



## L.r. 39/1991, "Interventi a favore della mobilità e della sicurezza stradale"

*Aggiornamento del rapporto di monitoraggio sull'attuazione della legge  
(anni 2008-2010)*

Il presente documento è un aggiornamento del Rapporto di monitoraggio sull'attuazione della legge regionale 39/1991, "Interventi a favore della mobilità e della sicurezza stradale", realizzato dall'Osservatorio nel 2009 e presentato alle Commissioni consiliari I e II in seduta congiunta il 27 ottobre 2009. Come nel Rapporto originale, dopo una ricognizione delle risorse stanziare e impegnate sul complesso delle azioni previste dalla legge negli ultimi tre anni, il focus sarà sull'attuazione degli interventi previsti all'articolo 9 e relativi alla mobilità comunale, dedicando particolare enfasi agli effetti degli interventi sulla sinistrosità registrata. Si cercherà di approfondire alcuni degli aspetti rimasti allora in secondo piano - quali l'analisi dei criteri di allocazione delle risorse, gli effetti degli interventi in termini di riduzione della sinistrosità registrata nelle strade urbane e comunali e le cause degli a volte eccessivamente lunghi tempi di realizzazione degli interventi da parte dei comuni - pervenendo così alla formulazione di proposte di modifica dei futuri bandi per l'assegnazione dei contributi regionali.



### IN PILLOLE:

- GLI IMPEGNI NEL TRIENNIO 2008-2010 AMMONTANO A 65,8 MILIONI DI EURO, DEI QUALI L'83,3% PER INTERVENTI SULLA MOBILITÀ E SICUREZZA COMUNALI (ART. 9)
- I PAGAMENTI AMMONTANO A 63,7 MILIONI DI EURO, DEI QUALI L'8% RIFERITO A IMPEGNI ASSUNTI NEL TRIENNIO, IL RIMANENTE 92% SU IMPEGNI PREGRESSI.
- I DATI SULL'INCIDENTALITÀ DIMOSTRANO CHE IL MAGGIOR NUMERO DI SINISTRI HA LUOGO NEI COMUNI PIÙ POPOLOSI.
- I CONTRIBUTI REGIONALI VANNO SOPRATTUTTO AI COMUNI PIÙ PICCOLI, DISTRIBUENDO COSÌ "POCO" A "TANTI".
- I DATI A DISPOSIZIONE NON FORNISCONO ALCUNA EVIDENZA EMPIRICA SULL'EFFICACIA DEGLI INTERVENTI EFFETTUATI NELLA RIDUZIONE DEL DANNO SOCIALE.
- L'ITER PROCEDURALE E LA REALIZZAZIONE DEI LAVORI DA PARTE DEI COMUNI SI RIVELANO SPESSO ECCESSIVAMENTE LUNGHI, ANCHE A FRONTE DELLA MODESTA COMPLESSITÀ DELLE OPERE.

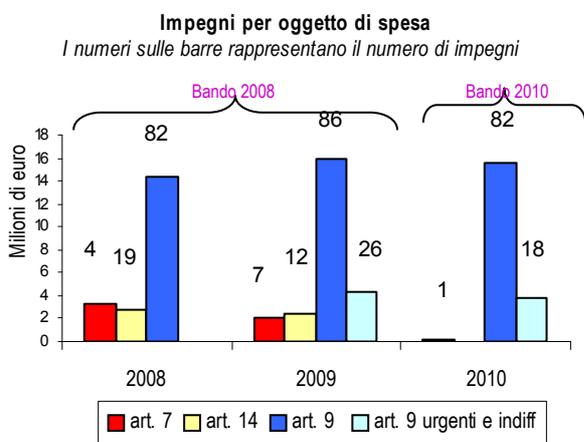
## 1) Cosa è stato fatto negli ultimi tre anni?

I principali oggetti di spesa previsti dalla legge regionale 39/1991 e finanziati tra il 2008 e il 2010 sono stati:

- interventi su strade statali (art. 7);
- contributi per la realizzazione di percorsi ciclabili (art. 14);
- interventi sulla mobilità comunale (art. 9);
- interventi sulla mobilità comunale urgenti e indifferibili (art. 9).

Si rimanda al citato Rapporto di monitoraggio per un'approfondita analisi delle previsioni normative e del procedimento concretamente adottato.

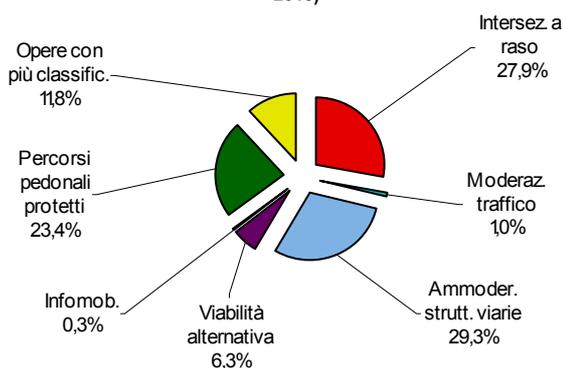
Il grafico qui sotto illustra l'ammontare degli **impegni per oggetto di spesa** e per ciascun anno, mettendo altresì in rilievo il numero di interventi ad essi relativi. Si noti che mentre le cifre relative agli anni 2008 e 2009 sono da considerarsi definitive, quelle per il 2010 non lo saranno fino all'approvazione del rendiconto da parte del Consiglio e debbono perciò essere interpretate con la dovuta cautela.



Gli impegni tra il 2008 e il 2010 ammontano complessivamente a **64,8 milioni di euro**, dei quali l'83,3% (pari a 54 milioni di euro) è ascrivibile ad interventi relativi all'articolo 9 della legge. L'analisi dell'attuazione di tale articolo, proprio in virtù della sua importanza nell'economia della legge, rappresenta il fulcro del presente documento.

Gli interventi volti alla soluzione di situazioni di pericolo presso incroci (soprattutto tramite la costruzione di rotonde) hanno assorbito il 28% dei

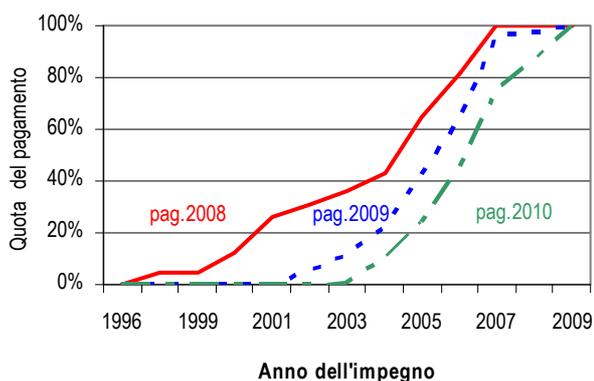
**Articolo 9: ripartizione per tipo di intervento (2008-2010)**



contributi: il contributo regionale ha coperto mediamente il 41,6% del costo dell'opera che, a sua volta, è stato pari mediamente a 191.500 euro. La realizzazione di marciapiedi e di percorsi pedonali protetti ha richiesto circa il 23,4% delle somme impegnate: l'importo medio di tali lavori è stato di 172.000 euro mentre la quota media di cofinanziamento regionale è stata di poco superiore al 47%. Le opere genericamente classificate come ammodernamenti di preesistenti strutture rappresentano circa il 30% degli impegni: l'importo medio di ciascun lavoro è stato pari a 192.700 euro mentre la quota di cofinanziamento è stata pari al 47,2%. Altre tipologie di intervento riguardano lavori per la viabilità alternativa, per la moderazione del traffico, per l'infomobilità.

Seguendo una logica di cassa, i **pagamenti** su capitoli associati alla legge ammontano a **63,7 milioni di euro** nel triennio. Di questi circa il 54% si riferisce a interventi relativi all'articolo 9. Si noti come tali pagamenti si riferiscano frequentemente a impegni assunti parecchi anni prima. Il grafico qui sotto illustra la ripartizione dei pagamenti del

**Articolo 9: ripartizione dei pagamenti per anno di impegno**



2008, del 2009 e del 2010 riferendoli agli anni dei relativi impegni di spesa.

Poiché gli interventi cofinanziati dalla Regione sono di entità mediamente modesta, il fatto che i Comuni impieghino spesso tempi lunghi per portare a termine i lavori per cui chiedono il contributo ha spinto l'Osservatorio verso un supplemento di analisi che verrà presentato nel prosieguo del documento, dopo aver esaminato i criteri di valutazione degli interventi adottati dalla Regione ai fini della redazione delle graduatorie e averne discusso i relativi effetti.

## 2) Con quali criteri sono stati assegnati i contributi relativi all'art. 9?

Verranno ora esaminati nel dettaglio i criteri che la Giunta ha adottato ai fini della ripartizione delle risorse destinate agli interventi previsti all'articolo 9 della legge secondo i bandi del 2006 (dgr 1900/2006), del 2008 (dgr 709/2008) e del 2010 (dgr 3631/2009).

La legge prevede che la Giunta, acquisito il parere della II Commissione consiliare, individui i settori prioritari d'intervento (identici nei tre bandi): il miglioramento della sicurezza stradale risulta il fine principale.

### Settori di intervento prioritari individuati (bandi 2006, 2008 e 2010)

Interventi a favore della sicurezza stradale tesi alla soluzione di situazioni di riconosciuta criticità in corrispondenza ad intersezioni a raso in area extraurbana

Interventi finalizzati alla sicurezza stradale con l'adozione di tecniche di moderazione del traffico, in area urbana o suburbana

Ammodernamento delle strutture viarie esistenti

Completamento di opere di viabilità alternativa agli attraversamenti dei centri urbani

Interventi per l'attivazione di segnaletica a messaggio variabile e per l'informazione all'utenza

Realizzazione di percorsi pedonali protetti in ambito urbano

Le tabelle e i grafici in questa e nella prossima pagina dimostrano che si privilegia la distribuzione delle risorse stanziata su un ampio numero di interventi, privilegiando al tempo stesso i comuni più piccoli e i lavori di importo più modesto.

L'adozione di tali criteri implica uno scostamento talora notevole tra i dati di sinistrosità riscontrati nei singoli comuni e gli impegni regionali successivamente assunti, in quanto esiste una forte correlazione positiva tra

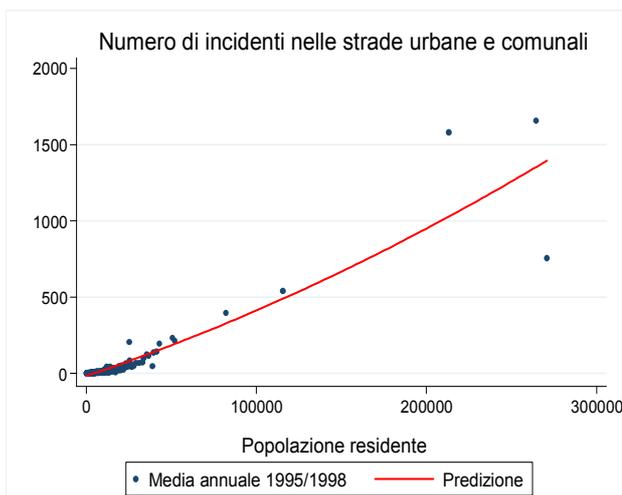
popolazione residente in un comune e numero di incidenti ivi registrati (si veda il grafico in basso a destra in questa stessa pagina). Infatti, i limiti del contributo regionale sono diversi per i comuni con popolazione al di sotto o al di sopra di 5.000 abitanti.

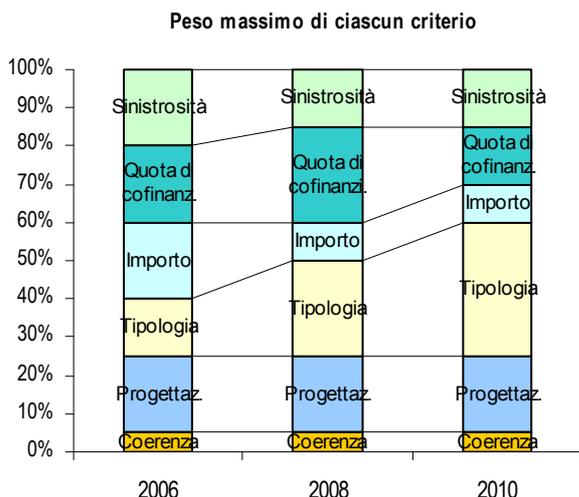
Tali criteri hanno implicato che, a parità di ogni altro elemento di valutazione, al di sotto di una determinata soglia di importo dei lavori il contributo ricevuto dai comuni meno popolosi è risultato sistematicamente superiore a quello ricevuto dai comuni più grandi (si veda in proposito la tabella sottostante). Va inoltre rilevato che il numero di interventi finanziati al di sopra di tali soglie è stato del tutto marginale.

Limiti del contributo regionale				
	Bando 2006		Bandi 2008 e 2010	
	pop. <5.000	pop. ≥5.000	pop. <5.000	pop. ≥5.000
<b>% max della spesa ammissibile</b>	70%	40%	60%	40%
<b>Max contributo (migliaia di euro)</b>	400	500	300	400
<b>A parità di ogni altro elemento di valutazione, i comuni più piccoli:</b>	ricevono contributi più alti per lavori il cui importo è pari o inferiore a 1 milione di euro		ricevono contributi più alti per lavori il cui importo è pari o inferiore a 750.000 euro	

L'allocazione a favore dei piccoli comuni risulta ulteriormente rafforzata dal vincolo di presentazione di una sola proposta di intervento per comune inserito nel bando per il 2010.

La *ratio* di tali criteri è presumibilmente fornire un maggior sostegno regionale a comuni che dispongono di meno risorse proprie: l'insieme dei vincoli descritti risulta però penalizzante per i comuni più grandi, che chiaramente necessitano di più iniziative. Il grafico nella pagina che segue illustra il peso attribuito da ciascun bando ai





- Sinistrosità:** priorità a tratti con maggiore sinistrosità e danno sociale
- Quota di cofinanziamento:** priorità a progetti con maggior quota di finanziamento dell'ente proponente
- Importo:** priorità a interventi di importo minore nella fascia 50.000-1.500.000 euro
- Tipologia:** in relazione al "raggiungimento dell'obiettivo di maggior sicurezza sul tratto stradale interessato"
- Progettazione:** priorità a progetti più avanzati
- Coerenza:** priorità ad interventi già inseriti in documenti di programmazione dell'ente proponente

diversi criteri presi in considerazione ai fini della redazione delle graduatorie.

In tutti e tre i bandi la Giunta ha privilegiato i lavori di minore entità (v. grafico qui sopra). Risulta altresì evidente la tendenza ad accrescere

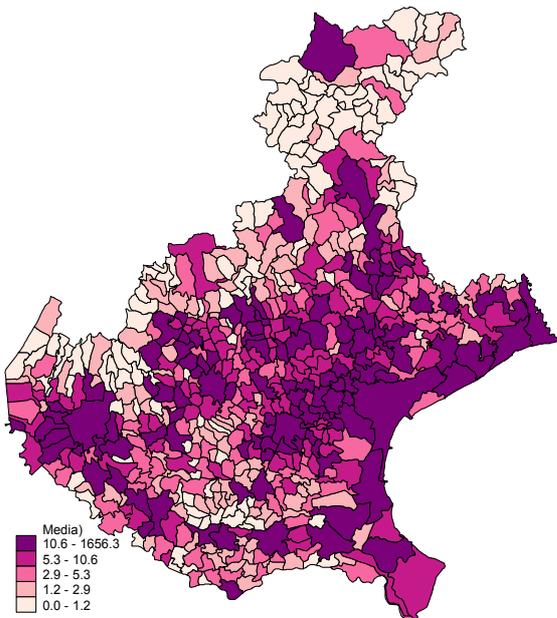
il "premio" attribuito a determinate tipologie di lavori, preferendo, a titolo di esempio, concedere contributi per una rotatoria piuttosto che per un'asfaltatura (non è stato però possibile accertare il fondamento empirico delle scelte operate dall'Esecutivo).

Emerge con chiarezza che i dati sulla sinistrosità effettivamente rilevati dall'ISTAT sulle strade urbane comunali sono marginali al fine dell'attribuzione dei punteggi alle domande: tali informazioni (numero di feriti, numero di morti e danno sociale, inteso quale espressione monetaria delle due precedenti grandezze) contribuiscono infatti al massimo con 15 punti su 100 alla determinazione del punteggio.

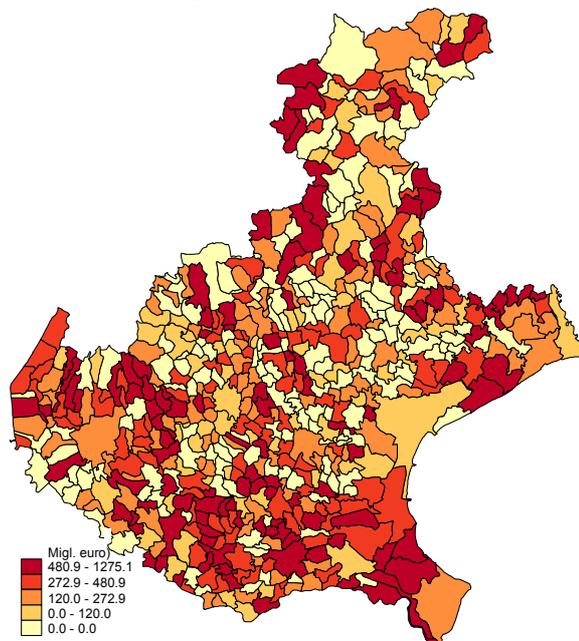
Inoltre, a ridurre il peso della sinistrosità rilevata contribuisce il fatto che per l'attribuzione dei punteggi non viene adeguatamente considerato alcuno dei seguenti criteri: estensione del comune in km quadrati, popolazione residente, estensione della rete viaria a gestione diretta del comune.

Date le premesse, non sorprende che la distribuzione geografica dei contributi sia stata storicamente poco correlata con quella dei sinistri. Le mappe qui sotto permettono di apprezzare a colpo d'occhio tale scostamento. Analisi puntuali

N. incidenti medio annuo su strade comunali e urbane (1995-2008)



Impegni 2000-2010 - Art. 9



*Nelle due cartine i comuni veneti sono stati divisi in cinque classi che contengono approssimativamente lo stesso numero di elementi in base ai valori di due variabili di interesse ("quintili"): il numero di incidenti medio annuo nelle strade urbane e comunali tra il 1995 e il 1998 nella cartina di sinistra; e l'ammontare dei contributi regionali erogati tra il 2000 e il 2010 in base all'articolo 9 della l.r. 39/1991 in quella di destra. Per quanto riguarda il numero di incidenti, va rilevato che i comuni di maggiori dimensioni - in particolare i capoluoghi di provincia - esibiscono valori largamente superiori alla media e perciò il quintile superiore presenta una variabilità del fenomeno assai elevata. I criteri di valutazione adottati per la redazione delle graduatorie, in ragione soprattutto del marginale rilievo attribuito ai livelli di sinistrosità registrati e della distorsione causata dal maggiore contributo attribuito a parità di altre condizioni ai comuni con popolazione inferiore ai 5.000 abitanti, hanno comportato una distribuzione geografica degli impegni scarsamente correlata al numero di incidenti effettivamente verificatisi nelle strade gestite dai comuni.*



### **Il sistema informativo regionale per la rilevazione degli incidenti stradali**

Il 20 settembre del 2007 la Conferenza Unificata Stato, Regioni, Città e Autonomie locali approvò un protocollo di durata triennale per il coordinamento delle attività inerenti la rilevazione statistica sull'incidentalità stradale. Firmatari furono: ISTAT, Ministero dell'Interno, Ministero della Difesa e Ministero dei Trasporti, Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome, Unione delle Province d'Italia e Associazione Nazionale dei Comuni d'Italia. Lo scopo era migliorare la qualità dei dati rilevati e consentire un più rapido accesso a tutti quegli enti interessati ad attuare politiche preventive di sicurezza viaria nonché a programmare interventi tecnici in materia di viabilità. Ciascuna regione doveva elaborare un proprio progetto e sottoporlo alla valutazione tecnica di un comitato costituito all'uopo ("comitato di gestione"). Il protocollo prevedeva poi una sua sperimentazione di due anni e, al suo termine, l'eventuale messa a regime.

La Regione Veneto recepì il protocollo con dgr 1446 del 6 giugno 2008, con la quale si incaricava della predisposizione del progetto un gruppo di lavoro composto dalla Direzione Sistema Statistico Regionale, dalla Direzione Infrastrutture, da Veneto Strade S.p.a., dai rappresentanti delle Province, dalla Polizia Stradale e dai Carabinieri. Tale gruppo terminò i lavori il 17 febbraio 2010 e la dgr 1193 del 23 marzo 2010 approvò il progetto, incaricando altresì la Direzione Sistema Statistico Regionale di apportarvi tutte le modifiche eventualmente richieste dal Comitato di gestione. Purtroppo il protocollo è scaduto prima dell'inizio della fase di sperimentazione, per iniziare la quale si attende ora la stipula di un nuovo protocollo e il suo recepimento da parte della Regione.

Una volta a regime, il sistema di rilevazione potrebbe fornire rapidamente un'ingente mole di dati sull'incidentalità. Tali informazioni consentirebbero di programmare gli interventi secondo un obiettivo ordine di priorità dettato dalla potenziale riduzione del danno sociale. Bisogna però osservare che nel caso degli interventi cofinanziati dalla Regione in base all'articolo 9 della l.r. 39/1991 tali informazioni verrebbero sotto-utilizzate (o addirittura sterilizzate) senza una revisione dei criteri di valutazione contenuti nei bandi che ponga adeguato peso proprio alla riduzione del danno sociale.

hanno permesso di stabilire l'assenza di correlazioni statisticamente significative tra la sinistrosità rilevata e l'ammontare dei contributi successivamente erogati.

In sintesi, in relazione alla finalità della riduzione del danno sociale, i criteri allocativi delle risorse appaiono improntati al soddisfacimento delle richieste del maggior numero di (piccoli) comuni possibile piuttosto che alla concentrazione delle risorse ove si registrano più sinistri.

Una strategia volta a perseguire con maggior efficacia la riduzione dei tassi di incidentalità richiederebbe una revisione dei criteri di allocazione. Esempi in tal senso potrebbero essere le seguenti proposte:

- a) permettere agli enti di presentare più domande per ciascun bando, in modo tale da non penalizzare eccessivamente i comuni più popolosi e di più grandi dimensioni, ove più probabile è la necessità di dover intervenire con una pluralità di interventi;
- b) attribuire un punteggio maggiore al danno sociale effettivamente registrato in un congruo periodo di anni nelle strade direttamente gestite dal comune e diminuire contestualmente quello attribuito alla tipologia dell'opera.

In alternativa al punto b), data la forte correlazione tra sinistrosità e popolazione residente, proprio la popolazione può fungere da sufficiente approssimazione del danno sociale ed essere perciò inserita al suo posto tra i criteri del bando, almeno fino a quando non saranno disponibili dati che permettano una buona valutazione ex ante (ed ex post) dell'impatto del

progetto proposto (si veda, a tal proposito, il box in alto alla pagina relativo al sistema informativo regionale per la rilevazione degli incidenti stradali).

### **3) Gli interventi realizzati ex articolo 9 hanno diminuito i tassi di incidentalità nei comuni beneficiari?**

Ormai dovrebbe essere chiaro che, in generale, non sono attualmente disponibili dati sull'esatta localizzazione dei sinistri. Ciò non comporta solamente i problemi di allocazione delle risorse di cui al punto precedente, ma rende altresì impossibile misurare *puntualmente* ex post l'efficacia dei singoli interventi finanziati: in sintesi, l'indisponibilità di dati rende assai complicato tanto decidere a chi dare i contributi quanto controllare poi se tali risorse sono state utilizzate bene.

In realtà, l'Osservatorio non è stato in grado di ottenere dalla Direzione infrastrutture le date certe di inizio e fine lavori di tutte le opere ammesse a contributo, in quanto tali informazioni non sembrano essere state registrate sistematicamente in un database informatico. A tal proposito, si rammenta che già nel Rapporto di monitoraggio del 2008 vennero avanzate proposte per la sistematica raccolta di alcuni dati (si veda, in particolare, p. 25).

L'Osservatorio ha comunque tentato di determinare in modo indiretto gli effetti degli interventi realizzati a seguito del bando del 2000 (dgr 4735/1999), scelti proprio in virtù della distanza temporale dalla loro conclusione, la quale permette di avere a disposizione dati relativi a un congruo numero di anni. Si è perciò operato un confronto tra il numero medio di sinistri verificatosi

nel quinquennio 1995-1999 e quello medio registrato rispettivamente :

- a) tra il 2000 e il 2008 (ultimo anno con rilevazioni ISTAT disponibili) per i comuni che - benché ritenuti ammissibili - non ricevettero il contributo regionale;
- b) dopo la fine dei lavori e comunque fino al 2008 per i comuni che invece ricevettero il contributo.

Poiché gli interventi vengono finanziati in base alla loro posizione in graduatoria e alle risorse stanziare, esiste sempre un punteggio-soglia al di sotto del quale il comune non ottiene il contributo. Il confronto è perciò avvenuto proprio tra comuni che nella graduatoria presentavano punteggi poco al di sopra e poco al di sotto del punteggio-soglia, nell'ipotesi che tali enti presentassero caratteristiche assai simili e differissero solo in virtù del fatto di aver ricevuto il contributo.

Tale approccio consente perciò di identificare l'eventuale effetto medio dell'intervento nel valore-soglia.

Purtroppo non si è rivelata alcuna significativa discontinuità negli *outcome* realizzatisi nei due tipi di comune e perciò **non vi è evidenza empirica che i lavori realizzati con il contributo regionale abbiano avuto un effetto positivo nella riduzione del numero di sinistri o nella riduzione del numero di morti e feriti.**

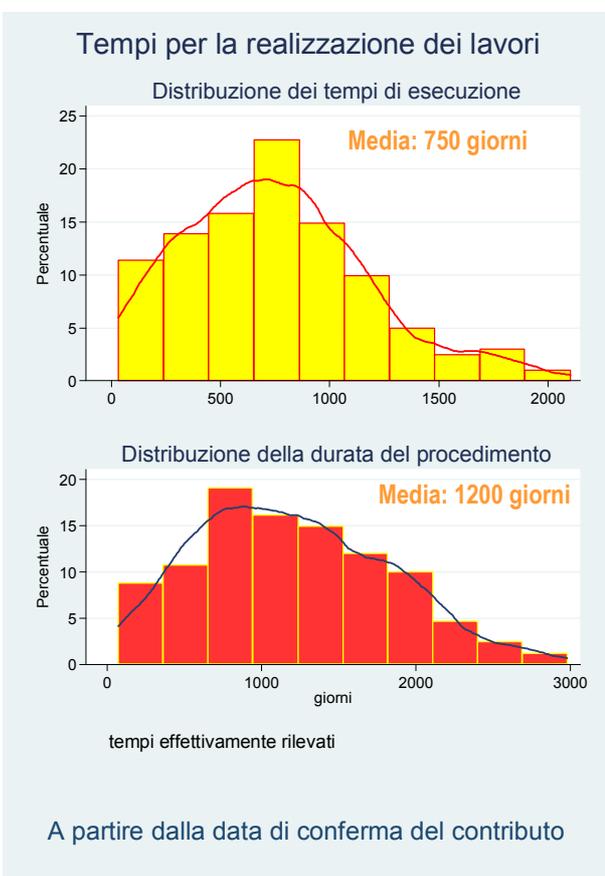
Lo stesso risultato vale anche concentrandosi sui comuni di dimensione più ridotta, dov'è maggiormente plausibile l'ipotesi che l'intervento realizzato sia andato a rimediare alle situazioni ritenute più pericolose.

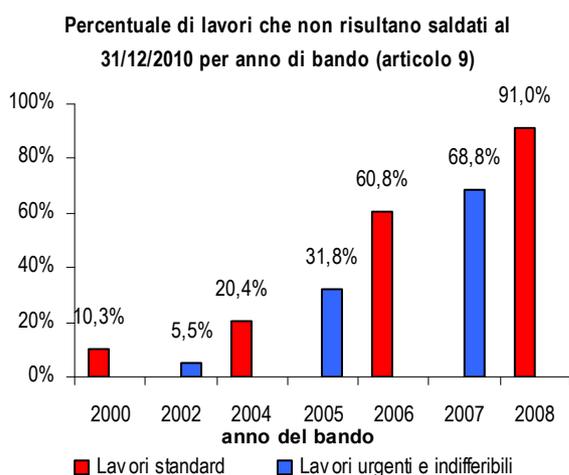
#### 4) Quanto tempo impiegano i comuni per portare a termine le opere per le quali ricevono i contributi?

Le opere realizzate con il contributo regionale previsto dall'articolo 9 della legge non presentano, in genere, livelli di complessità tecnica elevati. Ciononostante si registrano frequentemente tempi anche molto lunghi tra il decreto di conferma del contributo da parte della Regione e l'effettiva realizzazione delle opere da parte dei comuni (in media **circa due anni**: si veda il grafico sottostante) e, ancora, tra la conclusione dei lavori e il termine dell'intero *iter* amministrativo (in media oltre tre anni).

La legge regionale sui lavori pubblici (l.r. 27/2003, art. 54) prevede che la documentazione per la liquidazione del saldo debba pervenire alla Regione entro cinque anni dalla data del provvedimento di spesa, pena la decadenza dal contributo e la conseguente revoca del medesimo per la parte non ancora erogata. È prevista però la possibilità da parte della Direzione regionale competente di prorogare tale termine in casi di particolare complessità dei lavori.

È opportuno quindi sottolineare alcuni aspetti della legge di contabilità regionale (l.r. 39/2001) che possono risultare problematici in caso di proroghe superiori ai due anni oppure quando la richiesta di saldo viene presentata a più di sette anni di distanza dal provvedimento di impegno, a prescindere dalla data di presentazione della suddetta documentazione (non è raro che trascorra anche più di anno tra la consegna della documentazione e l'effettiva richiesta del saldo da parte del comune). La Regione, infatti, può mantenere a bilancio i residui relativi a spese d'investimento, impegnate ma non pagate, al massimo per i sette anni successivi a quello di perfezionamento di tali impegni, trascorsi i quali vengono eliminati.





L'obbligazione della Regione non si esaurisce tuttavia in tale periodo, in quanto gli enti beneficiari del contributo possono esigere il pagamento del saldo anche in tempi successivi: quando ciò accade, la Direzione infrastrutture deve procedere con un *nuovo* impegno a valere sullo stanziamento di competenza del bilancio.

Accade perciò che le economie di spesa registrate in precedenza si dimostrino fittizie e che la Struttura si trovi a gestire un volume di risorse inferiore a quello di cui avrebbe potuto disporre se i lavori fossero finiti in tempi utili.

In caso di lavori poco complessi, appare orientata a principi di efficienza e di equità la scelta di evitare situazioni nelle quali un comune risulti beneficiario di un contributo regionale ma ritardi l'inizio dei lavori a nocimento di altri enti che sarebbero in grado di iniziare e concludere più celermente le opere per le quali richiedono tale contributo.

In linea di principio, è ipotizzabile che il ritardo nella conclusione dei lavori si possa spiegare per due ordini di ragioni:

- 1) le difficoltà incontrate durante le fasi di progettazione ed esecuzione dei lavori;
- 2) i limiti di spesa imposti dal rispetto del patto di stabilità ai comuni con oltre 5.000 residenti.

Si potrebbe pensare di perseguire tale fine prevedendo nei bandi di attribuire - a parità di punteggio - una percentuale massima di cofinanziamento regionale superiore a quei comuni che presentano un progetto definitivo (e non semplicemente un punteggio più alto per i progetti a stadi più avanzati come avviene ora).

Tale misura costituirebbe un forte incentivo per i comuni a presentare progetti "maturi" e supportati

da adeguate analisi, riducendo quindi la convenienza a "provare" comunque a presentare la domanda. Un'alternativa ancor più radicale consiste nell'accettare solamente domande corredate di progetti esecutivi (o almeno definitivi). È però altresì chiaro che questa impostazione comporterebbe degli oneri non indifferenti per i comuni più piccoli che dovrebbero sostenere i costi di una progettazione più avanzata, senza però avere la garanzia di vedersi riconosciuti i contributi necessari alla realizzazione dell'opera. Il criterio proposto dovrebbe perciò essere compensato da maggiori garanzie di ottenimento del contributo per i comuni più piccoli.

Per quanto riguarda i vincoli posti dal patto di stabilità interno, la seconda delle possibili cause di ritardato inizio (e conclusione) dei lavori, si potrebbe valutare l'inserimento nei bandi di criteri volti a privilegiare quei comuni cosiddetti virtuosi (ovvero che rispettano il patto) e che dimostrino pertanto di utilizzare le risorse di propria competenza per realizzare il progetto in tempi ragionevoli.

## 5) In sintesi, quali conclusioni si possono trarre?

Nei bandi non è attribuito un peso adeguato ai dati di incidentalità e, al contempo, i comuni meno popolosi sono sistematicamente avvantaggiati; al contrario, è forte e positiva la correlazione tra numero di residenti e tassi di sinistrosità registrati. Ciò non significa che gli interventi realizzati non siano stati utili - la norma ha infatti finalità di miglioramento della mobilità e non solo di aumento della sicurezza - ma che non vi è sufficiente evidenza empirica a sostegno dell'ipotesi che essi siano serviti a ridurre il danno sociale.

Un'azione più efficace in tal senso richiede perciò la rimozione dell'attuale limite di presentazione di una sola domanda per comune e l'attribuzione di un peso decisamente maggiore ai dati sull'incidentalità, nella speranza che il nuovo sistema di rilevazione cominci presto il suo *iter* di sperimentazione.

Nonostante gli interventi finanziati siano generalmente di importo e complessità modesti, si registrano tempi anche molto lunghi tra gli atti di impegno della Regione e la realizzazione delle opere da parte dei Comuni e, più in generale, per la conclusione del procedimento.

Al fine di accelerare tale tempistica, si potrebbero rivedere i criteri dei bandi in modo da attribuire limiti di finanziamento maggiori ai progetti più avanzati nonché assegnare un punteggio più elevato a quei comuni che possano garantire un celere inizio dei lavori in virtù della loro solidità finanziaria e del rispetto del patto di stabilità: si tratterebbe quindi di finanziare “di più”

meno interventi, privilegiando gli enti in grado di concludere velocemente le opere.

Lo schema qui sotto riassume graficamente le principali indicazioni emerse.

#### Problemi allocativi

Non c'è correlazione tra i dati sui sinistri registrati dall'ISTAT sulle strade comunali e urbane e i contributi assegnati



#### Proposte

- ridurre la distorsione allocativa in favore dei piccoli comuni eliminando il vincolo di presentazione di una sola domanda;
- attribuire un punteggio molto più forte ai dati sull'incidentalità rilevati dall'ISTAT e ridurre contestualmente quello attribuito alla tipologia del progetto
- fintanto che non saranno disponibili dati puntuali che consentano di stimare ex ante la riduzione attesa del danno sociale in seguito all'intervento, attribuire un punteggio più alto ai comuni più popolosi

#### Efficacia degli interventi

In mancanza di dati oggettivi e puntuali, sono possibili solo stime indirette sull'efficacia degli interventi nella riduzione del danno sociale



#### Proposte

Migliorare la base informativa:

- sostenendo adeguatamente la prossima fase di sperimentazione del nuovo sistema informativo regionale;
- raccogliendo e organizzando i dati già potenzialmente disponibili in appositi *database* informatici

#### Tempi di esecuzione

A fronte di interventi di modesta complessità, si riscontrano:

- lunghi tempi di esecuzione degli interventi da parte dei comuni;
- lunghi tempi di chiusura dei procedimenti amministrativi



#### Proposte

Cercare di assegnare i contributi primariamente a quei comuni che si dimostrino in grado di iniziare celermente i lavori:

- aumentando il limite della quota di finanziamento regionale per quei comuni che presentano progetti esecutivi (o almeno definitivi);
- attribuendo un punteggio più elevato ai comuni che rispettano il patto di stabilità interno e possano perciò garantire di disporre delle risorse di propria competenza per la realizzazione dell'opera.

Consiglio Regionale del Veneto

Segreteria regionale affari generali giuridici e legislativi

Direzione regionale rapporti e attività istituzionali

Servizio di segreteria della I Commissione consiliare



Osservatorio sulla spesa regionale

*Realizzato da:* Matteo Colombo, Carlo Simionato, Giorgio Babato, Gabriele Frollo, Arianna Zanon

*Coordinatore:* Alessandro Rota

*Si ringraziano per la collaborazione fornita:*

Direzione Infrastrutture e Direzione Bilancio