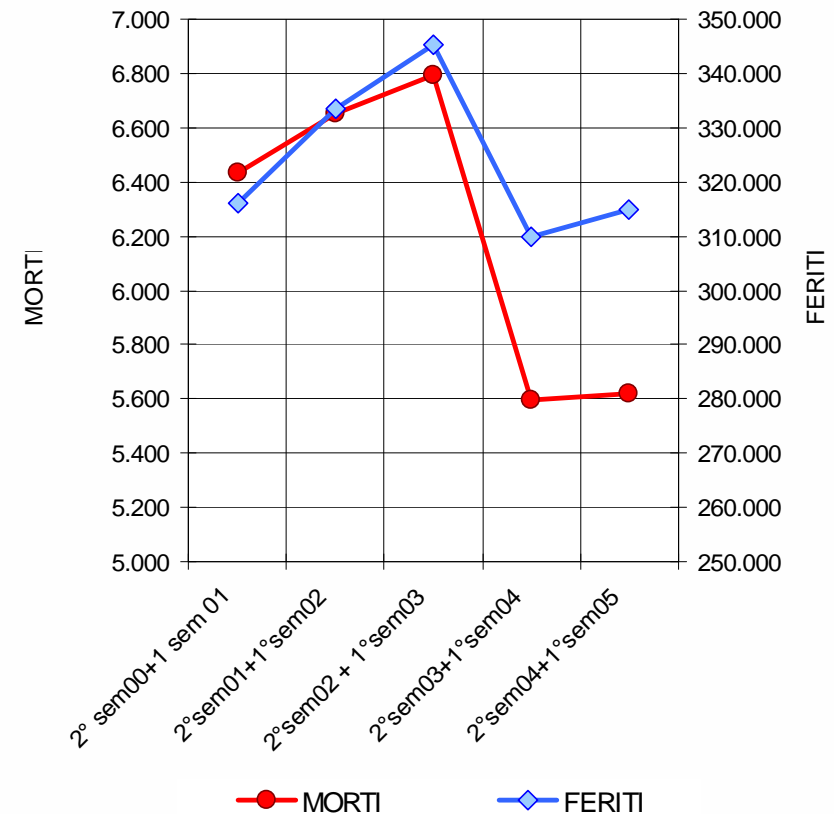
# 3'

Il processo di riduzione delle vittime degli incidenti stradali sembrava essersi riavviato con decisione grazie alla riforma del Codice della Strada e all'introduzione della **patente a punti**.

Un esame approfondito dei dati semestrali mostra che il 92% della riduzione che si è verificata nel periodo quello successivo all'introduzione della patente a punti è stata realizzata nei primi dodici mesi di applicazione della riforma mentre nel periodo successivo il numero di vittime è rimasto sostanzialmente inalterato.

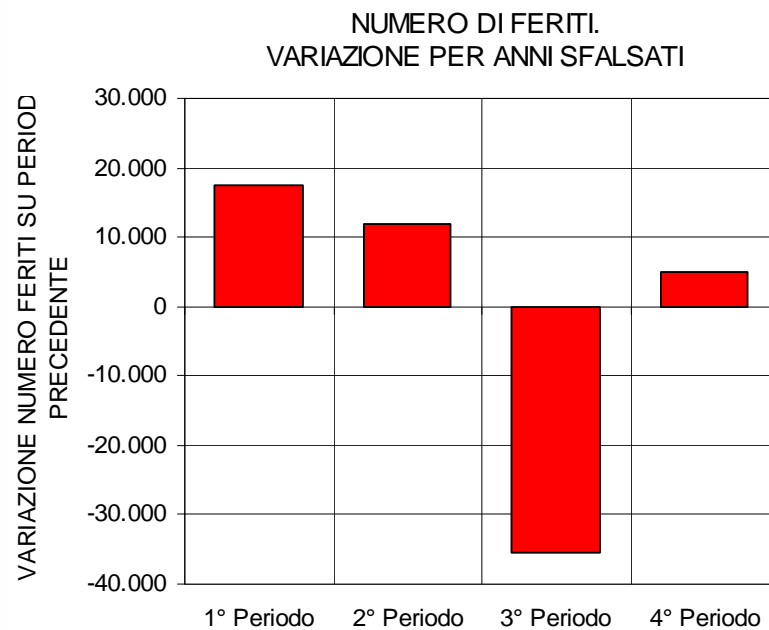
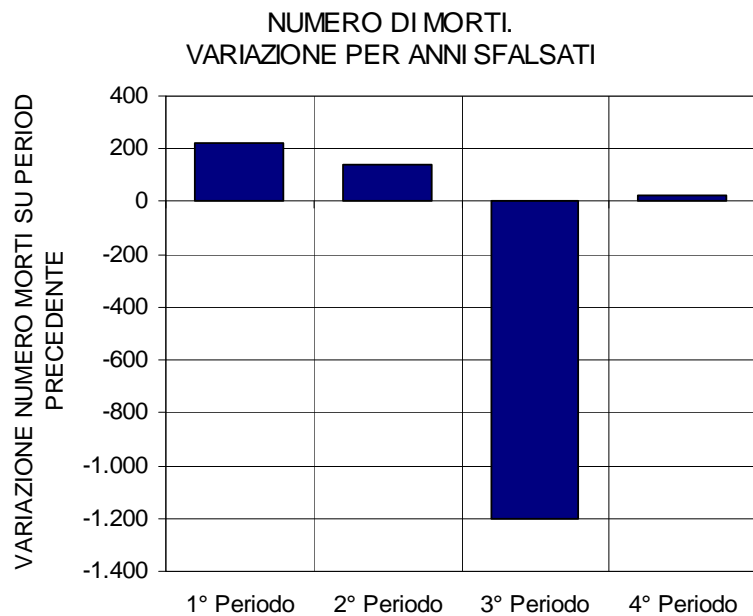
La riduzione complessiva del triennio è stata pari a 1.313 morti, equivalente a -19,5% e a 27.933 feriti, equivalente a - 8,2%.

EVOLUZIONE DELLE VITTIME PER ANNI SFALSATI





CONSULTA NAZIONALE SULLA SICUREZZA STRADALE - SEGRETERIA TECNICA



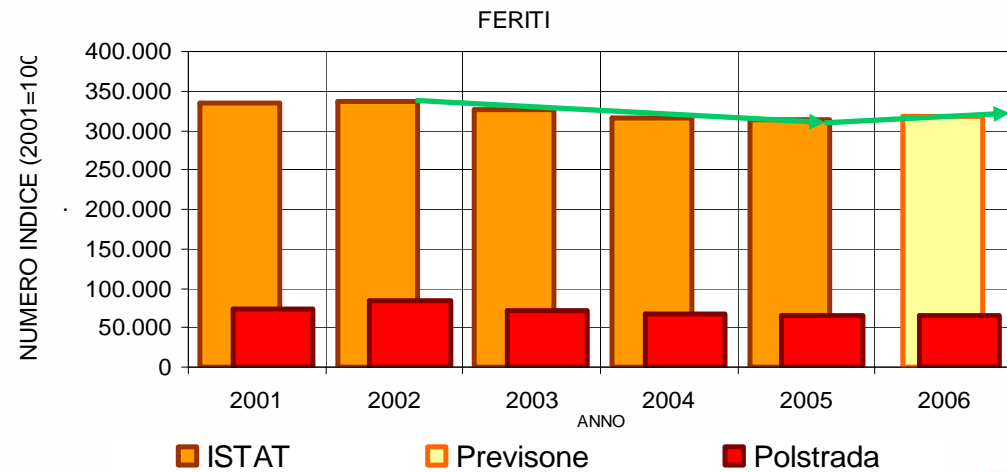
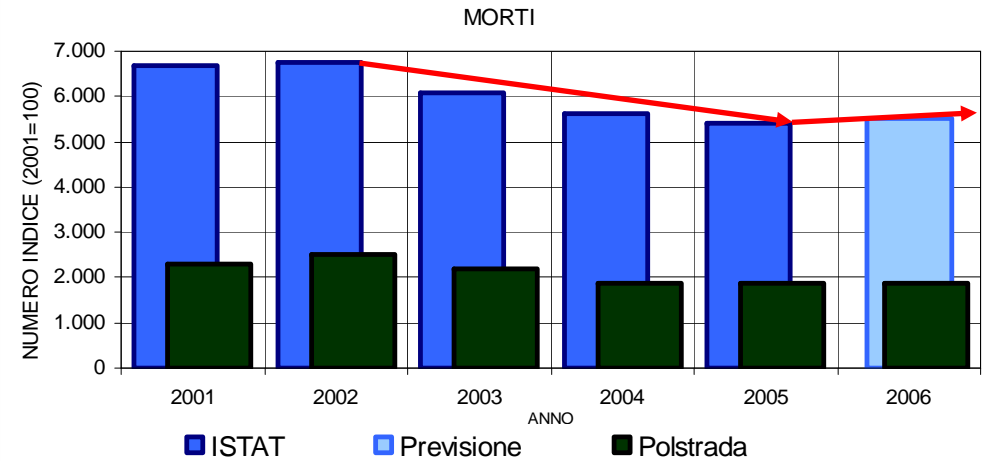


CONSULTA NAZIONALE SULLA SICUREZZA STRADALE - SEGRETERIA TECNICA

# 3''

I primi, parziali dati disponibili per il 2006 indicano una tendenza alla crescita del numero delle vittime pari a circa il 2%.

In sostanza il nostro Paese non ha modificato - se non per un brevissimo periodo - la tendenza alla stagnazione/crescita del numero delle vittime che lo ha caratterizzato fin dalla metà degli anni '90.





# 4'

Alcune componenti della mobilità, alcune tipologie stradali, alcuni territori sono caratterizzati da **condizioni di sicurezza nettamente inferiori alla media nazionale e/o da una evoluzione fortemente regressiva** (forte aumento di morti e feriti).

## DUE COMPONENTI ESEMPLARI:

### ● MOBILITÀ SU MOTOCICLI E CICLOMOTORI

In Italia la mobilità su due ruote a motore costituisce il 3,6% del totale ma genera il 26% delle vittime. Questa componente non solo è caratterizzata da livelli di rischio molto più elevati della media ma presenta un andamento regressivo (crescita di vittime) in Italia e nella maggior parte dei Paesi europei.

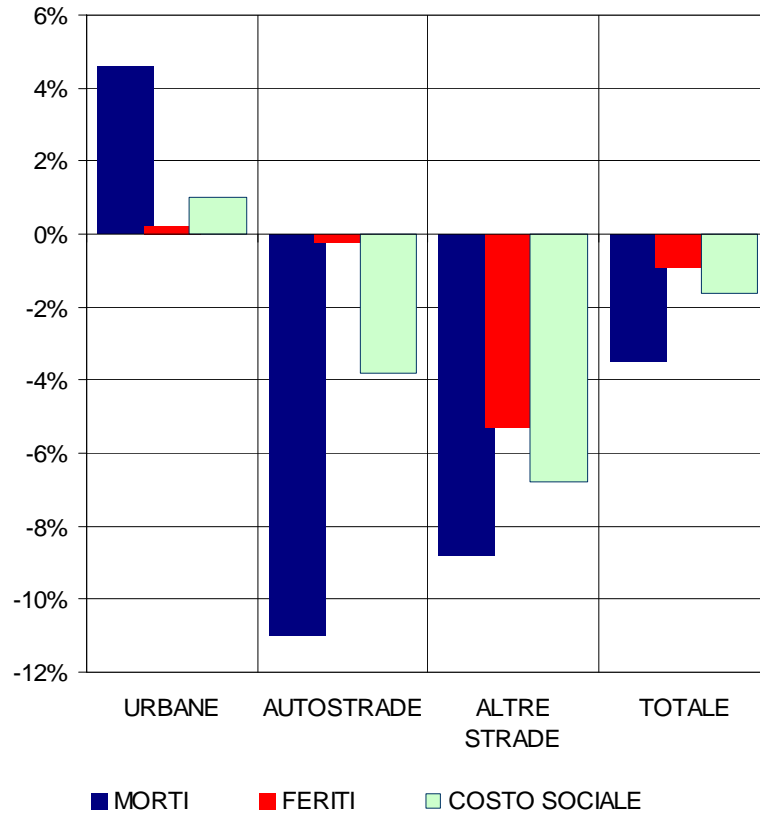
### ● SISTEMA URBANO

Nel 2005, mentre il dato nazionale segna una leggera riduzione delle vittime, il **dato relativo alle sole aree urbane registra un aumento di morti (+107) e di feriti (+564)**. Le nostre città hanno livelli di rischio sensibilmente superiori a quelli rilevati a Parigi, Londra, Stoccolma, Madrid, Barcellona, etc. Il ritardo di sicurezza delle città italiane rispetto al resto del Paese cresce costantemente dal 1970.

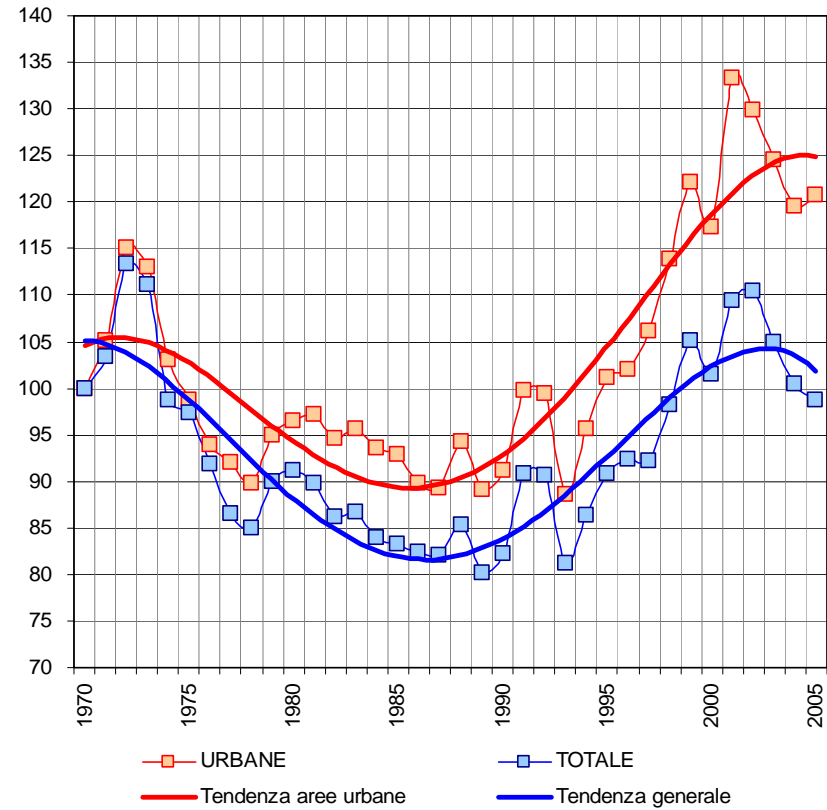


CONSULTA NAZIONALE SULLA SICUREZZA STRADALE - SEGRETERIA TECNICA

2004 - 2005. VARIAZIONE PERCENTUALE DELLE VITTIME



EVOLUZIONE DEL COSTO SOCIALE. STRADE URBANE E TOTALE (N. INDICE 1970=100)







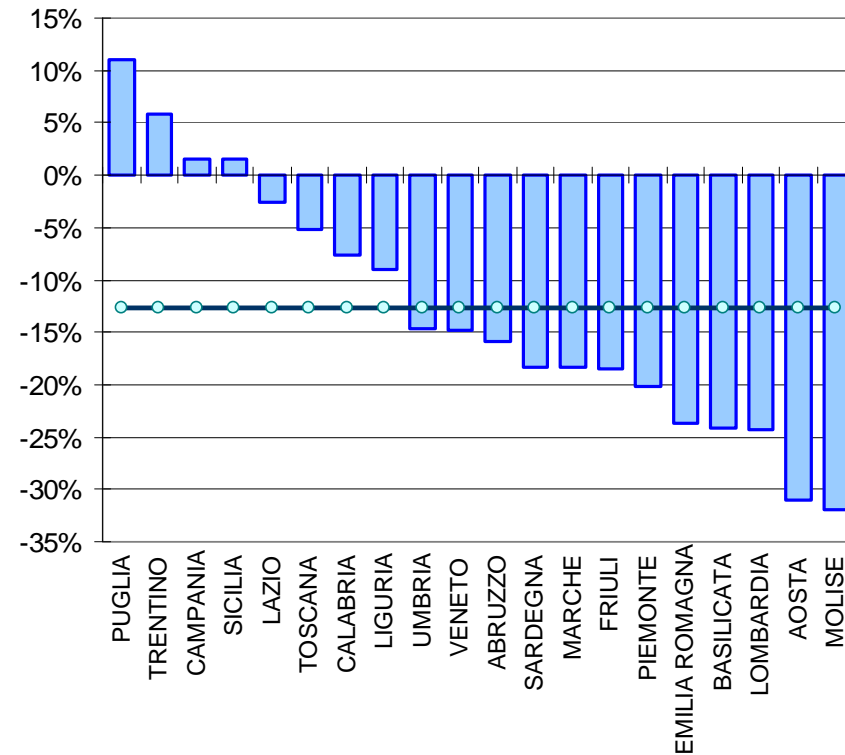
# 4””

In alcune province negli ultimi tre anni si è registrata una riduzione delle vittime superiore al 50%. In queste aree l'obiettivo comunitario, **se il dato sarà confermato**, è stato raggiunto in tre anni e non in dieci.

In altre province si è registrata una crescita delle vittime compresa tra +10% e +60%.

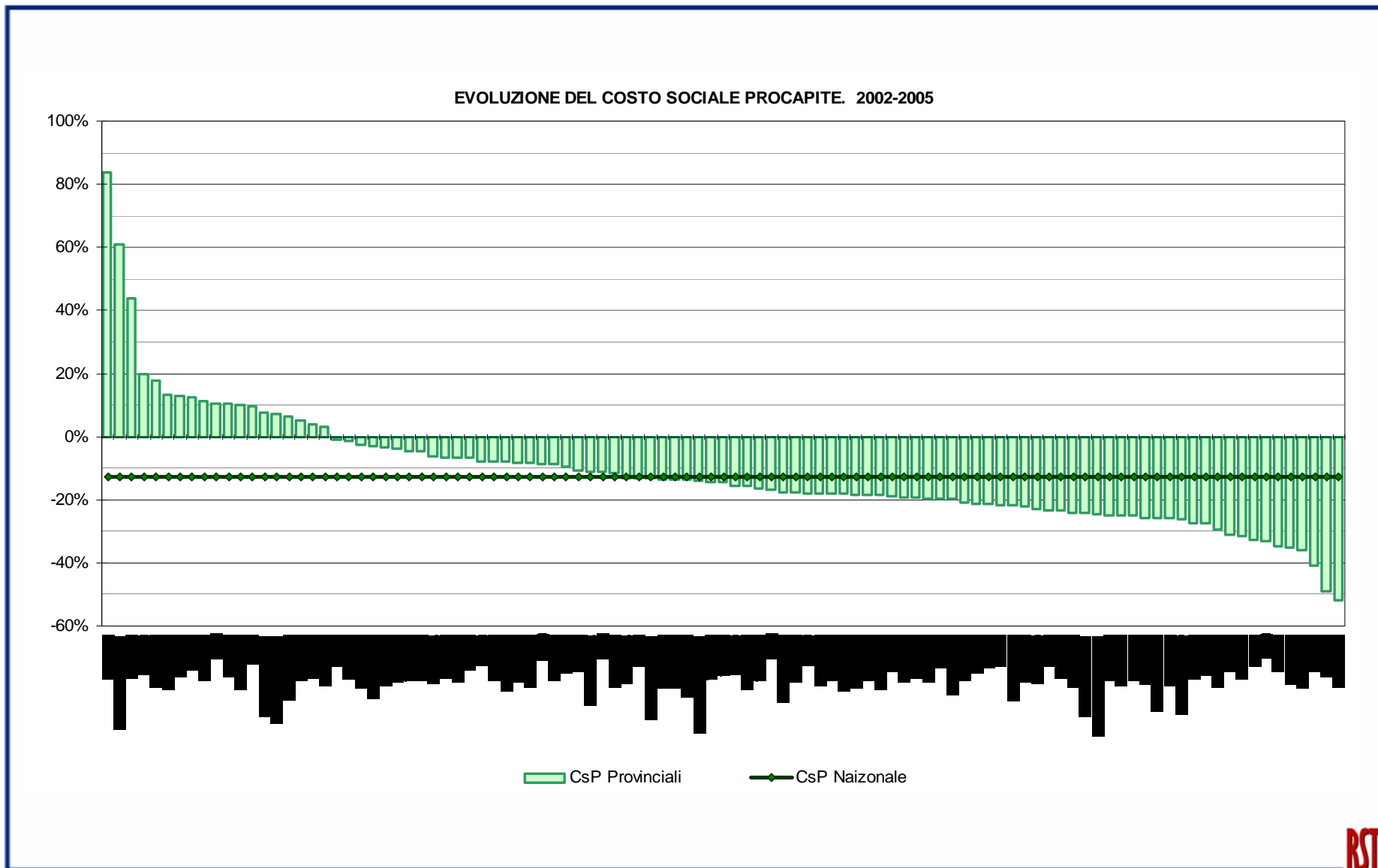
Allo stato attuale **non ci sono strumenti e strutture tecniche** che consentano di verificare i motivi di questi processi evolutivi così divergenti, di contrastare i fattori che hanno determinato una crescita delle vittime, di individuare gli interventi che hanno maggiormente contribuito alla riduzione delle vittime, di promuoverne una diffusione ragionata nel resto del Paese.

EVOLUZIONE DEL COSTO SOCIALE PRO CAPITE. 2002-2005





CONSULTA NAZIONALE SULLA SICUREZZA STRADALE - SEGRETERIA TECNICA



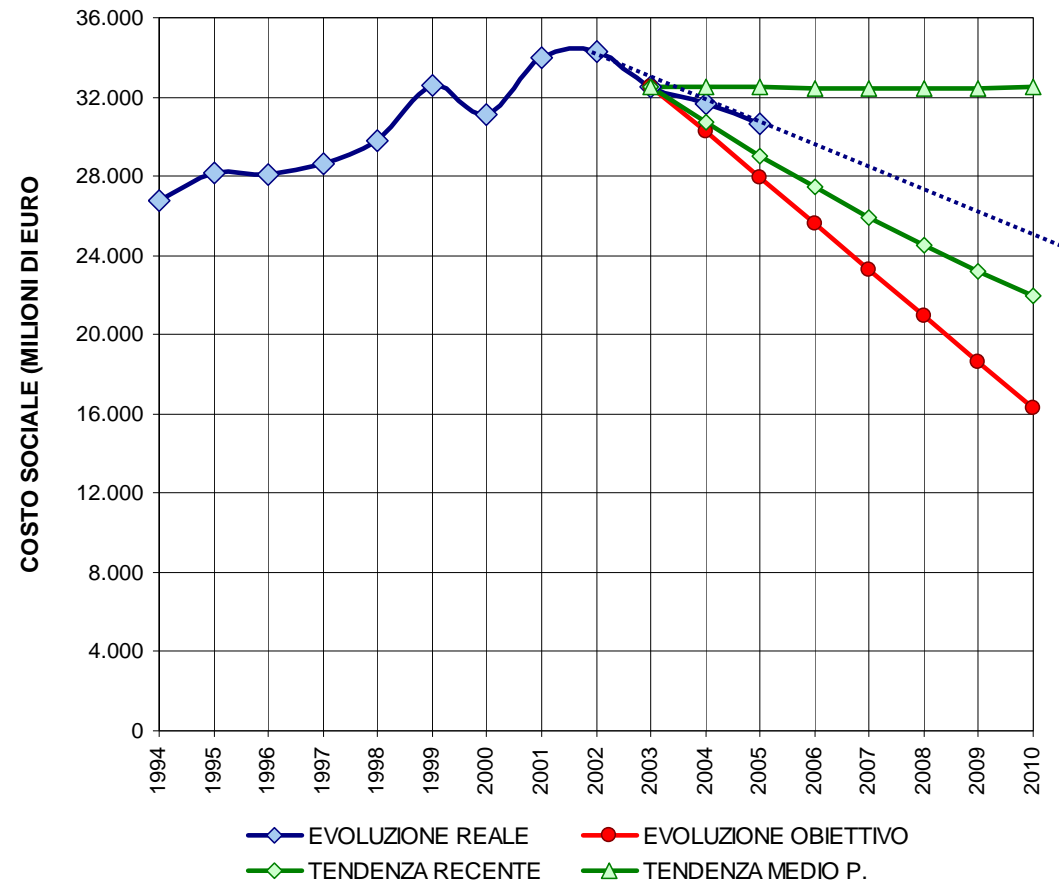


CONSULTA NAZIONALE SULLA SICUREZZA STRADALE - SEGRETERIA TECNICA

**D)**

Alle tendenze attuali, l'Italia non riuscirà a determinare una riduzione del 50% del numero delle vittime entro il 2010 ma si attesterà intorno al 25% (sempre che i segnali di evoluzione regressiva dei dati del 2006 non si traducano in una tendenza stabile).

**COSTO SOCIALE TOTALE  
OBIETTIVO E TENDENZE**





## **2. PIANIFICAZIONE E GOVERNO DELLA SICUREZZA STRADALE**



**Per contrastare le tendenze in atto e per accelerare il processo di riduzione del numero delle vittime, nel 1999, il Parlamento italiano, recependo una richiesta contenuta nella prima *“Relazione al parlamento sullo stato della sicurezza stradale”*, istituisce il **PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE** (legge 144/99, art.32) e provvede alla dotazione finanziaria necessaria per l'attuazione del piano stesso (legge 488/99).**

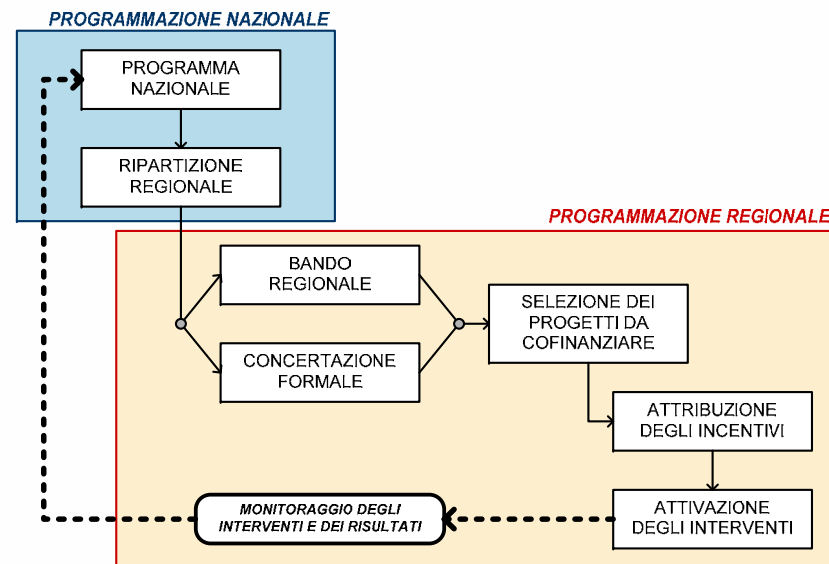
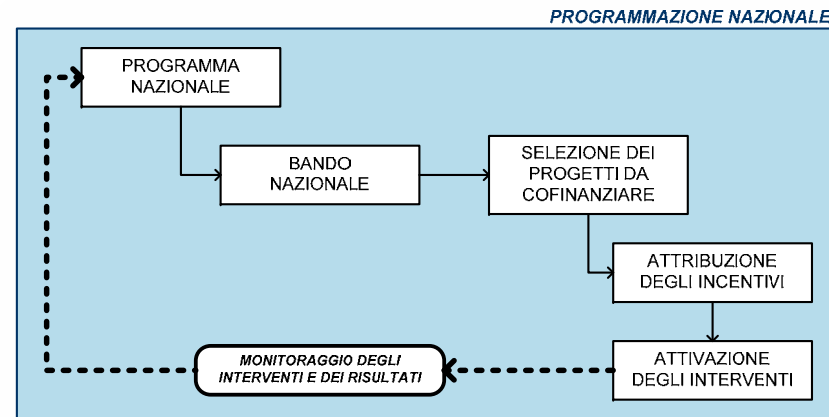


CONSULTA NAZIONALE SULLA SICUREZZA STRADALE - SEGRETERIA TECNICA

# A)

Piano e Programmi prevedono due meccanismi attuativi:

- 1) l'allocazione di risorse diretta e tramite procedure competitive (utilizzato per i Progetti Pilota e per le azioni di rilevanza strategica per il Paese del 2° programma)
- 2) l'allocazione di risorse in due fasi, con una ripartizione del *titolo ad assegnare risorse* alle Regioni e una successiva allocazione di risorse attraverso una procedura competitiva o concertativa, coerente con gli indirizzi del programma nazionale (utilizzato per il 1° programma nazionale e per la linea regionale del 2° programma).



**B)**

Su 96 mesi, **meno di 45 sono stati impegnati dalla definizione di piani e programmi, dalla allocazione di risorse, dalla individuazione dei progetti più soddisfacenti, dalla concertazione e dalla valutazione.** Gli altri sono stati mesi di **pausa.**

Questa sequenza di attività e di pause così insoddisfacente è stata determinata dalla **mancanza di un sistema nazionale di gestione** (che, peraltro, lo stesso Piano indicava essere indispensabile) in grado di esercitare una effettiva azione di controllo e di stimolo, in grado cioè di esercitare le funzioni di regia o, almeno, quelle di un *“buttafuori”* capace di chiamare i diversi attori del processo attuativo al momento giusto.







Tra l'allocazione dell'ultimo pacchetto di risorse del secondo programma (il 26 marzo 2004) e l'avvio della nuova politica di sicurezza stradale iniziata alla fine del 2006 con l'elaborazione dell'"Atto di indirizzo per il governo della sicurezza stradale" (recentemente approvato dal Consiglio dei Ministri su proposta del Ministro dei Trasporti) c'è stata **una pausa delle attività di pianificazione/programmazione nazionali di 2 anni e 9 mesi che ha avuto effetti molto pesanti sui programmi, sulle attività, sulle strutture regionali, provinciali e locali che erano state attivate nel biennio precedente, sulla capacità di ridurre le vittime degli incidenti stradali.**

In questo periodo non si è, inoltre, riusciti a modificare una norma che – ad una lettura molto restrittiva – non consente alle Regioni di accedere alle risorse finanziarie del secondo Programma di attuazione nazionale che erano state loro assegnate con decreto del ministeriale.



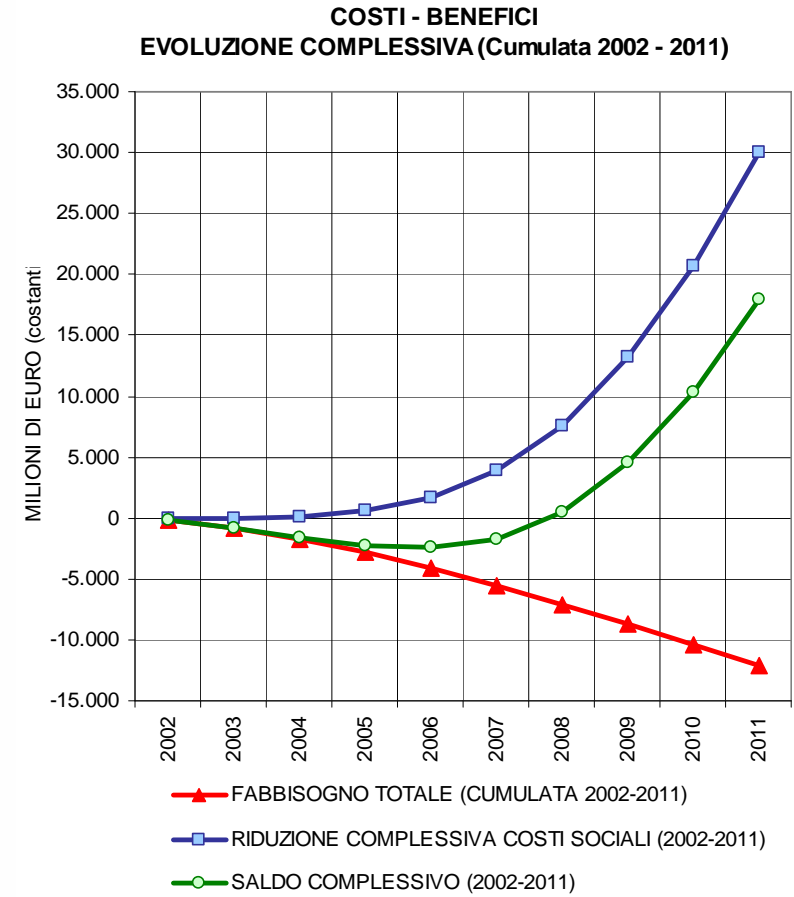
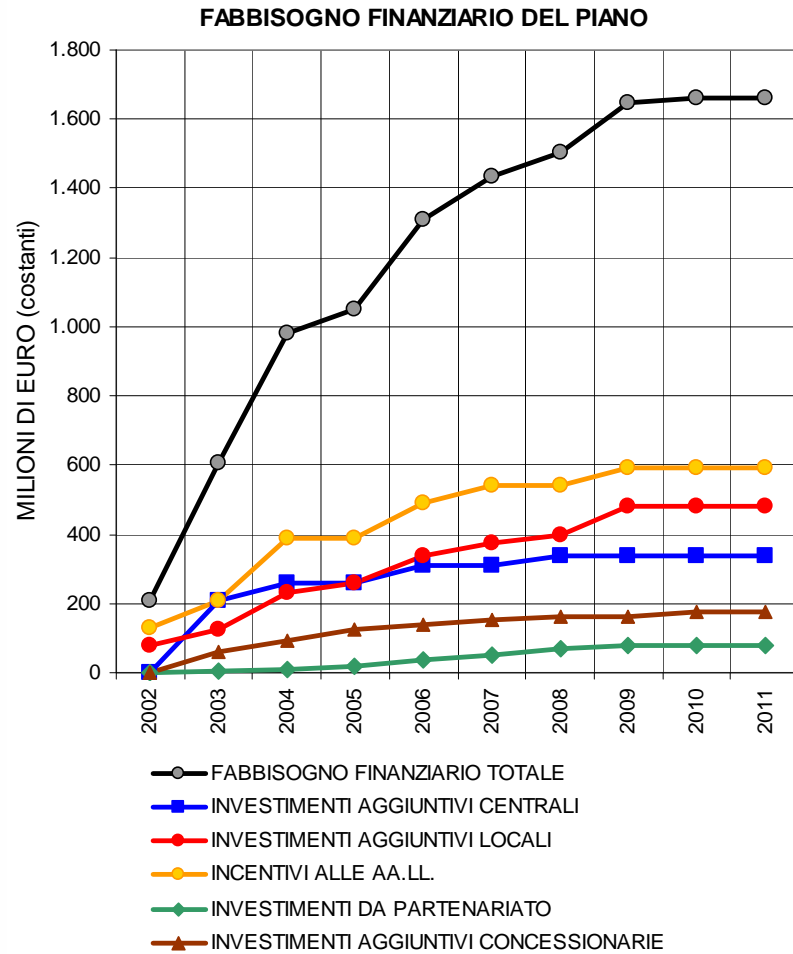
### **Sotto il profilo economico-finanziario,**

#### **il Piano:**

- definisce uno scenario decennale di impegni finanziari per i diversi soggetti che partecipano al processo di miglioramento della sicurezza stradale;
- distingue tra investimenti aggiuntivi e rifinalizzazione della spesa verso la sicurezza stradale;
- prevede stanziamenti crescenti a carico della finanza centrale per incentivare interventi a favore della sicurezza stradale da parte di Regioni, Province e Comuni;
- assume l'obiettivo di arrivare ad una spesa annua allineata ai parametri medi procapite e per vittima di molti Paesi europei (da 10 a 25 Euro procapite; da 100.000 a 400.000 Euro per vittima).



CONSULTA NAZIONALE SULLA SICUREZZA STRADALE - SEGRETERIA TECNICA



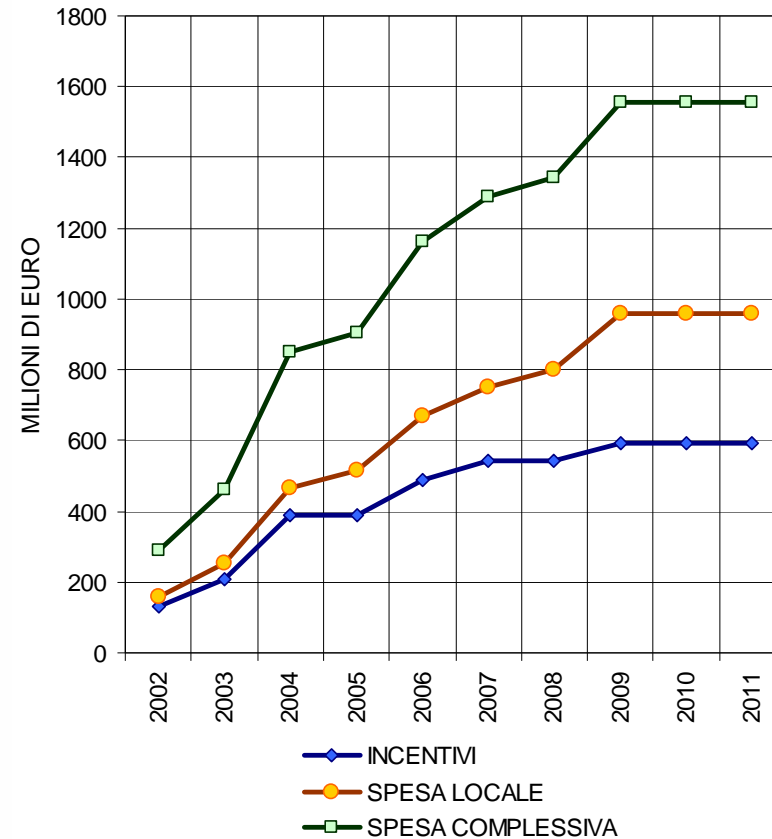


CONSULTA NAZIONALE SULLA SICUREZZA STRADALE - SEGRETERIA TECNICA



Per quanto riguarda gli incentivi a Regioni e Amministrazioni, Il Piano Nazionale prevede che questi debbano passare da 120 milioni di Euro nel 2002 a 600 milioni di Euro a partire dal 2009.

PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE.  
SPESA AGGIUNTIVA PER INCENTIVI STATALI  
E ONERI LOCALI.

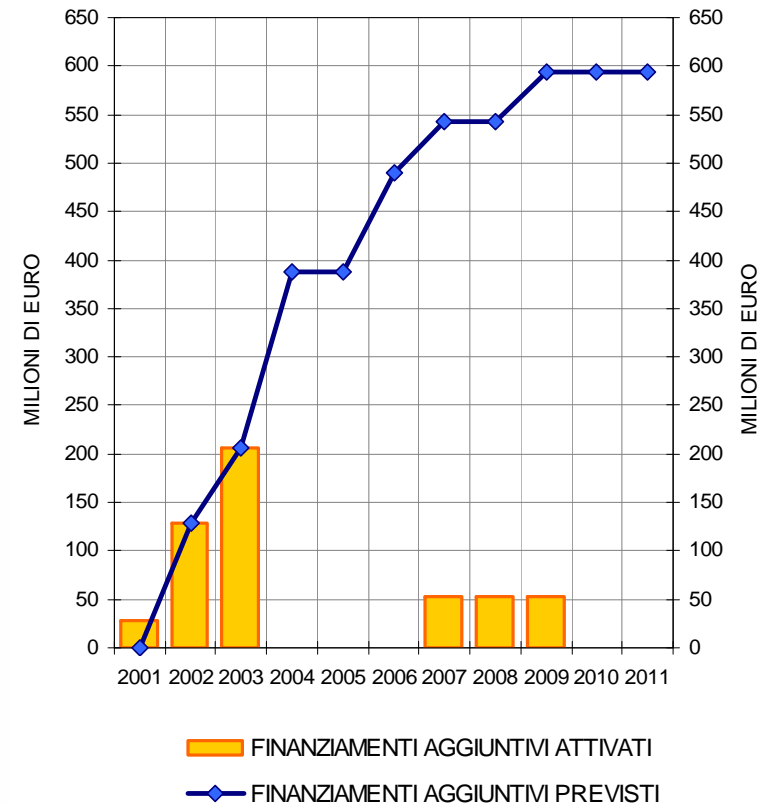




**Il rapporto tra scenario finanziario del Piano e stanziamenti effettivi è il seguente.**

- Nel primo biennio gli stanziamenti sono stati identici alle previsioni.
- Nel triennio 2004-2006 non si è avuto alcuno stanziamento, con uno sbilancio rispetto alle previsioni di 1.265 milioni di Euro.
- Per il triennio in corso è previsto uno stanziamento annuo di 53 milioni di Euro per un complesso di 165 milioni di Euro, a fronte di una attesa di spesa complessiva di 1.679 milioni di Euro.
- Le poste indicate in finanziaria collocano l'Italia all'ultimo posto come spesa procapite e per vittima tra i Paesi che hanno fornito indicazioni in materia.

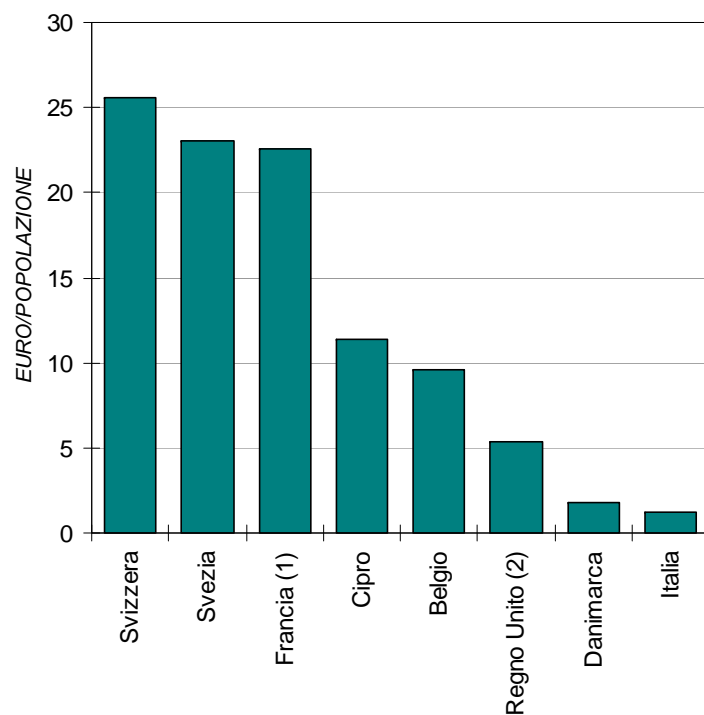
**SPESA AGGIUNTIVA. INCENTIVI DELLO STATO E COFINANZIAMENTI LOCALI.  
RISORSE PREVISTE DAL PNSS E RISORSE ATTIVATE**



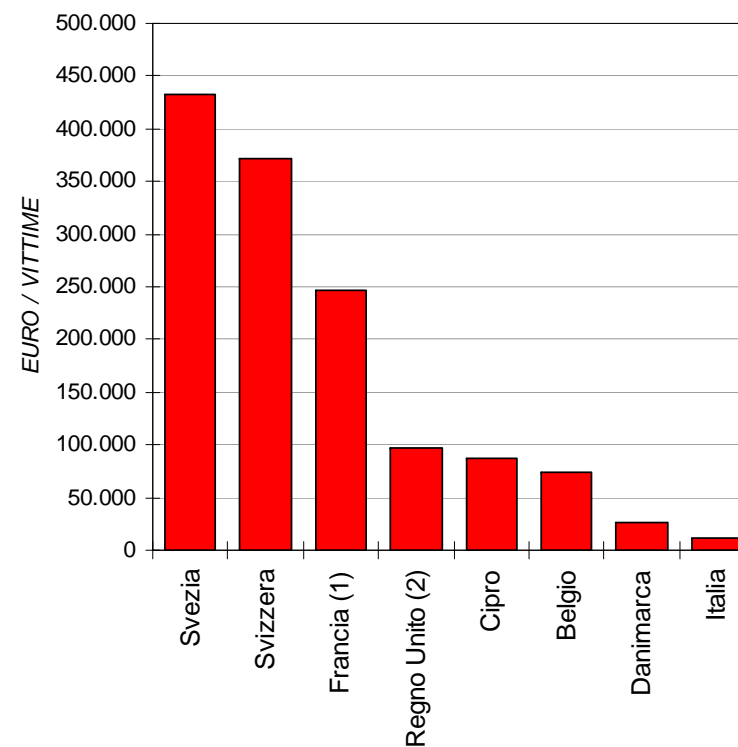


## SPESA IN SICUREZZA STRADALE PROCAPITE E PER VITTIMA IN ALCUNI PAESI EUROPEI

**SPESA IN SICUREZZA STRADALE PROCAPITE**



**SPESA IN SICUREZZA STRADALE PER VITTIMA**





## **3. LA PROGRAMMAZIONE**

### **a) IL PRIMO PROGRAMMA NAZIONALE**



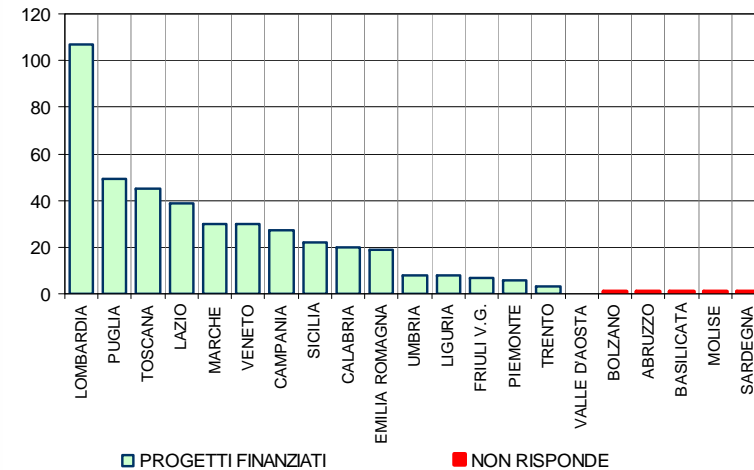
CONSULTA NAZIONALE SULLA SICUREZZA STRADALE - SEGRETERIA TECNICA

**A)**

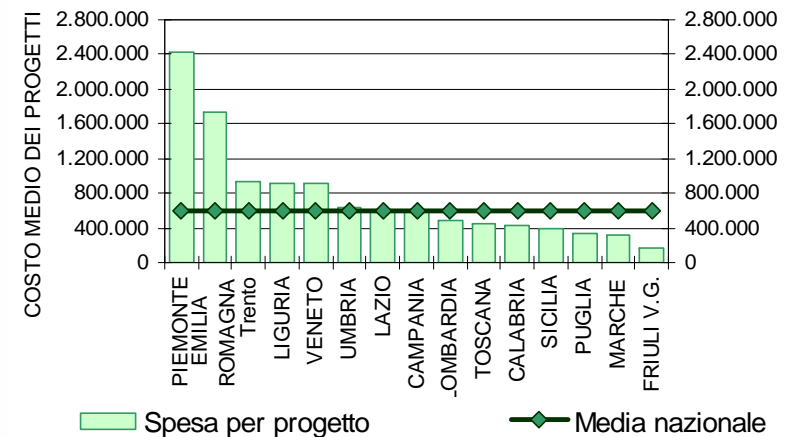
**Con il 1° Programma nazionale e i connessi programmi regionali di attuazione:**

- sono stati finanziati e attivati 420 progetti (al completamento saranno 500);
- le proposte presentate sono state oltre 700;
- le amministrazioni partecipanti sono state 684;
- l'onere a carico della finanza centrale è pari 110,1 milioni di Euro (crescerà fino a 129,1)
- Il costo complessivo degli interventi è pari a 246,7 milioni di Euro (diventerà pari a 280 milioni)
- il costo medio degli interventi è stato di 0,59 milioni di Euro, con una variazione regionale compresa tra 2,42 milioni e 0,18 milioni di Euro.

PRIMO PROGRAMMA PROGETTI ATTIVATI PER REGIONE



SPESA MEDIA PER PROGETTO NELLE REGIONI







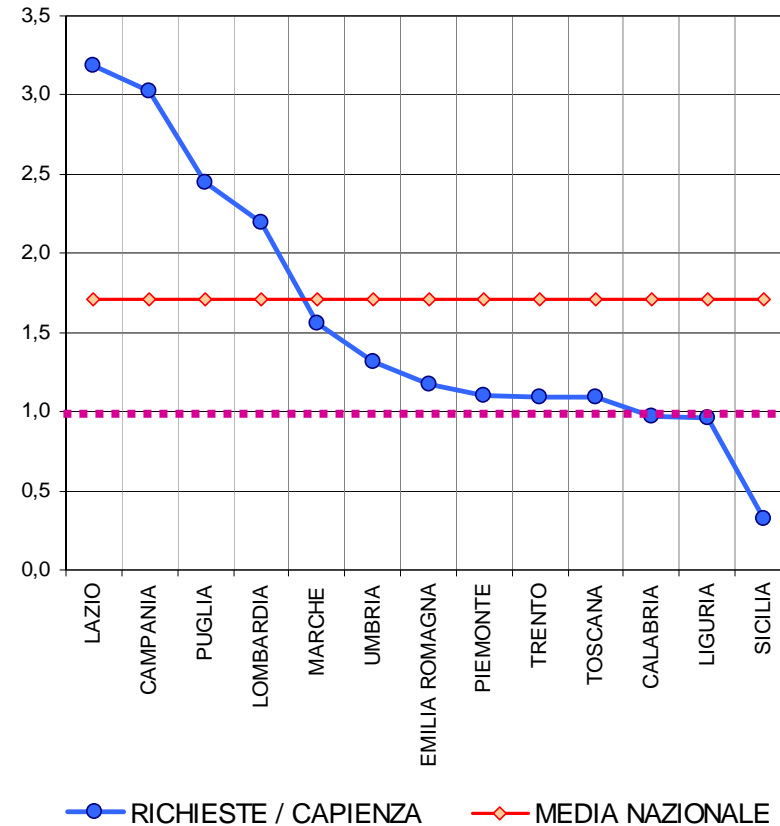
CONSULTA NAZIONALE SULLA SICUREZZA STRADALE - SEGRETERIA TECNICA

# B)

## L'ammontare di finanziamenti richiesti:

- in quattro regioni è stato più del doppio delle risorse finanziarie rese disponibili dal Piano;
- in sette regioni è stato poco superiore alle risorse finanziarie rese disponibili dal Piano (da 1,1 a 1,5 volte);
- in **due regioni il monte dei finanziamenti richiesti è stato inferiore alle risorse finanziarie rese disponibili dal Piano.**

FINANZIAMENTI RICHIESTE DALLE AALL RISPETTO ALLE RISORSE RESE DISPONIBILI DAL PIANO

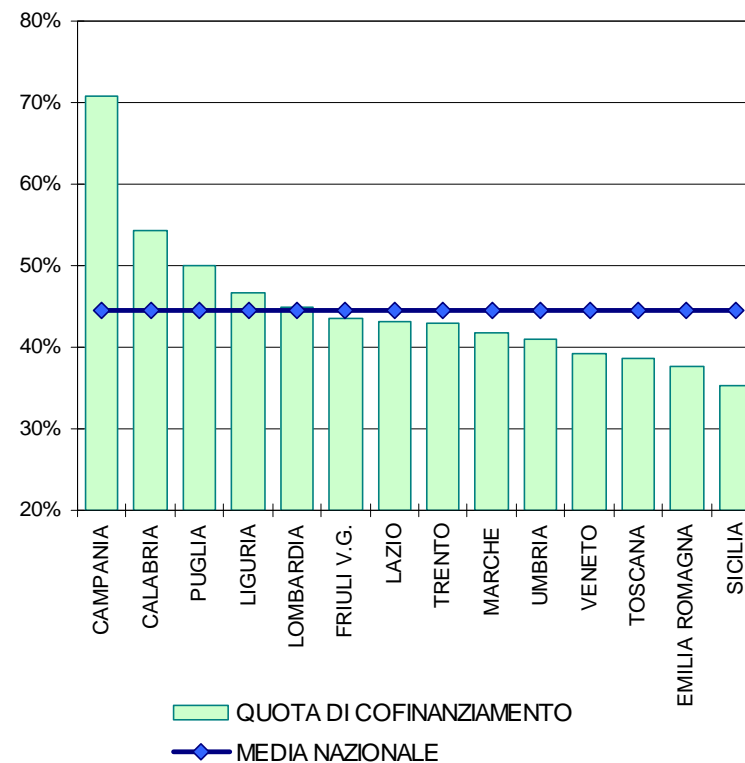




**Le quote di cofinanziamento a carico della finanza centrale (del Piano) sono state:**

- mediamente pari a 44%, in linea con le previsioni;
- la quota regionale media di cofinanziamento più elevata si è registrata in Campania ed è stata pari al 71%;
- la quota regionale media di cofinanziamento più bassa si è registrata in Sicilia ed è stata pari al 35%.

PRIMO PROGRAMMA.  
QUOTE REGIONALI MEDIE DI COFINANZIAMENTO





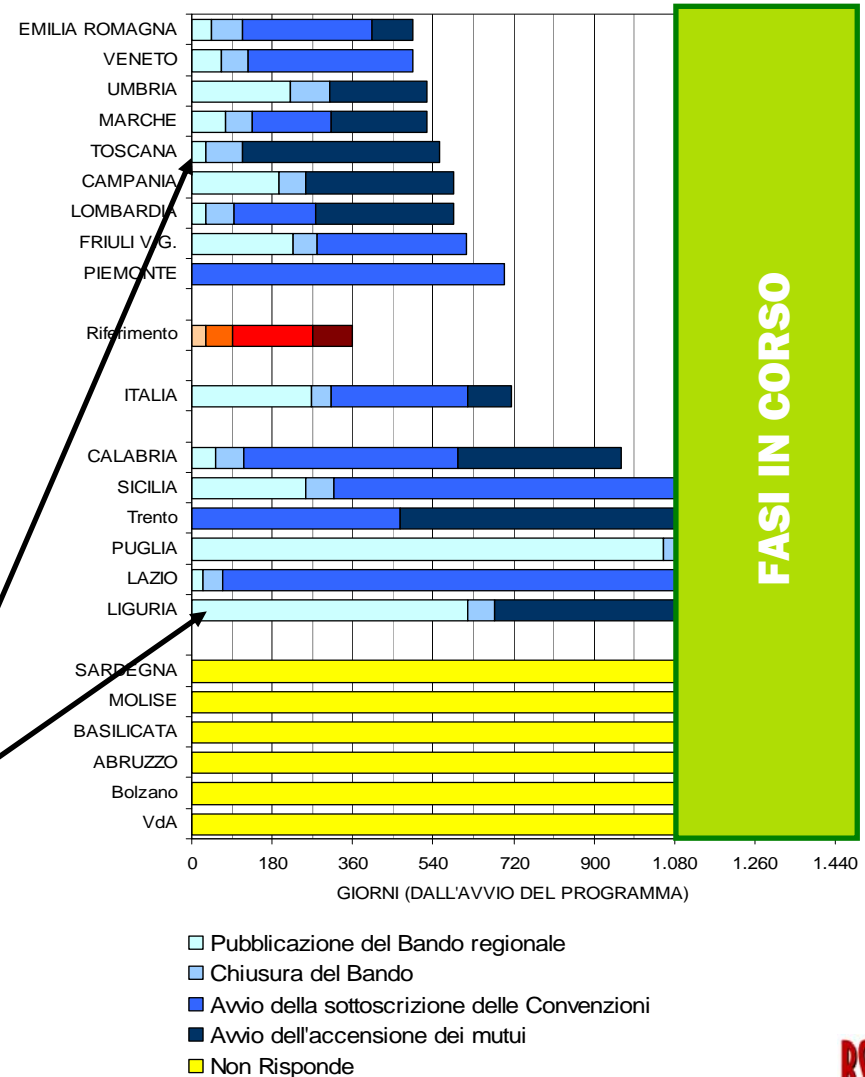
CONSULTA NAZIONALE SULLA SICUREZZA STRADALE - SEGRETERIA TECNICA



**I tempi per passare dalla avvenuta disponibilità dei fondi (e dalla circolare sulle modalità di accesso ai fondi stessi) all'avvio della realizzazione materiale degli interventi:**

- sono stato mediamente pari a 720 giorni;
- i tempi complessivi più brevi si sono registrati in Emilia-Romagna (495 giorni);
- i tempi complessivi più lunghi si sono registrati nel Lazio (1.225 giorni) ma alcune Regioni non hanno fornito informazioni e altre non hanno ancora avviato l'attuazione del programma;
- le diverse fasi del processo hanno una durata straordinariamente diversificata;
- i tempi minimi teorici di riferimento sono stati stimati in 360 giorni.

CALENDARIO DELLE FASI ATTUATIVE





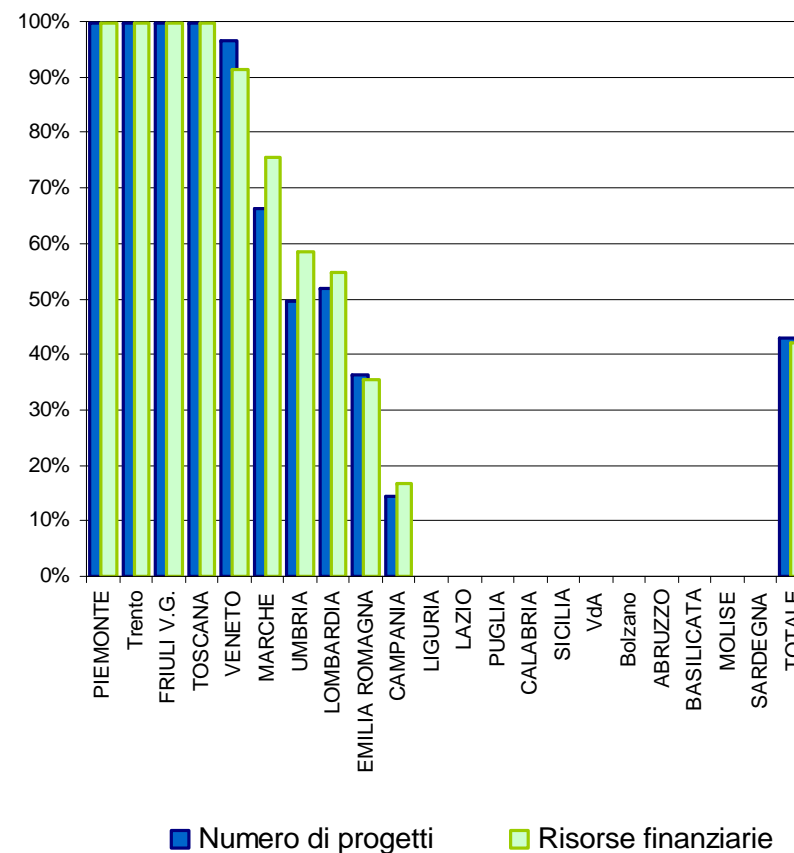
CONSULTA NAZIONALE SULLA SICUREZZA STRADALE - SEGRETERIA TECNICA



**Alla fine del primo trimestre 2006 la quota dei progetti in corso di attuazione nelle diverse circoscrizioni regionali era la seguente.**

- In quattro circoscrizioni i progetti risultavano tutti avviati.
- In altre quattro circoscrizioni risultavano avviati più della metà dei progetti.
- In due circoscrizioni risultavano avviati il 15% o il 35% dei progetti.
- Nelle restanti circoscrizioni NON risultava avviato alcun progetto (6 circoscrizioni) o non sono state fornite le necessarie informazioni.

QUOTA DI PROGETTI AVVIATI





# **3. LA PROGRAMMAZIONE**

## **b) IL SECONDO PROGRAMMA NAZIONALE**



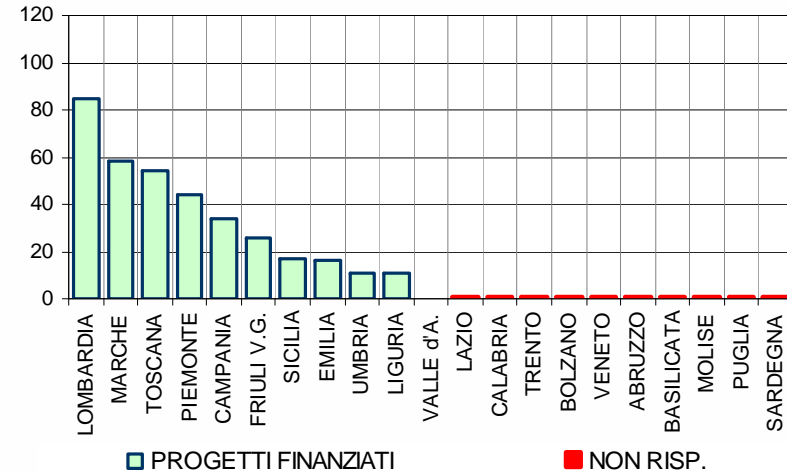
CONSULTA NAZIONALE SULLA SICUREZZA STRADALE - SEGRETERIA TECNICA

**A)**

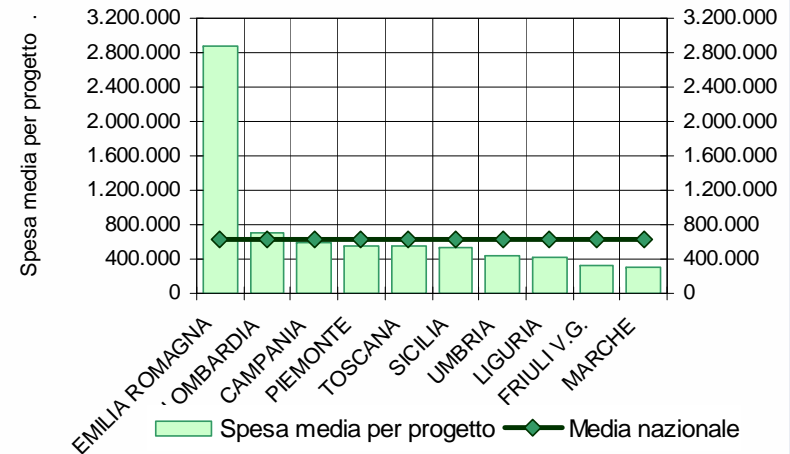
**Il 2° Programma nazionale e i connessi programmi regionali hanno consentito:**

- di finanziare e attivare 356 progetti (al completamento dei programmi saranno 560);
- le proposte presentate sono state oltre 629;
- le amministrazioni partecipanti sono state 967;
- l'onere a carico della finanza centrale è pari a 85,7 milioni di Euro (crescerà fino a 154,9 milioni);
- Il costo complessivo degli interventi è di 225,6 milioni di Euro (arriverà a 380 milioni);
- Il costo medio degli interventi è stato di 0,63 milioni di Euro, con una variazione regionale compresa tra 2,87 milioni e 0,31 milioni di Euro.

SECONDO PROGRAMMA. PROGETTI ATTIVATI PER REGIONE



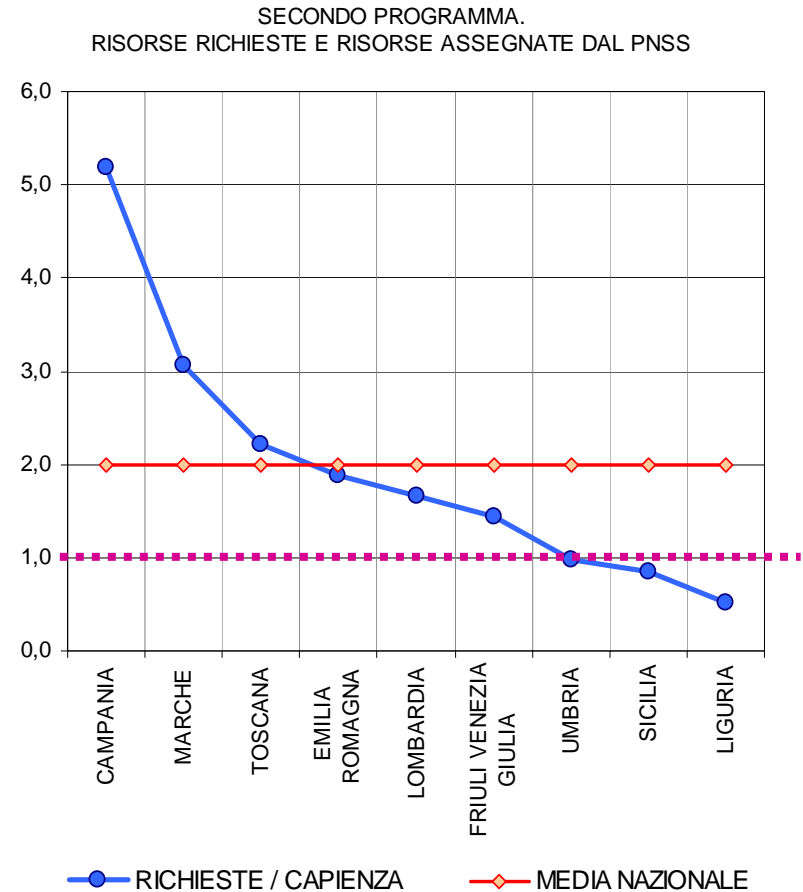
2° PROGRAMMA. SPESA MEDIA PER PROGETTO





**B)** **Nell'ambito del 2° programma il rapporto tra ammontare di finanziamenti richiesti e risorse finanziarie rese disponibili dal Piano è il seguente:**

- in tre regioni l'ammontare dei finanziamenti richiesti dai partecipanti è stato da 2 a 5 volte più ampio delle risorse rese disponibili dal Piano;
- in quattro regioni l'ammontare dei finanziamenti era compreso tra il doppio delle risorse rese disponibili da Piano e lo stesso valore di tali risorse;
- in due regioni l'ammontare dei finanziamenti richiesti è stato inferiore alle risorse finanziarie del Piano.





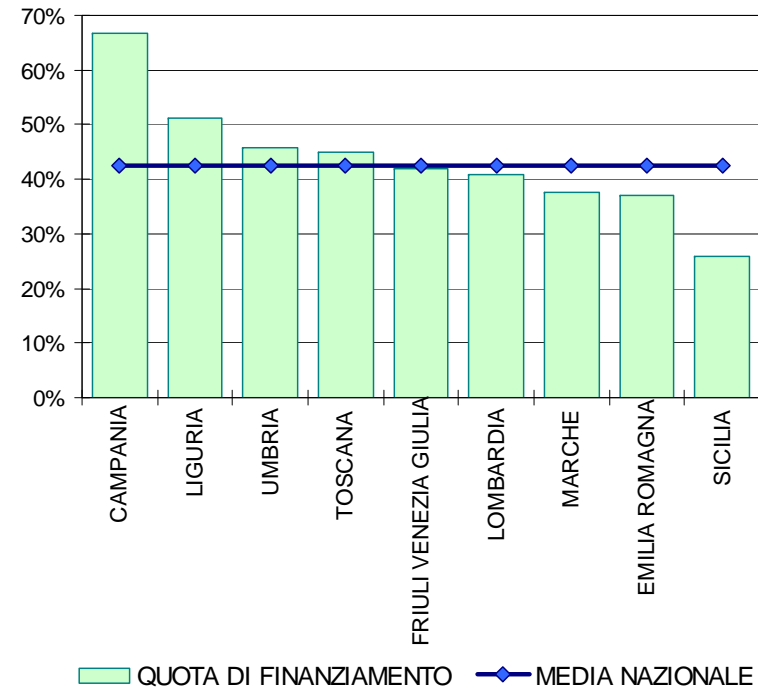
CONSULTA NAZIONALE SULLA SICUREZZA STRADALE - SEGRETERIA TECNICA



**Nel 2° Programma le quote di cofinanziamento a carico della finanza centrale (del Piano) sono state:**

- mediamente pari a 43%, in linea con le previsioni;
- la quota regionale media di cofinanziamento più elevata si è registrata anche in questa occasione in Campania ed è stata pari al 67%;
- la quota regionale media di cofinanziamento più bassa si è registrata ancora in Sicilia ed è stata pari al 26%.

SECONDO PROGRAMMA.  
QUOTE REGIONALI MEDIE DI COFINANZIAMENTO





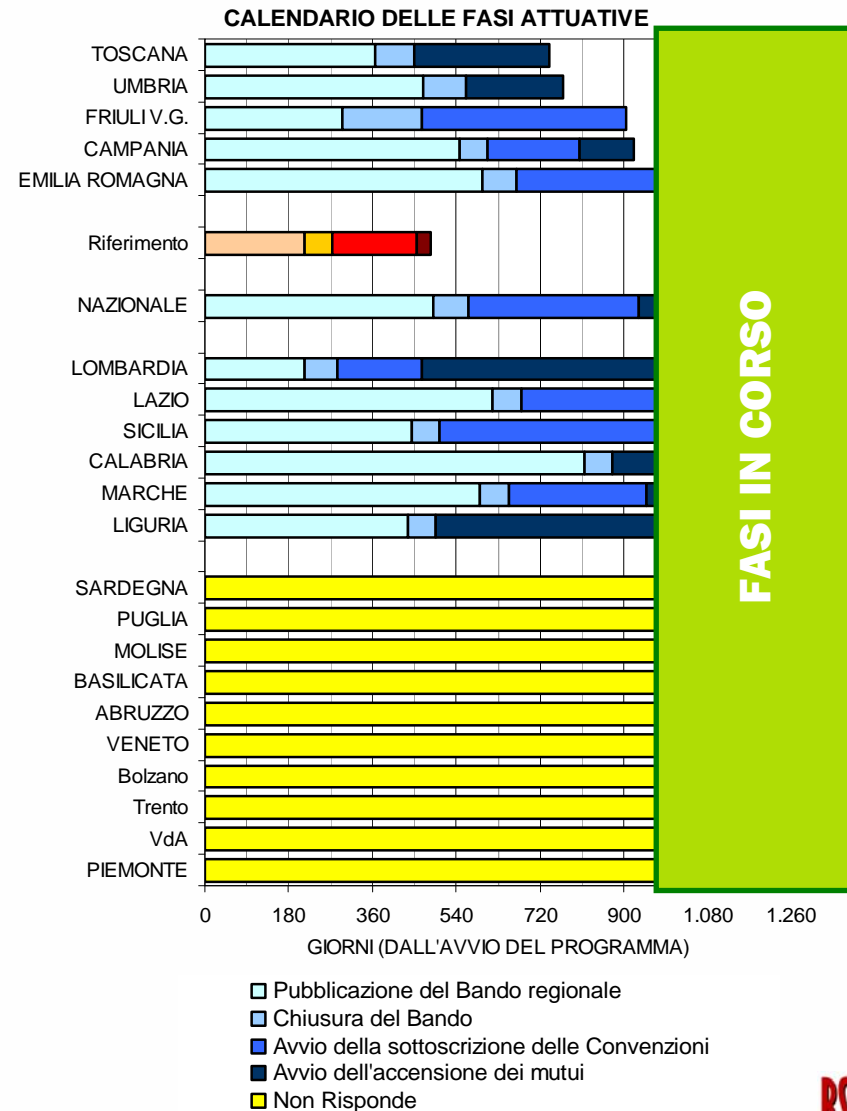


CONSULTA NAZIONALE SULLA SICUREZZA STRADALE - SEGRETERIA TECNICA

**D)**

**Nel 2° programma, i tempi per passare dalla comunicazione di avvenuta disponibilità dei fondi alla realizzazione materiale degli interventi:**

- sono stati mediamente pari a 990 giorni;
- i tempi più brevi si sono registrati in Toscana e in Umbria (720 giorni);
- solo altre tre Regioni hanno completato le procedure di programmazione entro il 1° trimestre 2006, data di riferimento per la rilevazione.
- i tempi minimi teorici di riferimento, a parità di condizioni rispetto al primo programma, sono stimati in 480 giorni (+30%)





**E)**

**Alla fine del primo trimestre 2006 la quota dei progetti attivati dal 2° programma che risulta in corso di attuazione risultava pari a:**

- 55 progetti, il 15% del totale,
- per un costo complessivo (dei progetti una volta completati) pari a 14,7 milioni di Euro, il 4% della spesa complessiva prevista.



## **4. INTERVENTI ATTUATIVI PRIMO E SECONDO PROGRAMMA**



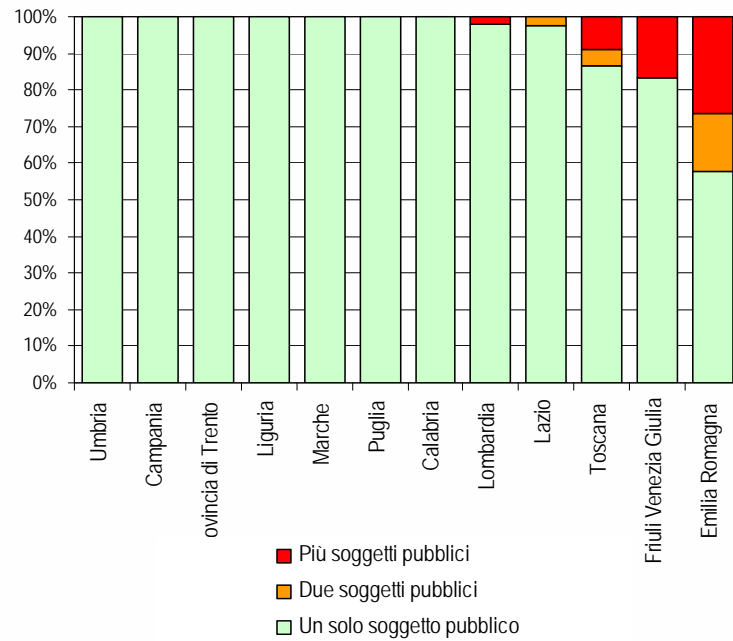
# A)

## Livello di concertazione interistituzionale

### 1° PROGRAMMA

Interventi concertati: 5%

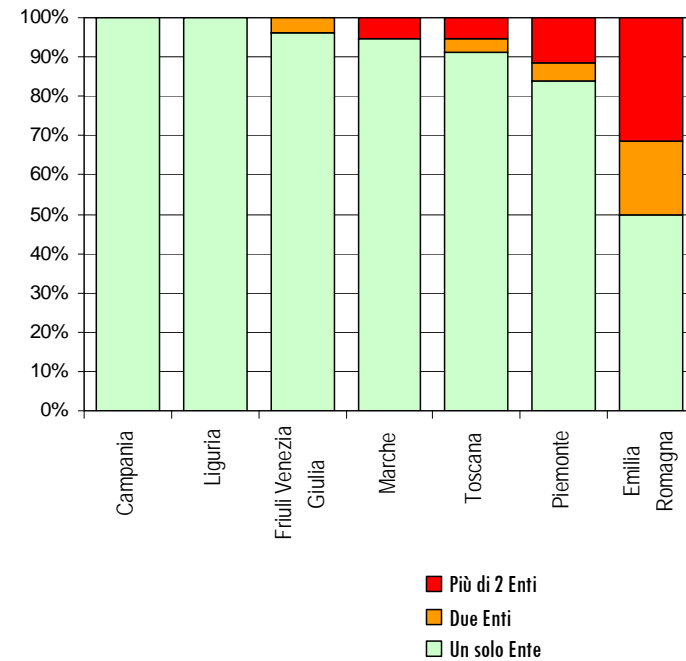
Primo Programma Annuale di Attuazione  
CONCERTAZIONE INTERISTITUZIONALE PER REGIONE



### 2° PROGRAMMA

Interventi concertati: 9%

Secondo Programma Annuale di Attuazione  
CONCERTAZIONE INTERISTITUZIONALE PER REGIONE



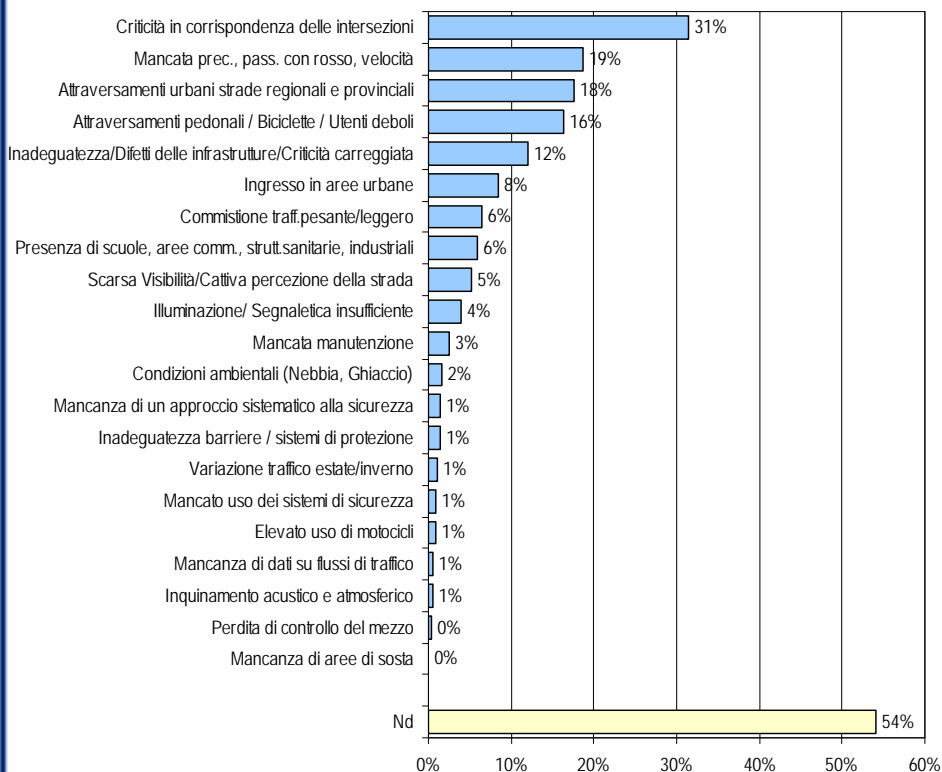


CONSULTA NAZIONALE SULLA SICUREZZA STRADALE - SEGRETERIA TECNICA

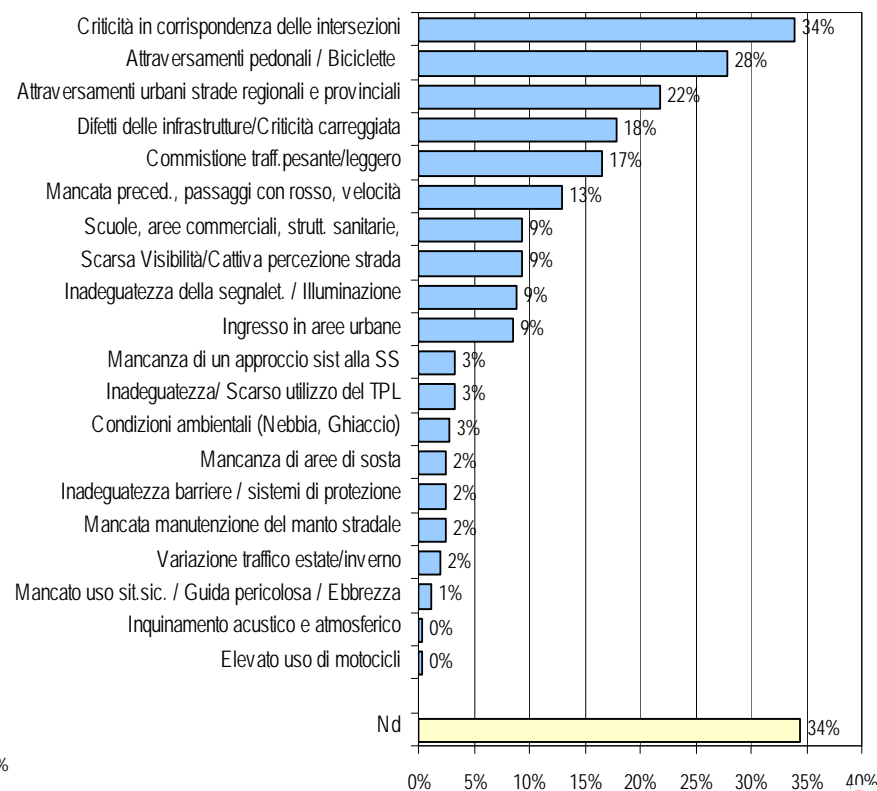
# B)

## Problematiche di riferimento

### 1° PROGRAMMA



### 2° PROGRAMMA



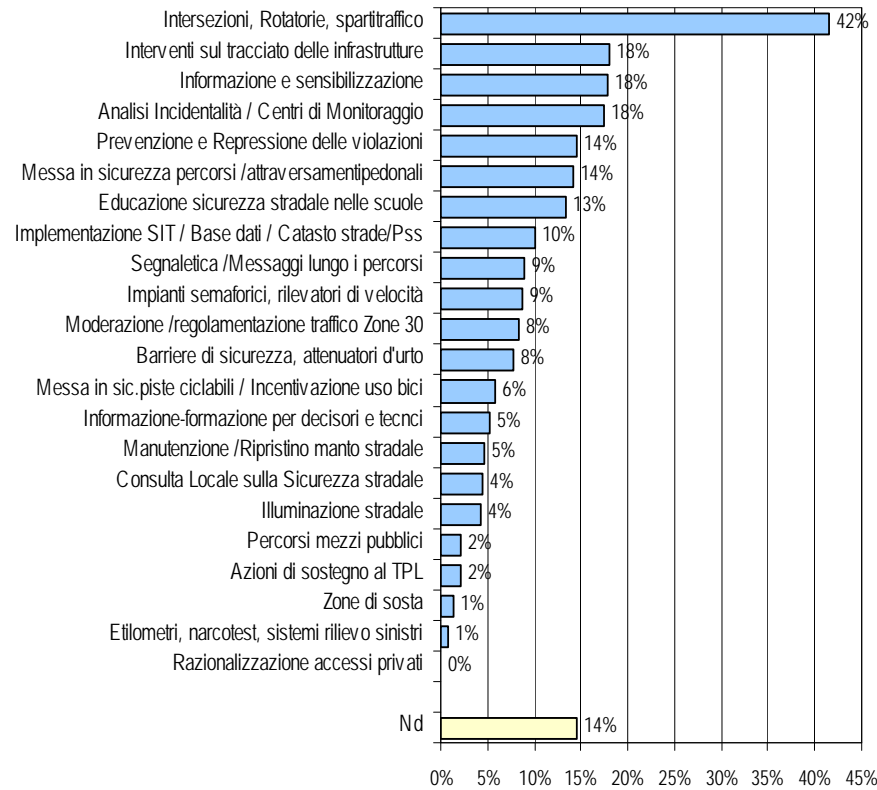


CONSULTA NAZIONALE SULLA SICUREZZA STRADALE - SEGRETERIA TECNICA

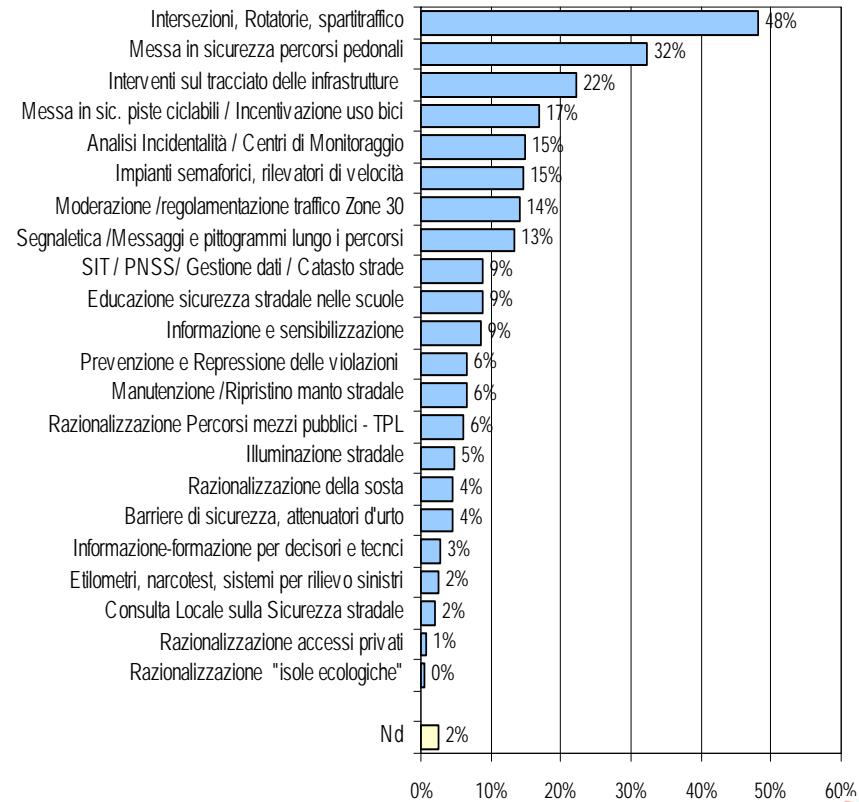


Azioni specifiche

1° PROGRAMMA

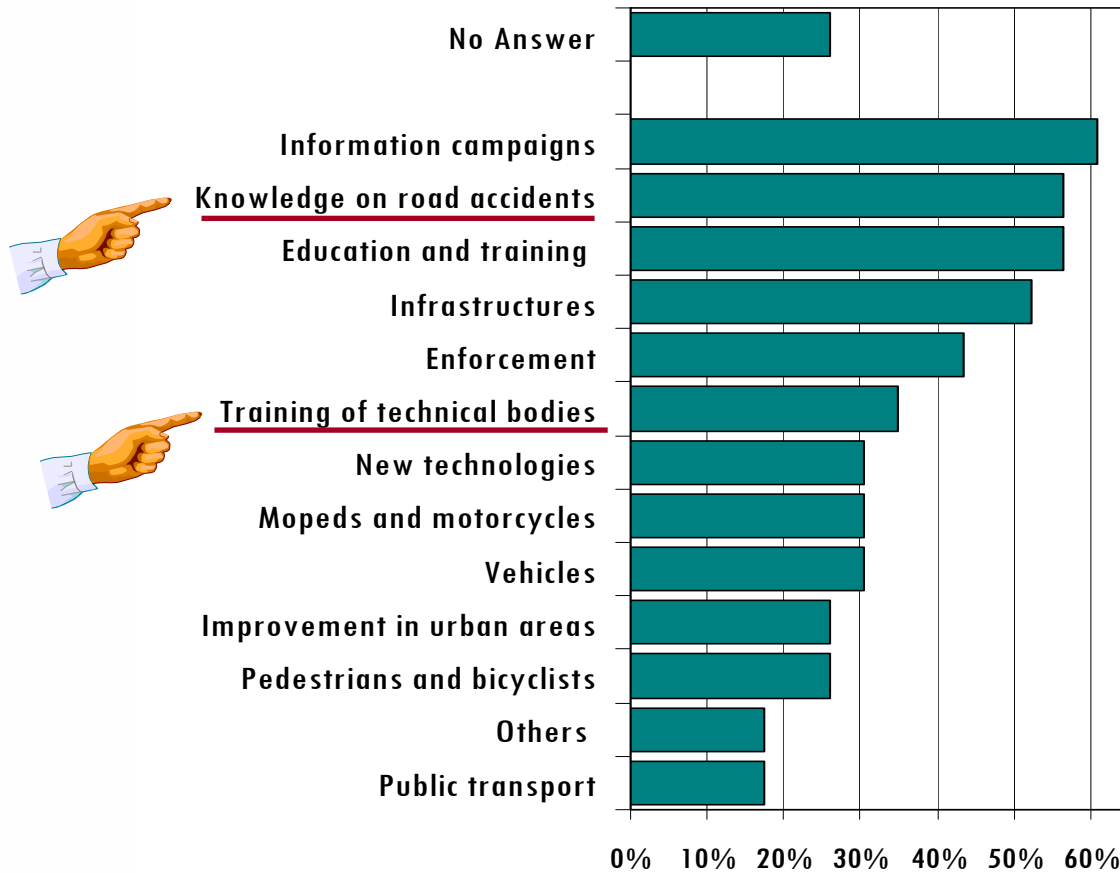


2° PROGRAMMA





### SETTORI FINANZIATI DAI PIANI NAZIONALI EUROPEI



QUOTA DI PIANI CHE FINANZIANO IL SETTORE



## Benchmark e indici di innovazione e sviluppo

### **A Concertazione interistituzionale, partenariato pubblico- privato, interventi multisettoriali e integrati**

- A1 Concertazione interistituzionale
- A2 Interventi integrati e multisettoriali
- A3 Intese, accordi, piani integrati

### **B Analisi dei fattori di sicurezza stradale**

Ampiezza della base informativa, analisi specifiche, rilevazioni particolari

### **C Rafforzamento delle capacità di governo**

- C1 Rafforzamento strutture e strumentazioni
- C2 Costituzione di uffici dedicati
- C3 Formazione di tecnici e decisori
- C4 Creazione/rafforzamento di centri di monitoraggio
- C5 Creazione/rafforzamento di consulte

### **D Interventi con caratteristiche (relativamente) innovative**

- D1 Messa in sicurezza della mobilità casa lavoro
- D2 Piani di manutenzione programmata
- D3 Sviluppo del TPL a fini di sicurezza stradale
- D4 Moderazione del traffico urbano e creazione di zone a 30 Km/h
- D5 Sviluppo delle aree pedonali e messa in sicurezza dei percorsi pedonali
- D6 Incentivazione e messa in sicurezza mobilità su bici, creazione piste ciclabili per spostamenti urbani quotidiani

### **E Fattibilità, tempestività, rapidità**

Progettazione esecutiva, disponibilità di tutti i fattori di produzione, etc.





CONSULTA NAZIONALE SULLA SICUREZZA STRADALE - SEGRETERIA TECNICA

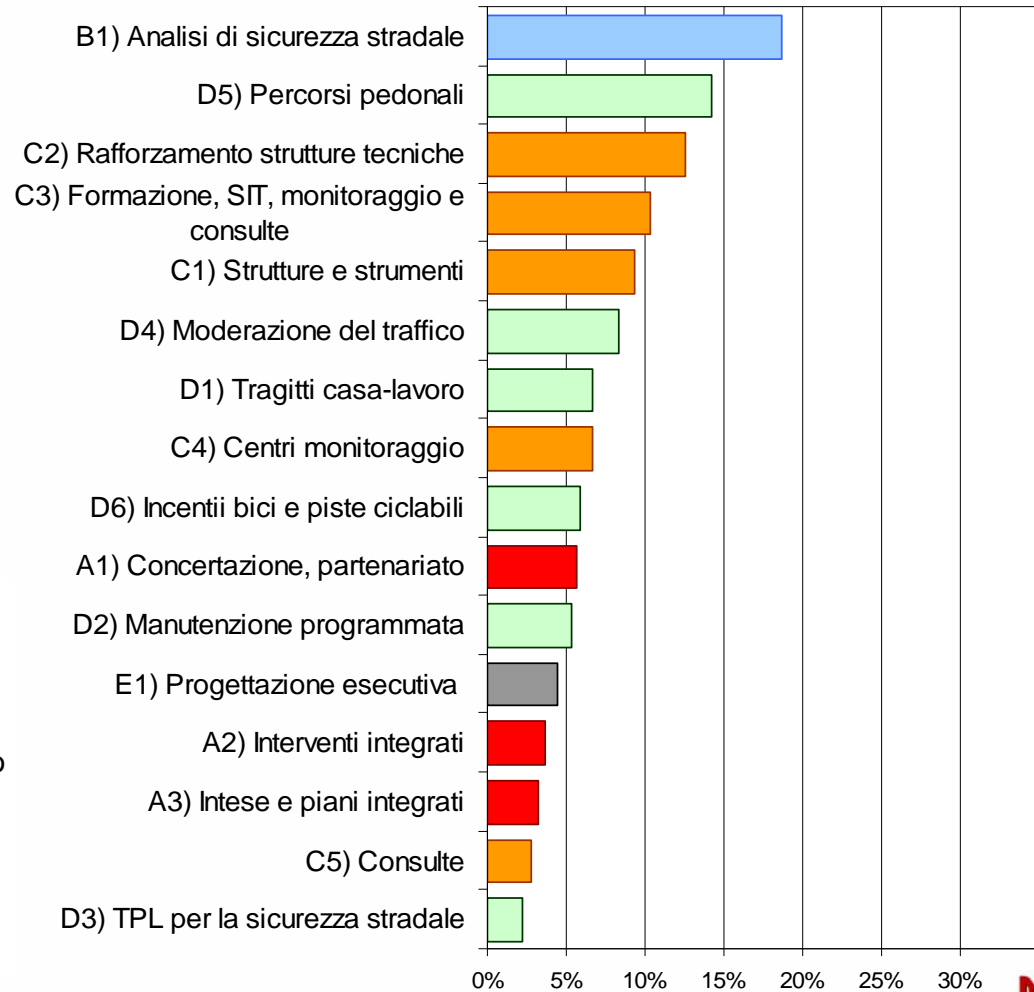


1° Programma.

**Gli indici di innovazione e sviluppo sono mediamente presenti in misura del 9%**

- A) Concertazione, partenariato, pianificazione
- B) Analisi di sicurezza stradale
- C) Rafforzamento capacità di governo
- D) Interventi innovativi
- E) Fattibilità / tempestività

PRIMO PROGRAMMA.  
FATTORI DI VALUTAZIONE DEGLI INTERVENTI





CONSULTA NAZIONALE SULLA SICUREZZA STRADALE - SEGRETERIA TECNICA

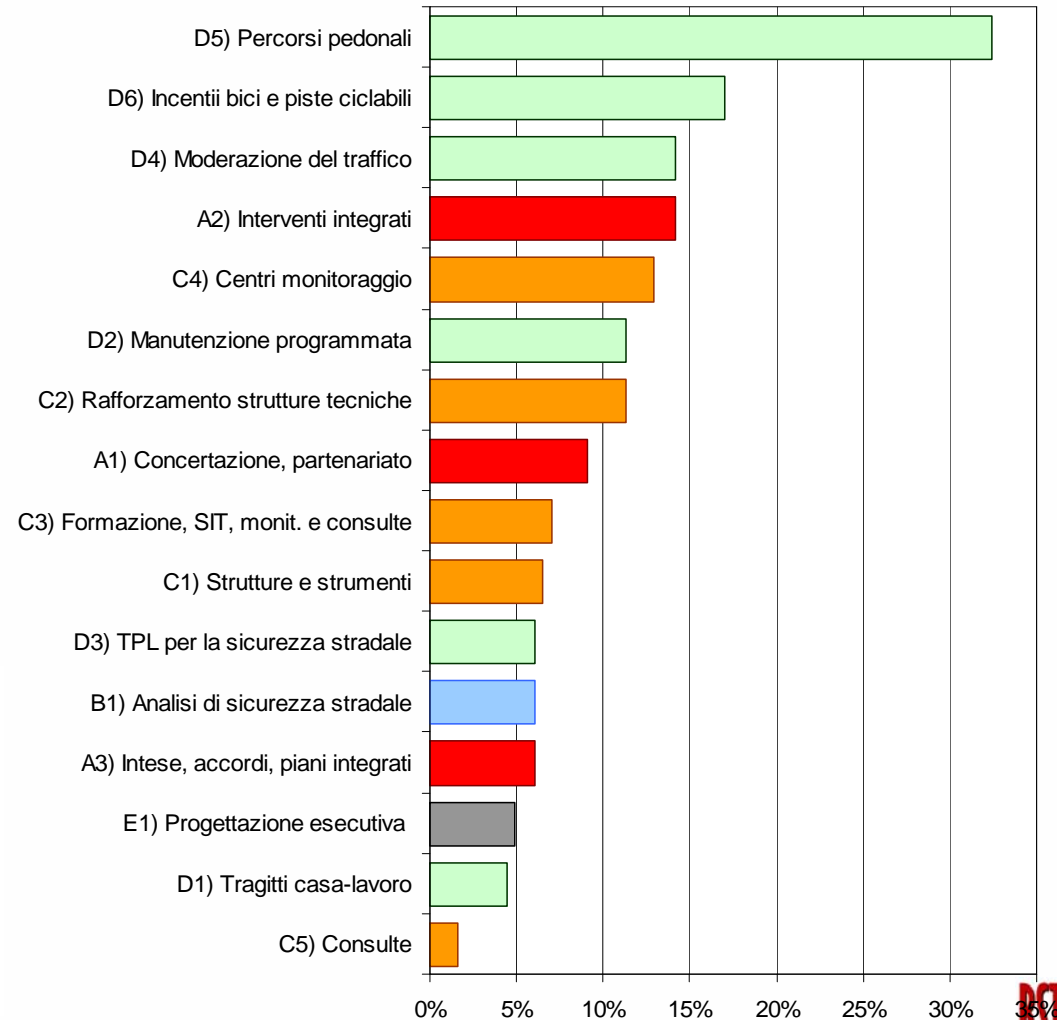


2° Programma.

**Gli indici di innovazione e sviluppo sono mediamente presenti in misura del 9%**

- A) Concertazione, partenariato, pianificazione
- B) Analisi di sicurezza stradale
- C) Rafforzamento capacità di governo
- D) Interventi innovativi
- E) Fattibilità / tempestività

SECONDO PROGRAMMA  
FATTORI DI VALUTAZIONE DEGLI INTERVENTI





CONSULTA NAZIONALE SULLA SICUREZZA STRADALE - SEGRETERIA TECNICA

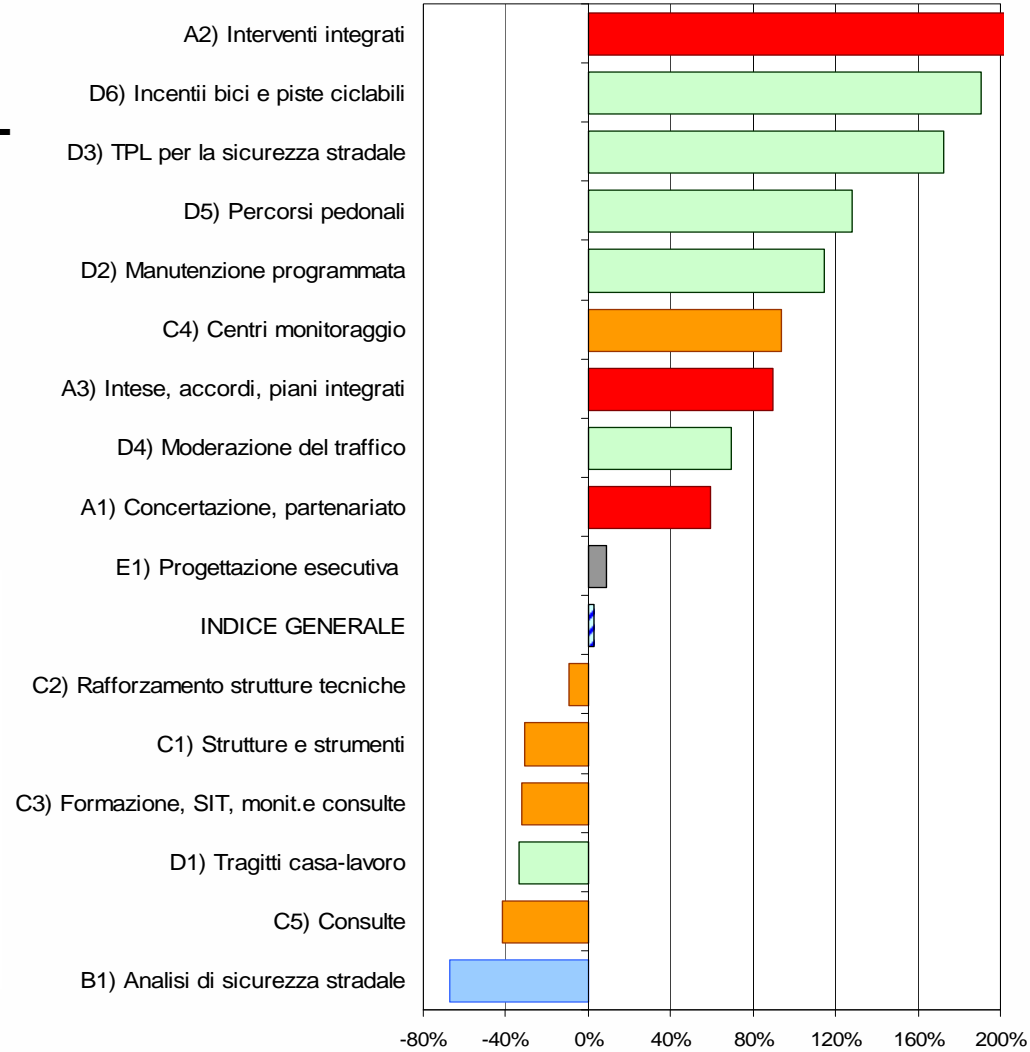


**Evoluzione della composizione degli indici di innovazione e sviluppo.**

**Confronto tra il 1° e il 2° Programma.**

- A) Concertazione, partenariato, pianificazione
- B) Analisi di sicurezza stradale
- C) Rafforzamento capacità di governo
- D) Interventi innovativi
- E) Fattibilità / tempestività
- Indice generale

CONFRONTO TRA PRIMO E SECONDO PROGRAMMA.  
FATTORI DI VALUTAZIONE DEGLI INTERVENTI



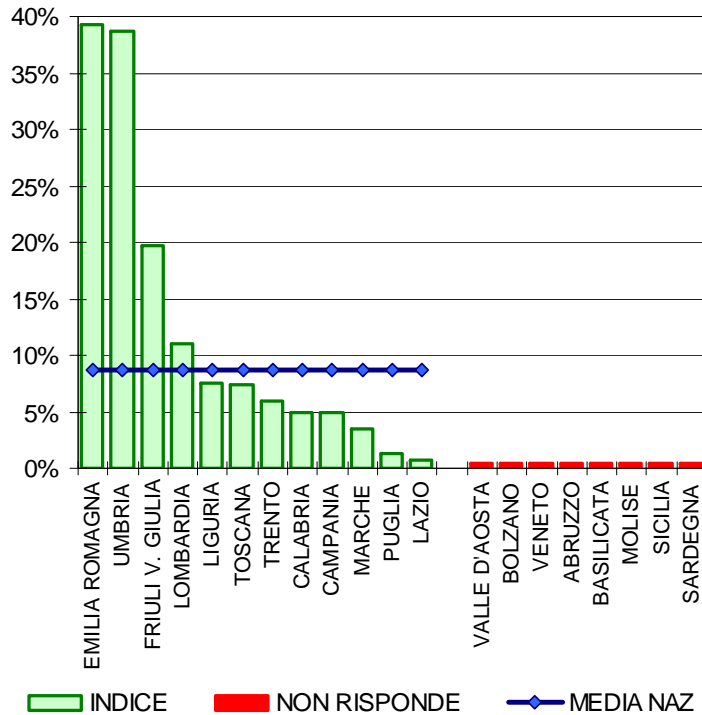


CONSULTA NAZIONALE SULLA SICUREZZA STRADALE - SEGRETERIA TECNICA

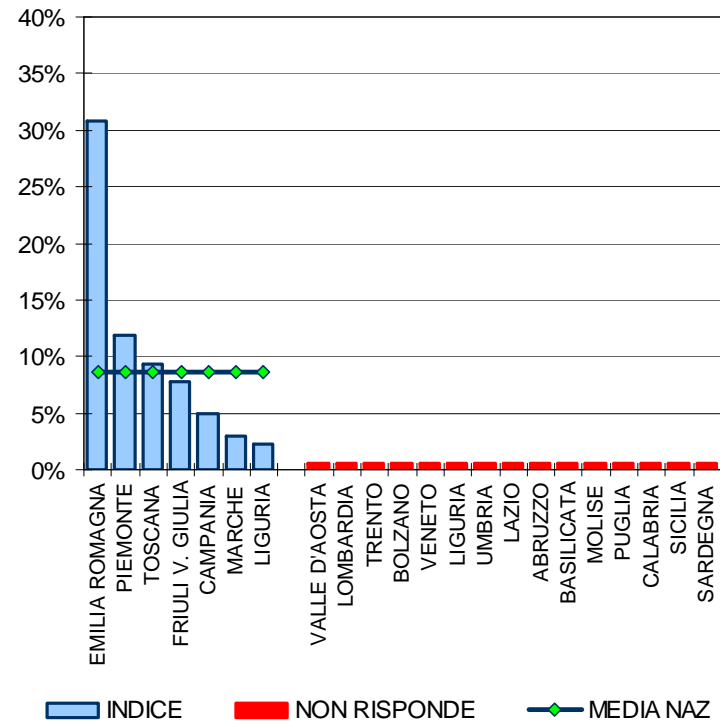


Distribuzione regionale degli indici di innovazione e sviluppo

PRIMO PROGRAMMA. INDICI DI SVILUPPO E INNOVAZIONE



SECONDO PROGRAMMA. INDICI DI SVILUPPO E INNOVAZIONE





## 5. PRIME RIFLESSIONI



**L'INNOVAZIONE TENDE A CONCENTRarsi NELLE  
AREE DOVE IL SISTEMA DI GOVERNO E LE CAPACITÀ  
DI CONCERTAZIONE INTERISTITUZIONALE  
RISULTANO PIÙ CONSOLIDATI**



**2** L'INCENTIVAZIONE FINANZIARIA, DA SOLA, NON È IN GRADO DI INNESCARE PROCESSI DI INNOVAZIONE, DI SVILUPPO, DI RAFFORZAMENTO DELLE CAPACITÀ DI GOVERNO, SE NON IN MISURA MINIMA.



**3**

**SENZA MIGLIORARE L'EFFICACIA E LA TEMPESTIVITÀ DELLE AZIONI POSTE IN ESSERE NON RIUSCIREMO AD ACCELERARE LA VELOCITÀ DI RIDUZIONE DELLE VITTIME DEGLI INCIDENTI STRADALI E NON RIUSCIREMO A TENERE IL PASSO CON IL RESTO DELL'EUROPA, PER IL SEMPLICE MOTIVO CHE IL RESTO DEI PAESI DELL'UE15 INVESTE DI PIÙ E PIÙ SISTEMATICAMENTE IN SICUREZZA STRADALE.**





4

**PER MIGLIORARE L'EFFICACIA E LA TEMPESTIVITÀ DELLE AZIONI POSTE IN ESSERE OCCORRE CREARE O RAFFORZARE L'APPARATO TECNICO, MIGLIORARE LE CONOSCENZE, CREARE NUOVE STRUTTURE, AVVIARE UN AMPIO PROCESSO DI FORMAZIONE, PROMUOVERE L'INNOVAZIONE LADDOVE SI MANIFESTA.**



**5**

**QUESTA AZIONE DI SVILUPPO E INNOVAZIONE  
NON PUÒ ESSERE DEFINITA E GESTITA DA UN  
UNICO SOGGETTO MA RICHIEDE UNA STRETTA  
INTEGRAZIONE E COLLABORAZIONE TRA I DIVERSI  
LIVELLI E SETTORI DEL SISTEMA DI GOVERNO E UN  
AMPIO COINVOLGIMENTO DEL SETTORE PRIVATO.**



**6**

**IN QUESTO QUADRO, UNA DELLE AZIONI PRIORITARIE, È QUELLA DI PROMUOVERE LA FORMAZIONE DI RETI DI COMPETENZE STABILI DEDICATE IN MODO SPECIFICO AL GOVERNO DELLA SICUREZZA STRADALE A LIVELLO REGIONALE, PROVINCIALE E COMUNALE.**

**SENZA QUESTA RETE MANCA LA BASE, LO STRUMENTO PRIMO, PER AVVIARE QUALSIVOGLIA PROCESSO DI MIGLIORAMENTO STRUTTURALE DELLA SICUREZZA STRADALE PER I CITTADINI ITALIANI.**



**CONSULTA NAZIONALE SULLA SICUREZZA STRADALE - SEGRETERIA TECNICA**

