



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE
PROGRAMMA ANNUALE DI ATTUAZIONE 2002

PRINCIPI, CRITERI E PARAMETRI PER IL PRIMO PROGRAMMA DI ATTUAZIONE

A P R I L E 2 0 0 3

Il presente documento è stato predisposto in relazione a quanto indicato al punto 10.1 del *“Programma annuale di attuazione 2002”* del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale¹ sulla base di quanto indicato dalle rappresentanze delle Regioni, delle Province e dei Comuni e rappresenta la base comune di partenza per gli adempimenti, di livello regionale, necessari per l'allocazione delle risorse. Le regioni potranno apportare variazioni al documento, sulla base delle specificità regionali e del ricorso alla procedura competitiva o a quella di concertazione, come di seguito specificato, nel rispetto di quanto stabilito dal PNSS e dal Programma attuativo per il 2002.

Il documento è completato dai seguenti allegati:

- All. A *“Quadro descrittivo”* ;
- All. A1 *“Dati generali sull'incidentalità stradale”*
- All. B *“Scheda delle condizioni che contribuiscono a determinare la priorità della proposta”;*
- All. B1 *“Parametri per la selezione delle proposte da ammettere a finanziamento”;*
- All. C *“Analisi generale dell'incidentalità”.*

Infine nella nota *“Procedura competitiva: bando tipo e relativa documentazione tecnica”* sono riportati:

- il bando tipo
- lo schema di domanda per partecipare al bando;
- la convenzione tipo.

Tale nota, corredata dagli allegati sopra indicati, può costituire la documentazione tecnica di riferimento per la partecipazione al bando regionale per l'allocazione delle risorse del primo programma di attuazione del PNSS.

¹ Il *“Piano Nazionale della Sicurezza Stradale”* e il *“Programma annuale di attuazione 2002”* sono stati approvati dal CIPE con deliberazione n. 100 del 29 novembre 2002.

1 ASPETTI GENERALI

1.1 Le procedure concorsuali o concertative per l'allocazione delle risorse del primo Programma di Attuazione rappresentano uno strumento per incentivare gli interventi coerenti con gli obiettivi del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS) e con quanto indicato nello stesso Programma di Attuazione, con particolare riguardo:

- 1.1.1 ai principi di riferimento (punto 2 del Programma di Attuazione);
- 1.1.2 ai campi di intervento (punto 3 del Programma di Attuazione);
- 1.1.3 alle procedure per l'allocazione delle risorse (punto 5 del Programma di Attuazione);
- 1.1.4 al monitoraggio degli effetti conseguiti (punto 7 del Programma di Attuazione).

1.2 In particolare gli incentivi finanziari sono finalizzati a:

- 1.2.1 avviare un processo sistematico di miglioramento della sicurezza stradale e di riduzione stabile del numero delle vittime degli incidenti stradali;
- 1.2.2 favorire l'individuazione di tipologie di interventi di elevata efficacia, che costituiscano riferimento per operare in situazioni analoghe.

L'obiettivo finale è: promuovere un sistema integrato di strategie regionali e locali per il miglioramento della sicurezza stradale che consenta di determinare la massima riduzione del numero delle vittime degli incidenti stradali con le risorse date (e con quelle che potranno essere ulteriormente attivate grazie, anche, all'azione di sollecitazione e sensibilizzazione realizzata dal PNSS).

1.3 Per conseguire tali risultati, le procedure di cui al precedente comma 1.1 dovranno:

- 1.3.1 avere una forte capacità selettiva ed essere in grado di indirizzare le risorse finanziarie su quegli interventi che offrono le più soddisfacenti prospettive in termini di riduzione delle vittime degli incidenti stradali e di efficacia degli investimenti in questo settore;
- 1.3.2 favorire la crescita degli investimenti nel settore della sicurezza stradale e orientare tali investimenti verso i campi di azione e le situazioni dove si registra il maggior numero di vittime e verso modalità di intervento che abbiano concrete prospettive di determinare il massimo miglioramento dei livelli di sicurezza a parità di risorse impegnate (interventi ad alta efficacia);
- 1.3.3 comprendere sia misure di verifica dell'efficacia degli interventi realizzati, sia misure di informazione sulle caratteristiche tecniche e attuative degli interventi più efficaci, al fine di favorirne la diffusione.

2 PRIORITÀ

- 2.1 Nella selezione delle proposte da ammettere a cofinanziamento dovrà essere attribuita una più elevata priorità alle proposte:
- 2.1.1 finalizzate a ridurre il numero di vittime nelle situazioni di massimo rischio;
 - 2.1.2 che tendono a rafforzare le strutture preposte al governo della sicurezza stradale;
 - 2.1.3 che hanno carattere di completezza e tendono a coinvolgere tutte le Amministrazioni competenti in materia di sicurezza stradale e gli organismi pubblici o privati che possono contribuire al suo miglioramento;
 - 2.1.4 che presentano condizioni di immediata cantierabilità.
- 2.2 Tali priorità dovranno trovare chiara espressione nei criteri di valutazione (si veda il successivo punto 6).

3 SOGGETTI FINANZIABILI E FINANZIAMENTI

- 3.1 I soggetti che possono essere destinatari degli incentivi economico-finanziari del *“Programma annuale di attuazione 2002”* sono:
- Comuni .
 - Province, anche in quanto gestori di strade regionali.
 - Raggruppamenti di più Comuni e Province
 - Raggruppamenti misti costituiti da uno o più Amministrazioni locali e uno o più organismi (pubblici o privati).
- 3.2 I valori massimi degli incentivi erogabili per ogni tipo di soggetto destinatario sono indicati nel *“Programma annuale di attuazione 2002”* al punto 13.2, tabella 2.
- 3.3 Le quattro classi di soggetti finanziabili (Province e Comuni con carattere di grande area metropolitana; Province e Comuni che comprendono o sono costituiti da una grande area urbana; Province e Comuni di dimensione intermedia; Province e Comuni di piccola dimensione) potranno essere adattate alla realtà territoriale e delle circoscrizioni amministrative della regione. In particolare la Regione, di concerto con le rappresentanze delle Province e dei Comuni, potrà adottare tutte o solo alcune delle classi sopra indicate e potrà determinare l'appartenenza delle Province e Comuni alle diverse classi in relazione alla strategia di sicurezza stradale concertata.
- 3.4 I massimali indicati nella tabella 2 sopra richiamata potranno essere modificati dalla Regione, di concerto con le rappresentanze delle Province e dei Comuni, sia per quanto riguarda i valori massimi degli incentivi, sia per quanto riguarda la quota massima del costo che può essere finanziata dal *“Programma annuale di attuazione 2002”* in relazione:
- al tipo di classificazione adottata (vedi il precedente punto 3.3);
 - alle caratteristiche della struttura territoriale e alle dimensioni delle

- circoscrizioni amministrative;
- alle scelte di politica di sicurezza stradale, calibrando in particolare il rapporto tra diffusione e intensità degli incentivi.²

4 REQUISITI PER ACCEDERE ALLE PROCEDURE PER L'ASSEGNAZIONE DEI FINANZIAMENTI

4.1 Le proposte di intervento, per accedere alle procedure concorsuali o concertative per l'assegnazione dei cofinanziamenti previsti dal primo Programma di Attuazione del PNSS, dovranno soddisfare due ordini di requisiti.

4.2 Requisiti oggettivi (connessi alle caratteristiche della proposta). La proposta dovrà comprendere gli elementi indicati di seguito.

- 4.2.1 **Descrizione generale della proposta.** A tale fine appare auspicabile l'adozione di un modulo descrittivo unitario che consenta:
- a livello regionale, un agevole confronto tra le varie proposte e l'individuazione di quelle da ammettere a cofinanziamento;
 - a livello nazionale, l'esame delle scelte prevalenti di Comuni e Province e l'individuazione di eventuali comparti di incidentalità sui quali, rispetto all'entità del danno sociale, si registra un sottodimensionamento o un sovradimensionamento delle proposte.

Si tratta in sostanza di rispondere ad una duplice esigenza, di funzionalità e trasparenza della procedura di selezione delle proposte (a livello regionale) e di costruzione di una base conoscitiva utile per la definizione dei successivi programmi di attuazione e per la eventuale definizione di misure finalizzate a innalzare l'attenzione in comparti d'incidentalità dove si è registrata una azione di governo non commisurata all'entità del danno sociale. Infine, si ritiene opportuno che la descrizione generale della proposta comprenda anche l'elenco della documentazione amministrativa degli elaborati tecnici necessari per la realizzazione degli interventi descritti dalla proposta.

Nell'allegato **A** viene indicato uno schema tipo di modulo descrittivo che può essere utilizzato dai governi regionali.

- 4.2.2 **Quadro sintetico di tutte le condizioni che contribuiscono a determinare la priorità della proposta.** Si ritiene opportuno che tale quadro si configuri come un modulo standard predisposto a livello regionale in modo da rendere più agevole, più certo e più rapido il lavoro delle commissioni di valutazione di cui al comma 10.2 del primo Programma di Attuazione del PNSS (All. **B**).

² Alla maggior diffusione degli incentivi corrisponde, necessariamente, un minore valore medio degli incentivi e, viceversa, aumentando i massimali degli incentivi il numero dei soggetti che potranno accedervi tenderà a diminuire. Il bilanciamento tra diffusione e intensità degli incentivi potrà essere determinato dalla Regione e dalle rappresentanze di Province e Comuni in relazione alle specificità locali e sulla base di adeguate valutazioni.

- 4.2.3 **Elaborato tecnico che illustra lo stato dell'incidentalità e descrive la proposta di intervento (All. C).** Tale elaborato dovrà essere articolato in quattro sezioni:
- a) analisi dello stato della sicurezza stradale e della sua evoluzione;
 - b) individuazione dei principali fattori di rischio e definizione del tipo di soluzioni da adottare per eliminarli o per ridurne la portata;
 - c) descrizione sintetica della proposta evidenziandone la collocazione rispetto ai fattori di rischio e alle tipologie di possibili interventi di cui al paragrafo precedente;
 - d) breve descrizione dello stato delle strutture tecniche, delle conoscenze e degli interventi in sicurezza stradale realizzati nell'ultimo triennio.
- 4.2.4 **Eventuali allegati tecnici.** Nel caso in cui l'intervento comprenda la realizzazione di opere infrastrutturali, la proposta dovrà essere corredata dal progetto preliminare relativamente a tali opere. La presenza del progetto definitivo non è vincolante ma determina l'attribuzione di un punteggio specifico, relativo alla cantierabilità dell'opera (vedi il precedente punto 2.1.4). Per quanto riguarda iniziative e misure non riconducibili al comparto delle opere infrastrutturali, queste dovranno essere definite in un apposito elaborato tecnico che ha i caratteri di un progetto preliminare, tale, cioè, da indicare con chiarezza il tipo di intervento, le soluzioni che saranno adottate, i motivi delle scelte, la fattibilità tecnica e amministrativa, etc, ivi comprese le indagini necessarie alla sua determinazione.
- 4.2.5 **Documentazione amministrativa.** Elenco di tutti gli atti amministrativi necessari alla realizzazione delle misure ed opere indicate nella proposta, evidenziando quelli già in possesso dell'Amministrazione e indicando l'impegno ad acquisire, nei tempi dovuti, gli atti mancanti.
- 4.3 Requisiti soggettivi (connessi alle caratteristiche del soggetto proponente o agli impegni da questi assunti). La proposta dovrà altresì comprendere i seguenti impegni o atti di autot obbligazione.
- 4.3.1 **Impegno formale o esplicita manifestazione di volontà del soggetto proponente ad assumere tutti gli impegni derivanti dalla realizzazione dell'intervento.** Tale impegno riguarda il soggetto proponente (in caso di raggruppamento di più amministrazioni, riguarda tutti le amministrazioni) e tutti gli altri soggetti che concorrono alla realizzazione dell'intervento. Tale impegno è esteso anche all'ottenimento degli atti amministrativi mancanti alla realizzazione dell'intervento.
- 4.3.2 **Lo stesso soggetto proponente dovrà inoltre impegnarsi a condurre il monitoraggio degli effetti degli interventi per un periodo di tempo non inferiore a tre anni, a partire dalla conclusione dell'intervento.** Ai soli fini sopra indicati, si assume, quale data dalla quale decorrono i termini dei tre anni, quella dell'avvenuto collaudo dell'intervento o del mandato a pagare a

saldo del finanziamento.

4.3.3 Il soggetto proponente dovrà indicare **i modi attraverso i quali procederà a valutare i risultati dell'intervento, nonché la struttura tecnica che provvederà a realizzare il monitoraggio dell'incidentalità e le valutazioni sui risultati determinati dall'intervento**. Lo stesso soggetto dovrà altresì indicare il meccanismo finanziario attraverso il quale saranno reperite le risorse finanziarie da dedicare al funzionamento di tale struttura e alla realizzazione del monitoraggio e dovrà indicare il dimensionamento di massima di tali risorse.

4.3.4 Il **principio di aggiuntività** indicato al punto 2.3 del *“Programma annuale di attuazione 2002”* è un requisito indispensabile per l'ammissione agli incentivi del programma stesso. Per concorrere all'assegnazione di finanziamenti il proponente dovrà quindi dichiarare che l'intervento ha carattere aggiuntivo e cioè che configura un incremento dell'impegno di risorse professionali e/o finanziarie dedicate alla sicurezza stradale. Qualora la Regione non adotti una procedura competitiva ma una procedura concertata, la dichiarazione del proponente è sostituita da una verifica di rispondenza al principio di aggiuntività relativa a ciascuna proposta. La dichiarazione del proponente - o la verifica relativa ad una determinata proposta - dovrà essere corredata da un'apposita nota che, in relazione agli investimenti in sicurezza stradale dell'ultimo triennio e alle risorse professionali impegnate in questo settore, evidenzia come l'intervento rappresenti un aumento quantitativo o qualitativo dell'impegno del soggetto proponente.

4.3.5 Nomina del **responsabile di procedimento**.

4.4 L'elenco completo della documentazione e degli allegati tecnici e amministrativi sarà riportato nell'allegato A, *“Quadro descrittivo”*, punto H, *“Elenco dei materiali documentari”*.

5 REQUISITI PER LA STIPULA DELLA CONVENZIONE

5.1 Costituisce requisito indispensabile per poter sottoscrivere la convenzione tra la Regione e l'ente destinatario dei finanziamenti, l'avvenuto perfezionamento di tutti gli atti necessari per la realizzazione dei lavori e delle attività previste dalla proposta di intervento e in particolare:

5.1.1 l'impegno, da parte del soggetto proponente, delle somme necessarie alla realizzazione degli interventi secondo il calendario delle attività contenuto nella proposta;

5.1.2 l'acquisizione di tutti gli atti amministrativi necessari per poter sviluppare l'intervento secondo quanto indicato nel calendario delle attività.

5.1.3 il perfezionamento di eventuali accordi necessari per avviare l'intervento.

- 5.2 Nel caso in cui la procedura per l'assegnazione dei finanziamenti **non comporti la sottoscrizione di una convenzione** tra la Regione e l'Ente destinatario, gli impegni indicati al punto 5.5.1 dovranno essere formalizzati nella delibera per la partecipazione al bando e il perfezionamento degli atti indicati ai punti 5.1.2; 5.1.3 dovrà comunque precedere l'atto definitivo di assegnazione.

6 VALUTAZIONE DELLE PROPOSTE

- 6.1 Nel caso di procedura concorsuale, la valutazione delle proposte ha lo scopo di selezionare le proposte di intervento da ammettere a finanziamento, in relazione ai principi generali di cui al precedente paragrafo 1 e a quanto indicato nel primo Programma annuale di attuazione del PNSS.
- 6.2 Nel caso di procedura concertativa, i criteri e i parametri di valutazione costituiscono strumenti per orientare le scelte dei soggetti concertanti sugli interventi da finanziare, sempre in relazione ai principi generali di cui al precedente paragrafo 1 e a quanto indicato nel primo programma annuale di attuazione.
- 6.3 Vengono individuate le seguenti quattro classi di valutazione, i cui contenuti sono illustrati in dettaglio nell'allegato **B1**.
- 6.3.1 rilevanza della proposta, sia in relazione all'entità del rischio e delle vittime, sia in relazione alla capacità dell'intervento di ridurre il livello di rischio e l'entità delle vittime;
 - 6.3.2 rafforzamento delle capacità di governo della sicurezza stradale;
 - 6.3.3 completezza/intersettorialità dell'intervento e sua integrazione in una strategia complessiva di miglioramento della sicurezza stradale;
 - 6.3.4 tempestività e "cantierabilità" dell'intervento.

7 TERMINI DI UTILIZZAZIONE DELLE RISORSE FINANZIARIE

- 7.1 Le risorse finanziarie possono essere utilizzate esclusivamente per spese in conto capitale e per realizzare le opere e le misure descritte nel paragrafo 3, "*Campi di intervento*" del primo Programma annuale di attuazione del PNSS, ivi compresi gli studi, le progettazioni, l'acquisizione di beni e servizi necessari alla loro realizzazione.
- 7.2 Nel caso in cui il soggetto proponente, relativamente ad eventuali opere da realizzare, abbia già sostenuto gli oneri per la progettazione esecutiva, e per gli studi correlati, le risorse finanziarie assicurate dagli incentivi del PNSS potranno essere destinate a coprire tali oneri in proporzione pari alla quota di cofinanziamento.