



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE
PROGRAMMA ANNUALE DI ATTUAZIONE 2002

ALLEGATO A

QUADRO DESCRITTIVO

A P R I L E 2 0 0 3

Il “*Quadro descrittivo*” raccoglie, in termini sintetici, tutte le informazioni più rilevanti della proposta di intervento e della sua attuazione nel tempo ed elenca tutti gli elaborati (tecnici e amministrativi) che fanno parte della proposta di intervento.

Le informazioni riportate nel “*Quadro descrittivo*” consentono la creazione di un archivio base degli interventi per la sicurezza stradale promossi dal Piano Nazionale e dei risultati conseguiti.

Al termine del documento sono riportate le definizioni e le istruzioni per la sua compilazione.

L'appendice A1, “*Dati generali sull'incidentalità stradale*” illustra l'entità delle vittime, la loro evoluzione e i tassi di mortalità, ferimento e incidentalità per regione, per provincia e per le grandi aree urbane.

QUADRO DESCRITTIVO

Identificativo della proposta

Denominazione _____ / / ⁽¹⁾
Località _____ ⁽²⁾

Responsabile di procedimento ⁽³⁾

Amministrazione _____ Ufficio _____
Nome e cognome _____
Tel _____ Fax _____ e-mail _____

A) Attori

1) Soggetto proponente ⁽⁴⁾ _____

2) Soggetti di partenariato (eventuali) ⁽⁵⁾ _____

3) Soggetti di accordi non onerosi (eventuali) ⁽⁶⁾ _____

B) Stato ed evoluzione della sicurezza stradale ⁽⁷⁾

1) Problematiche di riferimento e principali fattori di rischio _____

2) Riepilogo dei dati sull'incidentalità ⁽⁸⁾

	ANNO 2001	EVOLUZIONE 1997 – 2001		TASSO DI:	ANNO 2001
		IN NUMERO	IN % SUL 1997		
INCIDENTI				- INCIDENTALITÀ	
MORTI				- MORTALITÀ	
FERITI				- FERIMENTO	

C) Obiettivi, contenuti e risultati attesi

1) Obiettivi _____

QUADRO DESCRITTIVO

7) Risultati attesi (sia in termini generali, sia in termini di miglioramento delle capacità di governo della sicurezza stradale, sia in termini di riduzione delle vittime)

D) Profili tecnico-amministrativi

1) Livello di progettazione (circolare il numero appropriato) ⁽⁹⁾

<i>Per quanto riguarda le opere</i>		<i>Per quanto riguarda altre misure</i>	
Preliminare	1	Generale o di massima	4
Definitivo	2		
Esecutivo	3	Operativo	5

2) Disponibilità di tutti gli atti preliminari e propedeutici (elencare tutti gli eventuali atti necessari/propedeutici e indicare quali sono già stati acquisiti) ⁽¹⁰⁾

- 2.1 _____ acquisito: SI ___ / NO ___
 2.2 _____ acquisito: SI ___ / NO ___
 2.3 _____ acquisito: SI ___ / NO ___
 2.4 _____ acquisito: SI ___ / NO ___

3) Disponibilità dei fattori necessari per l'avvio degli interventi ⁽¹¹⁾

- 3.1 _____ disponibile: SI ___ / NO ___
 3.2 _____ disponibile: SI ___ / NO ___
 3.3 _____ disponibile: SI ___ / NO ___
 3.4 _____ disponibile: SI ___ / NO ___

4) Atti di impegno (barrare la casella relativa e, in caso affermativo indicare con quale numero è stata allegata copia dell'impegno) ⁽¹²⁾

- | | | | |
|---|----|----|-------|
| 4.1 Impegno a inserire l'opera nel programma e a finanziare la quota a carico dell'Amministrazione, all'approvazione regionale del progetto ⁽¹³⁾ | No | Si | All.: |
| 4.2 Impegno della spesa per il progetto coerente con il PNSS e impegno a modificare il bilancio in caso di assegnazione di cofinanziamento ⁽¹⁴⁾ | No | Si | All.: |
| 4.3 Impegno di bilancio per la quota di costi non finanziati dal PNSS | No | Si | All.: |
| 4.4 Approvazione della proposta (e di tutti gli interventi che la costituiscono) | No | Si | All.: |
| 4.5 Sottoscrizione dell'accordo tra i soggetti proponenti | No | Si | All.: |
| 4.6 Sottoscrizione dell'accordo di partenariato tra tutte le parti interessate | No | Si | All.: |
| 4.7 Sottoscrizione degli accordi non onerosi tra tutte le parti interessate | No | Si | All.: |
| 4.8 | No | Si | All.: |
| 4.9 | No | Si | All.: |

5) Descrizione degli accordi ⁽¹⁵⁾

- 5.1 Soggetto/i _____
 Accordo: non oneroso ___ / oneroso ___, in questo caso indicare l'onere € _____
 Finalità _____

 Contenuti _____

QUADRO DESCRITTIVO

5.2 Soggetto/i _____
 Accordo: non oneroso ___ / oneroso ___, in questo caso indicare l'onere € _____
 Finalità _____
 Contenuti _____

E) Risorse impegnate per la realizzazione degli interventi

1) Costi dell'intervento (in Euro)

VOCE	VALORE IN €	% SU TOT
Costi complessivi		
Quota richiesta di cofinanziamento a carico del PNSS		
Quota complessiva a carico del proponente		
Indicare se la quota a carico del proponente è finanziata anche attraverso accordi di partenariato e in caso affermativo indicare la quota di finanziamento da partenariato e quella a carico del proponente sul costo totale dell'intervento.		NO ___ SI ___
	VALORE IN €	% SU TOT
Finanziamento assicurato dagli accordi di partenariato		
Finanziamento a carico del soggetto proponente		

2) Personale dedicato alla proposta di intervento (suddiviso per livelli e profili)

Settore	Livello			Totale
	Laureati	Diplomati	Altri	
Tecnici				
Amministrativi				
Totale				

3) Collaborazioni esterne

No ___ / Si ___, in caso di risposta affermativa indicare, per ciascuna collaborazione, la denominazione del soggetto e il tipo di contributo fornito

- 3.1 Denominazione _____
 Tipo di prestazione _____
- 3.2 Denominazione _____
 Tipo di prestazione _____

F) Strutture tecniche e di monitoraggio

1) L'Amministrazione che presenta la proposta (o tra il raggruppamento di Amministrazioni che presentano la proposta) è attiva una **struttura tecnica dedicata alla sicurezza stradale**:

- 1.1) SI.....
- 1.2) NO ed è tra gli interventi previsti dalla presente proposta
- 1.3) NO e sarà costituita successivamente.....

Se la struttura tecnica è operativa o sarà realizzata nell'ambito della proposta, indicare:

1.4) Collocazione (¹⁶), Assessorato: _____
 Dipartimento: _____

1.5) Personale della struttura:

Settore	Livello			Totale
	Laureati	Diplomati	Altro	
Tecnici				
Amministrativi				
Totale				

2) Nell'Amministrazione che presenta la proposta (o tra il raggruppamento di Amministrazioni che presentano la proposta) il monitoraggio della sicurezza stradale:

- 2.1) è realizzato da una struttura appositamente costituita
- 2.2) è realizzato dalla struttura tecnica di cui al punto precedente.....
- 2.3) sarà svolto da una struttura da realizzare tramite la presente proposta.....
- 2.4) sarà svolto da apposito personale

QUADRO DESCRITTIVO

2.5) sarà affidato a struttura esterna

Se il monitoraggio viene svolto all'interno della/e Amministrazione/i indicare:

2.6) Collocazione (¹⁷), Assessorato: _____
 Dipartimento: _____

2.7) Personale del centro di monitoraggio (o dedicato al monitoraggio):

Settore	Livello			Totale
	Laureati	Diplomati	Altro	
Tecnici				
Amministrativi				
Totale				

G) Fasi e tempi previsti dal programma di attività (¹⁸)

Indicazione dei tempi previsti per le fasi attuative dell'intervento

	Durata dall'inizio (in giorni)	Data
Per quanto riguarda le opere		
Approvazione Progetto Preliminare		
Redazione Progetto Definitivo		
Approvazione Progetto Definitivo		
Redazione Progetto Esecutivo		
Inizio lavori		
SAL 1 Quota %		
SAL 2 Quota %		
SAL 3 Quota %		
Fine lavori		
Per quanto riguarda altre misure		
Redazione Progetto Operativo		
Inizio lavori		
SAL 1 Quota %		
SAL 2 Quota %		
SAL 3 Quota %		
Fine lavori		

H) Elenco dei materiali documentari

DOCUMENTI ED ELABORATI CHE COSTITUISCONO LA PRESENTE PROPOSTA

Num	Tipo di elaborato/documento	Allegato:
1	Domanda	
2	Documentazione sul carattere aggiuntivo dell'intervento	1
3	Quadro descrittivo	A
4	Scheda delle condizioni che contribuiscono a determinare la priorità della proposta	B
5	Analisi generale dell'incidentalità	C
6	Progetto/i degli interventi previsti	D / D1; D2; ...
7	Atti di impegno (elencarli tutti secondo quanto indicato nel precedente punto "D4")	E1; E2; ...; En
8	Accordi (elencarli tutti secondo quanto indicato nel precedente punto "D4")	F1; F2; ...; Fn
9	Eventuali ulteriori documenti	G1; G2; ..; Gn
...	
n		

Data ___ / ___ / ___

Firma del Responsabile del Procedimento

MONITORAGGIO DELL'INTERVENTO ⁽¹⁹⁾

I) Calendario ²⁰

- | | | | |
|------------------------|------------|------|-------------|
| 1) Inizio lavori | | Data | ___/___/___ |
| 2) SAL 1 | Quota ___% | Data | ___/___/___ |
| 3) SAL 2 | Quota ___% | Data | ___/___/___ |
| 4) SAL 3 | Quota ___% | Data | ___/___/___ |
| 5) Fine lavori | | Data | ___/___/___ |

J) Eventuali variazioni apportate al progetto originario

- 1) Motivi che hanno determinato l'esigenza di variazione del progetto originario: _____

- 2) Tipo di variazione: _____

- 3) La variazione ha determinato una variazione dei costi:

3.1) no _____

3.2) si, in diminuzione _____, specificare di quanto: € _____;

3.3) si, in aumento _____, specificare di quanto: € _____.

K) Valutazioni

- 1) Eventuali problematiche rilevate durante l'attuazione _____

- 2) Eventuali provvedimenti adottati per superare le problematiche _____

- 3) Presentazione dei risultati nell'ambito delle attività di informazione/promozione promosse e coordinate dal Piano Nazionale della Sicurezza Stradale:

no ___ /

si _____: data ___/___/___; rapporto allegato.

- 4) Valutazione sui risultati a 1 anno: redigere un breve rapporto.

- 5) Valutazione sui risultati a 2 anni: redigere un breve rapporto.

- 6) Valutazione sui risultati a 3 anni: redigere un breve rapporto.

ISTRUZIONI PER LA COMPILAZIONE

NB. Qualora lo spazio riservato per le indicazioni risultasse insufficiente allegare una nota con un richiamo al quadro che integra.

Ad esempio, se l'elenco delle Amministrazioni locali che costituiscono il soggetto proponente non entra nelle righe del modulo, compilare una nota con il riferimento "B1) Soggetto proponente". Allo stesso modo - qualora ve ne sia la necessità - è possibile ampliare o dettagliare qualsiasi informazione del Quadro descrittivo.

¹ Codice di identificazione dell'intervento, formato dall'identità del soggetto capofila [sigla della Provincia (due lettere) e dal codice (numerico) ISTAT del Comune, riportando il numero 00 qualora il soggetto proponente sia una Provincia] e, qualora il proponente abbia presentato più di una proposta, da un numero progressivo.

² Indicare la località oggetto di intervento o sulla quale si applicano gli effetti dell'intervento. Indicare la provincia (o le province), il comune (o i comuni) e, se il caso, altri riferimenti puntuali come la strada o la zona urbana, etc.

³ Se il proponente è un raggruppamento il responsabile del procedimento deve appartenere all'amministrazione capofila.

⁴ Se il proponente è un raggruppamento indicare in prima posizione il soggetto capofila e riportare di seguito l'elenco degli altri soggetti. Il soggetto proponente è formato da un raggruppamento quando più di una amministrazione locale o un'amministrazione locale e una regione condividono la definizione della proposta, la sua attuazione e gli oneri che ciò comporta, definendo i reciproci impegni in un atto formale (accordo di programma, intesa, convenzione, etc.).

⁵ Sono considerato soggetti di partenariato gli organismi pubblici che **non** hanno competenze istituzionali in materia di sicurezza stradale e gli organismi privati, quando gli o gli altri collaborano con il soggetto proponente alla definizione e alla attuazione della proposta di intervento e concorrono a sostenerne gli oneri.

⁶ Soggetti pubblici e privati che a qualunque titolo partecipano alla realizzazione della proposta senza tuttavia assumere alcun onere apprezzabile.

⁷ Le informazioni riportate in questo paragrafo costituiscono una estrema sintesi di quelle riportate nell'allegato C, "Analisi generale dell'incidentalità".

⁸ Qualora non fossero disponibili i dati al 2001 riportare quelli al 2000 e indicare l'evoluzione nel periodo 1996-2000. Per tasso di mortalità, ferimento e incidentalità si intende il numero di morti, feriti e incidenti per 100.000 abitanti. Qualora si disponga di dati relativi al traffico si chiede anche di indicare la quota di morti, feriti e incidenti ogni milione di Pkm e Tkm, riportando i dati in un allegato.

⁹ Il livello di progettazione per le opere è definito dalla legge 109/94 e successive modifiche. Per tutte le altre misure si considera generale o di massima la progettazione che indichi gli obiettivi, i caratteri generali dell'intervento, le risorse da impegnare, l'ordine di grandezza dei costi e dei tempi ma che necessita di ulteriori approfondimenti per poter realizzare con certezza l'intervento stesso.

¹⁰ Ad esempio, nel caso di realizzazione di opere edilizie, potrebbe essere necessario l'atto per l'esproprio del suolo, nel caso di educazione alla sicurezza stradale nelle scuole è necessario un accordo con il responsabile dell'istituto scolastico, etc. Si dovranno dunque elencare tutti gli atti, gli accordi, i nulla-osta indispensabili per realizzare gli interventi e indicare quali sono già stati acquisiti dal proponente. Si noti che la compilazione di questo quadro comporta lo svolgimento di una accurata ricognizione sul complesso degli atti che il proponente dovrà realizzare per poter avviare concretamente gli interventi proposti.

¹¹ Elencare tutti i fattori che dovranno essere impegnati per la realizzazione dell'intervento e specificare per ciascuno di questi se allo stato attuale se ne ha già la piena disponibilità. Naturalmente non sono da indicare i fattori e le condizioni che devono essere "prodotti" attraverso l'intervento proposto. Ad esempio, sempre nel caso di realizzazione di opere edilizie potrebbe essere necessaria la piena disponibilità del suolo, nel caso della realizzazione di un centro di monitoraggio potrebbe essere necessaria la disponibilità di uno o più ambienti, di macchine, di strumenti software e di personale. Ovviamente se, nell'esempio appena citato, le macchine, il software e il personale debbono essere acquistate (macchine e software) o formate (personale) nell'ambito degli interventi previsti dalla proposta, non costituiranno un "fattore" dell'intervento ma un risultato dell'intervento stesso e dunque non saranno (non dovranno essere) disponibili per l'intervento ma saranno prodotti dall'intervento.

¹² Gli atti amministrativi indicati di seguito sono del tutto esemplificativi. Sarà la Regione a definire questo aspetto, anche in relazione al tipo di procedura (competitiva o concertativa) adottata.

¹³ Per investimenti che riguardano un unico intervento.

¹⁴ Per investimenti che riguardano un programma di interventi (o, comunque, interventi multipli) che può essere attuato per fasi, anche in relazione alla disponibilità delle risorse finanziarie.

¹⁵ Elencare gli eventuali accordi con la Regione, con Province e Comuni o con altri soggetti pubblici o privati che non siano già compresi negli accordi che hanno dato luogo al raggruppamento dei soggetti proponenti. Per ciascun accordo indicare il soggetto (o i soggetti), il fine e il contenuto.

¹⁶ Indicare l'Assessorato e l'Ufficio o il Dipartimento presso il quale è inquadrata la struttura tecnica

¹⁷ Indicare l'Assessorato e l'Ufficio o il Dipartimento presso il quale è inquadrato il centro di monitoraggio

¹⁸ Questo quadro dovrà essere compilato sulla base delle previsioni di avanzamento dello stato dei lavori.

¹⁹ Questa parte della scheda deve essere compilata ed inviata solo dopo la realizzazione dell'intervento, perché è relativa al monitoraggio delle fasi attuative.

²⁰ Questo quadro dovrà essere compilato sulla base dell'effettivo avanzamento dello stato dei lavori



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE
PROGRAMMA ANNUALE DI ATTUAZIONE 2002

ALLEGATO A
QUADRO DESCRITTIVO

APPENDICE A1
DATI GENERALI SULL'INCIDENTALITÀ STRADALE

A P R I L E 2 0 0 3

DATI SULLE VITTIME DEGLI INCIDENTI STRADALI

La presente tabella riporta i dati ISTAT sulla popolazione residente nell'anno 2000 (fonte: statistiche demografiche) e su morti, feriti e incidenti nell'anno 2001 (fonte: Statistiche degli incidenti stradali).

Tali dati costituiscono il riferimento per la valutazione dei livelli di rischio e di incidentalità e possono essere sostituiti unicamente da:

- dati delle stesse fonti riferiti ad ambiti territoriali o a componenti di mobilità che sono di più specifico interesse ai fini della proposta;
- dati più disaggregati o più recenti prodotti da amministrazioni comunali o provinciali e sui quali l'amministrazione fonte assume esplicitamente la responsabilità sulla qualità del dato.

	POPOLAZIONE		MORTI				TM(1)	FERITI		VARIAZIONE		TF(2)	INCIDENTI		VARIAZIONE		TI(3)
	2000	1996	2000	NUM	% SU 96	1996		2000	NUM	% SU 96	1996		2000	NUM	% SU 96		
PIEMONTE	4.289.731	564	629	65	11,5%	14,7	18.763	22.977	4.214	22,5%	535,6	12.673	15.855	3182	25,1%	369,6	
TORINO	2.214.934	207	214	7	3,4%	9,7	7.933	10.477	2.544	32,1%	473,0	5.253	7.011	1758	33,5%	316,5	
<i>Comune di Torino</i>	<i>900.987</i>	<i>70</i>	<i>42</i>	<i>-28</i>	<i>-40,0%</i>	<i>4,7</i>	<i>4.188</i>	<i>6.205</i>	<i>2.017</i>	<i>48,2%</i>	<i>688,7</i>	<i>2.810</i>	<i>4.207</i>	<i>1397</i>	<i>49,7%</i>	<i>466,9</i>	
VERCELLI	180.668	48	58	10	20,8%	32,1	767	1.107	340	44,3%	612,7	508	690	182	35,8%	381,9	
NOVARA	344.969	52	55	3	5,8%	15,9	2.341	2040	-301	-12,9%	591,4	1.651	1.509	-142	-8,6%	437,4	
CUNEO	558.892	112	132	20	17,9%	23,6	2.699	3.083	384	14,2%	551,6	1.736	2.071	335	19,3%	370,6	
ASTI	210.555	20	44	24	120,0%	20,9	1.039	1.231	192	18,5%	584,6	683	894	211	30,9%	424,6	
ALESSANDRIA	429.805	76	94	18	23,7%	21,9	2.699	3.183	484	17,9%	740,6	1.913	2.321	408	21,3%	540,0	
BIELLA	189.234	28	21	-7	-25,0%	11,1	601	932	331	55,1%	492,5	434	680	246	56,7%	359,3	
VERBANO- CUSIO-OSSOLA	160.674	21	11	-10	-47,6%	6,8	684	924	240	35,1%	575,1	495	679	184	37,2%	422,6	

(1) Morti ogni 100.000 abitanti. (2) Feriti ogni 1000.000 abitanti. (3) Incidenti ogni 100.000 abitanti.

	POPOLAZIONE		MORTI				TM(1)	FERITI		VARIAZIONE		TF(2)	INCIDENTI		VARIAZIONE		TI(3)
	2000	1996	2000	NUM	% SU 96	1996		2000	NUM	% SU 96	1996		2000	NUM	% SU 96		
AOSTA	120.589	15	21	6	40,0%	17,4	700	633	-67	-9,6%	524,9	507	434	-73	-14,4%	359,9	

(1) Morti ogni 100.000 abitanti. (2) Feriti ogni 1000.000 abitanti. (3) Incidenti ogni 100.000 abitanti.

DATI SULLE VITTIME DEGLI INCIDENTI STRADALI

	POPOLAZIONE		MORTI				TM(1)	FERITI		VARIAZIONE		TF(2)	INCIDENTI		VARIAZIONE		TI(3)
	2000	1996	2000	NUM	% SU 96	1996		2000	NUM	% SU 96	1996		2000	NUM	% SU 96		
LOMBARDIA	9.121.714	918	1.040	122	13,3%	11,4	52.751	68.527	15.776	29,9%	751,3	36.596	48.613	12017	32,8%	532,9	
VARESE	820.575	76	85	9	11,8%	10,4	4060	5.386	1.326	32,7%	656,4	2.790	3.731	941	33,7%	454,7	
COMO	542.606	43	50	7	16,3%	9,2	2561	2.526	-35	-1,4%	465,5	1.780	1.800	20	1,1%	331,7	
LECCO	311.674	41	32	-9	-22,0%	10,3	1576	1.804	228	14,5%	578,8	1.074	1.358	284	26,4%	435,7	
SONDRIO	177.578	37	33	-4	-10,8%	18,6	1202	1.194	-8	-0,7%	672,4	787	753	-34	-4,3%	424,0	
MILANO	3.773.893	211	296	85	40,3%	7,8	25037	39.999	14.962	59,8%	1059,9	17.363	28.541	11178	64,4%	756,3	
<i>Comune di Milano</i>	<i>1.301.551</i>	<i>83</i>	<i>114</i>	<i>31</i>	<i>37,3%</i>	<i>8,8</i>	<i>19142</i>	<i>22.996</i>	<i>3.854</i>	<i>20,1%</i>	<i>1766,8</i>	<i>13.172</i>	<i>16.378</i>	<i>3206</i>	<i>24,3%</i>	<i>1258,3</i>	
BERGAMO	974.388	116	124	8	6,9%	12,7	4910	4.409	-501	-10,2%	452,5	3.462	3.243	-219	-6,3%	332,8	
BRESCIA	1.112.628	184	169	-15	-8,2%	15,2	5815	5.163	-652	-11,2%	464,0	3.994	3.491	-503	-12,6%	313,8	
PAVIA	499.197	71	98	27	38,0%	19,6	3581	3.143	-438	-12,2%	629,6	2.505	2.145	-360	-14,4%	429,7	
LODI	197.291	29	40	11	37,9%	20,3	692	1.046	354	51,2%	530,2	442	809	367	83,0%	410,1	
CREMONA	335.700	41	56	15	36,6%	16,7	1450	1.845	395	27,2%	549,6	1.046	1.288	242	23,1%	383,7	
MANTOVA	376.184	69	57	-12	-17,4%	15,2	1867	2.012	145	7,8%	534,8	1.353	1.454	101	7,5%	386,5	
TRENTINO A.A	943.123	135	122	-13	-9,6%	12,9	4.393	5.100	707	16,1%	540,8	3.158	3.840	682	21,6%	407,2	
BOLZANO	465.264	68	86	18	26,5%	18,5	2.300	2.697	397	17,3%	579,7	1.664	2.074	410	24,6%	445,8	
TRENTO	477.859	67	36	-31	-46,3%	7,5	2.093	2.403	310	14,8%	502,9	1.494	1.766	272	18,2%	369,6	
VENETO	4.540.853	786	714	-72	-9,2%	15,7	24.848	27.862	3.014	12,1%	613,6	17.531	19.708	2177	12,4%	434,0	
VERONA	829.501	158	143	-15	-9,5%	17,2	4.728	5.163	435	9,2%	622,4	3.212	3.614	402	12,5%	435,7	
<i>Comune di Verona</i>	<i>257.477</i>	<i>28</i>	<i>28</i>	<i>0</i>	<i>0,0%</i>	<i>10,9</i>	<i>2.082</i>	<i>2.487</i>	<i>405</i>	<i>19,5%</i>	<i>965,9</i>	<i>1.523</i>	<i>1.780</i>	<i>257</i>	<i>16,9%</i>	<i>691,3</i>	
VICENZA	794.843	91	116	25	27,5%	14,6	3.627	4.351	724	20,0%	547,4	2.591	3.173	582	22,5%	399,2	
BELLUNO	211.057	34	34	0	0,0%	16,1	1.525	1.474	-51	-3,3%	698,4	1.053	1.069	16	1,5%	506,5	
TREVISO	793.559	161	151	-10	-6,2%	19,0	4.623	5.778	1.155	25,0%	728,1	3.293	4.044	751	22,8%	509,6	
VENEZIA	815.244	144	90	-54	-37,5%	11,0	4.749	4.484	-265	-5,6%	550,0	3.352	3.030	-322	-9,6%	371,7	
<i>Comune di Venezia</i>	<i>275.368</i>	<i>40</i>	<i>18</i>	<i>-22</i>	<i>-55,0%</i>	<i>6,5</i>	<i>1.537</i>	<i>1.502</i>	<i>-35</i>	<i>-2,3%</i>	<i>545,5</i>	<i>1.116</i>	<i>1.030</i>	<i>-86</i>	<i>-7,7%</i>	<i>374,0</i>	
PADOVA	853.357	150	100	-50	-33,3%	11,7	4.431	5.007	576	13,0%	586,7	3.230	3.595	365	11,3%	421,3	
ROVIGO	243.292	48	80	32	66,7%	32,9	1.165	1.605	440	37,8%	659,7	800	1.183	383	47,9%	486,2	

(1) Morti ogni 100.000 abitanti. (2) Feriti ogni 1000.000 abitanti. (3) Incidenti ogni 100.000 abitanti.

DATI SULLE VITTIME DEGLI INCIDENTI STRADALI

	POPOLAZIONE		MORTI				TM(1)	FERITI		VARIAZIONE		TF(2)	INCIDENTI		VARIAZIONE		TI(3)
	2000	1996	2000	NUM	% SU 96	1996		2000	NUM	% SU 96	1996		2000	NUM	% SU 96		
FRIULI V.G.	1.188.594	217	190	-27	-12,4%	16,0	8.478	7.820	-658	-7,8%	657,9	6.284	5.800	-484	-7,7%	488,0	
PORDENONE	282.841	46	51	5	10,9%	18,0	1.583	1.335	-248	-15,7%	472,0	1.173	1.002	-171	-14,6%	354,3	
UDINE	520.451	118	100	-18	-15,3%	19,2	2.935	2.874	-61	-2,1%	552,2	2.086	2.036	-50	-2,4%	391,2	
GORIZIA	138.838	19	20	1	5,3%	14,4	1.114	1.228	114	10,2%	884,5	824	887	63	7,6%	638,9	
TRIESTE	246.464	34	19	-15	-44,1%	7,7	2.846	2.383	-463	-16,3%	966,9	2.201	1.875	-326	-14,8%	760,8	
<i>Comune di Trieste</i>	<i>215.096</i>	<i>29</i>	<i>13</i>	<i>-16</i>	<i>-55,2%</i>	<i>6,0</i>	<i>2.583</i>	<i>2.138</i>	<i>-445</i>	<i>-17,2%</i>	<i>994,0</i>	<i>2.034</i>	<i>1.706</i>	<i>-328</i>	<i>-16,1%</i>	<i>793,1</i>	
LIGURIA	1.621.016	111	135	24	21,6%	8,3	11.566	11.637	71	0,6%	717,9	8.441	8.718	277	3,3%	537,8	
IMPERIA	216.400	25	20	-5	-20,0%	9,2	1.463	1.334	-129	-8,8%	616,5	1.131	1.082	-49	-4,3%	500,0	
SAVONA	279.706	21	18	-3	-14,3%	6,4	1.676	1.593	-83	-5,0%	569,5	1.128	1.106	-22	-2,0%	395,4	
GENOVA	903.353	56	77	21	37,5%	8,5	7.150	7.371	221	3,1%	816,0	5.277	5.581	304	5,8%	617,8	
<i>Comune di Genova</i>	<i>632.366</i>	<i>32</i>	<i>44</i>	<i>12</i>	<i>37,5%</i>	<i>7,0</i>	<i>6.054</i>	<i>5.979</i>	<i>-75</i>	<i>-1,2%</i>	<i>945,5</i>	<i>4.538</i>	<i>4.572</i>	<i>34</i>	<i>0,7%</i>	<i>723,0</i>	
LA SPEZIA	221.557	9	20	11	122,2%	9,0	1.277	1.339	62	4,9%	604,4	905	949	44	4,9%	428,3	
EMILIA ROMAGNA	4.008.663	735	777	42	5,7%	19,4	31.163	35.059	3.896	12,5%	874,6	22.325	24.988	2663	11,9%	623,3	
PIACENZA	266.987	66	51	-15	-22,7%	19,1	2.023	2.113	90	4,4%	791,4	1.438	1.487	49	3,4%	557,0	
PARMA	399.986	65	67	2	3,1%	16,8	2.869	2.857	-12	-0,4%	714,3	2.043	2.028	-15	-0,7%	507,0	
REGGIO EMILIA	456.003	89	101	12	13,5%	22,1	4.072	4.792	720	17,7%	1050,9	2.899	3.393	494	17,0%	744,1	
MODENA	632.626	97	117	20	20,6%	18,5	3.979	6.008	2.029	51,0%	949,7	2.941	4.318	1377	46,8%	682,6	
BOLOGNA	921.907	133	137	4	3,0%	14,9	6.262	7.262	1.000	16,0%	787,7	4.545	5.183	638	14,0%	562,2	
<i>Comune di Bologna</i>	<i>379.964</i>	<i>30</i>	<i>30</i>	<i>0</i>	<i>0,0%</i>	<i>7,9</i>	<i>3.235</i>	<i>3.902</i>	<i>667</i>	<i>20,6%</i>	<i>1026,9</i>	<i>2.463</i>	<i>3.902</i>	<i>1439</i>	<i>58,4%</i>	<i>1026,9</i>	
FERRARA	347.601	79	86	7	8,9%	24,7	2.293	2.238	-55	-2,4%	643,8	1.650	1.619	-31	-1,9%	465,8	
RAVENNA	352.225	81	105	24	29,6%	29,8	3.422	3.588	166	4,9%	1018,7	2.336	2.534	198	8,5%	719,4	
FORLI'	356.659	72	53	-19	-26,4%	14,9	3.051	2.458	-593	-19,4%	689,2	2.172	1.736	-436	-20,1%	486,7	
RIMINI	274.669	53	60	7	13,2%	21,8	3.192	3.743	551	17,3%	1362,7	2.301	2.690	389	16,9%	979,4	

(1) Morti ogni 100.000 abitanti. (2) Feriti ogni 1000.000 abitanti. (3) Incidenti ogni 100.000 abitanti.

DATI SULLE VITTIME DEGLI INCIDENTI STRADALI

	POPOLAZIONE		MORTI				TM(1)	FERITI		VARIAZIONE		TF(2)	INCIDENTI		VARIAZIONE		TI(3)
	2000	1996	2000	NUM	% SU 96	1996		2000	NUM	% SU 96	1996		2000	NUM	% SU 96		
TOSCANA	3.547.604	465	428	-37	-8,0%	12,1	22.969	23.368	399	1,7%	658,7	17.101	17.613	512	3,0%	496,5	
MASSA CARRARA	199.375	27	15	-12	-44,4%	7,5	957	661	-296	-30,9%	331,5	656	468	-188	-28,7%	234,7	
LUCCA	375.655	37	35	-2	-5,4%	9,3	1.820	1.687	-133	-7,3%	449,1	1.298	1.242	-56	-4,3%	330,6	
PISTOIA	270.652	22	21	-1	-4,5%	7,8	1.537	1.883	346	22,5%	695,7	1.202	1.336	134	11,1%	493,6	
FIRENZE	956.509	97	89	-8	-8,2%	9,3	8.427	8.665	238	2,8%	905,9	6.489	6.806	317	4,9%	711,5	
<i>Comune di Firenze</i>	<i>374.501</i>	<i>27</i>	<i>34</i>	<i>7</i>	<i>25,9%</i>	<i>9,1</i>	<i>3.017</i>	<i>5.373</i>	<i>2.356</i>	<i>78,1%</i>	<i>1434,7</i>	<i>3.017</i>	<i>4.402</i>	<i>1385</i>	<i>45,9%</i>	<i>1175,4</i>	
PRATO	230.369	12	14	2	16,7%	6,1	986	1.685	699	70,9%	731,4	737	1.362	625	84,8%	591,2	
LIVORNO	230.369	67	56	-11	-16,4%	24,3	2.583	2.296	-287	-11,1%	996,7	1.899	1.730	-169	-8,9%	751,0	
PISA	387.684	49	60	11	22,4%	15,5	2.008	1.847	-161	-8,0%	476,4	1.518	1.330	-188	-12,4%	343,1	
AREZZO	323.650	64	56	-8	-12,5%	17,3	1.818	1.447	-371	-20,4%	447,1	1.318	1.035	-283	-21,5%	319,8	
SIENA	254.078	49	50	1	2,0%	19,7	1.680	1.796	116	6,9%	706,9	1.203	1.290	87	7,2%	507,7	
GROSSETO	215.594	41	32	-9	-22,0%	14,8	1.153	1.401	248	21,5%	649,8	781	1.014	233	29,8%	470,3	
UMBRIA	840.482	121	156	35	28,9%	18,6	4.207	5.346	1.139	27,1%	636,1	2.911	3.716	805	27,7%	442,1	
PERUGIA	617.368	86	103	17	19,8%	16,7	2.782	3.698	916	32,9%	599,0	1.942	2.555	613	31,6%	413,9	
TERNI	223.114	35	53	18	51,4%	23,8	1.425	1.648	223	15,6%	738,6	969	1.161	192	19,8%	520,4	
MARCHE	1.469.195	169	188	19	11,2%	12,8	10.125	10.785	660	6,5%	734,1	7.188	7.702	514	7,2%	524,2	
PESARO	347.409	37	42	5	13,5%	12,1	2.130	2.801	671	31,5%	806,3	1.580	2.178	598	37,8%	626,9	
ANCONA	446.485	61	62	1	1,6%	13,9	3.881	3.495	-386	-9,9%	782,8	2.794	2.409	-385	-13,8%	539,5	
MACERATA	304.398	32	35	3	9,4%	11,5	2.106	2.047	-59	-2,8%	672,5	1.425	1.369	-56	-3,9%	449,7	
ASCOLI PICENO	370.903	39	49	10	25,6%	13,2	2.008	2.442	434	21,6%	658,4	1.389	1.746	357	25,7%	470,7	
LAZIO	5.302.302	539	463	-76	-14,1%	8,7	22.429	23.407	978	4,4%	441,4	15.442	16.595	1153	7,5%	313,0	
VITERBO	293.798	32	50	18	56,3%	17,0	1.219	1.310	91	7,5%	445,9	762	838	76	10,0%	285,2	
RIETI	151.242	15	29	14	93,3%	19,2	783	713	-70	-8,9%	471,4	478	447	-31	-6,5%	295,6	
ROMA	3.849.487	340	224	-116	-34,1%	5,8	16.086	15.572	-514	-3,2%	404,5	11.640	11.693	53	0,5%	303,8	
<i>Comune di Roma</i>	<i>2.655.970</i>	<i>219</i>	<i>99</i>	<i>-120</i>	<i>-54,8%</i>	<i>3,7</i>	<i>12.856</i>	<i>11.497</i>	<i>-1.359</i>	<i>-10,6%</i>	<i>432,9</i>	<i>9.731</i>	<i>9.070</i>	<i>-661</i>	<i>-6,8%</i>	<i>341,5</i>	
LATINA	513.450	85	108	23	27,1%	21,0	2.691	3.859	1.168	43,4%	751,6	1.609	2.444	835	51,9%	476,0	
FROSINONE	494.325	67	52	-15	-22,4%	10,5	1.650	1.953	303	18,4%	395,1	953	1.173	220	23,1%	237,3	

(1) Morti ogni 100.000 abitanti. (2) Feriti ogni 1000.000 abitanti. (3) Incidenti ogni 100.000 abitanti.

DATI SULLE VITTIME DEGLI INCIDENTI STRADALI

	POPOLAZIONE		MORTI				TM(1)	FERITI		VARIAZIONE		TF(2)	INCIDENTI		VARIAZIONE		TI(3)
	2000	1996	2000	NUM	% SU 96	1996		2000	NUM	% SU 96	1996		2000	NUM	% SU 96		
ABRUZZO	1.281.283	126	184	58	46,0%	14,4	5.877	6.752	875	14,9%	527,0	3.888	4.679	791	20,3%	365,2	
L'AQUILA	303.514	31	45	14	45,2%	14,8	1.290	1.546	256	19,8%	509,4	825	1.029	204	24,7%	339,0	
TERAMO	292.102	44	45	1	2,3%	15,4	1.393	1.239	-154	-11,1%	424,2	904	839	-65	-7,2%	287,2	
PESCARA	295.138	18	51	33	183,3%	17,3	1.564	2.363	799	51,1%	800,6	1.111	1.750	639	57,5%	592,9	
CHIETI	390.529	33	43	10	30,3%	11,0	1.630	1.604	-26	-1,6%	410,7	1.048	1.061	13	1,2%	271,7	
MOLISE	327.177	34	34	0	0,0%	10,4	1.439	1.475	36	2,5%	450,8	1.048	1.069	21	2,0%	326,7	
ISERNIA	91.350	8	15	7	87,5%	16,4	353	399	46	13,0%	436,8	251	325	74	29,5%	355,8	
CAMPOBASSO	235.827	26	19	-7	-26,9%	8,1	1.086	1.076	-10	-0,9%	456,3	797	744	-53	-6,6%	315,5	
CAMPANIA	5.782.244	262	299	37	14,1%	5,2	10.161	10.992	831	8,2%	190,1	6.101	6.895	794	13,0%	119,2	
CASERTA	856.863	81	83	2	2,5%	9,7	1.606	1.437	-169	-10,5%	167,7	862	915	53	6,1%	106,8	
BENEVENTO	292.829	23	35	12	52,2%	12,0	582	736	154	26,5%	251,3	332	445	113	34,0%	152,0	
NAPOLI	3.099.888	73	83	10	13,7%	2,7	4.034	4.410	376	9,3%	142,3	2.510	2.826	316	12,6%	91,2	
<i>Comune di Napoli</i>	<i>1.000.470</i>	<i>32</i>	<i>32</i>	<i>0</i>	<i>0,0%</i>	<i>3,2</i>	<i>2.673</i>	<i>3.056</i>	<i>383</i>	<i>14,3%</i>	<i>305,5</i>	<i>1.762</i>	<i>2.010</i>	<i>248</i>	<i>14,1%</i>	<i>200,9</i>	
AVELLINO	440.200	24	30	6	25,0%	6,8	1.221	1.246	25	2,0%	283,1	806	760	-46	-5,7%	172,6	
SALERNO	1.092.464	61	68	7	11,5%	6,2	2.718	3.163	445	16,4%	289,5	1.591	1.949	358	22,5%	178,4	
PUGLIA	4.086.608	342	373	31	9,1%	9,1	7.240	9.818	2.578	35,6%	240,2	4.295	5.840	1545	36,0%	142,9	
FOGGIA	692.402	83	79	-4	-4,8%	11,4	1.181	1.241	60	5,1%	179,2	702	663	-39	-5,6%	95,8	
BARI	1.580.498	103	121	18	17,5%	7,7	2.886	4.422	1.536	53,2%	279,8	1.706	2.720	1014	59,4%	172,1	
<i>Comune di Bari</i>	<i>332.143</i>	<i>19</i>	<i>19</i>	<i>0</i>	<i>0,0%</i>	<i>5,7</i>	<i>1.203</i>	<i>2.448</i>	<i>1.245</i>	<i>103,5%</i>	<i>737,0</i>	<i>727</i>	<i>1.565</i>	<i>838</i>	<i>115,3%</i>	<i>471,2</i>	
TARANTO	586.972	55	66	11	20,0%	11,2	1.237	1.620	383	31,0%	276,0	778	992	214	27,5%	169,0	
BRINDISI	411.051	31	38	7	22,6%	9,2	934	727	-207	-22,2%	176,9	554	426	-128	-23,1%	103,6	
LECCE	815.685	70	69	-1	-1,4%	8,5	1.002	1.808	806	80,4%	221,7	555	1.039	484	87,2%	127,4	
BASILICATA	604.807	50	60	10	20,0%	9,9	1.731	1.761	30	1,7%	291,2	1.303	1.148	-155	-11,9%	189,8	
POTENZA	398.913	36	28	-8	-22,2%	7,0	964	630	-334	-34,6%	157,9	688	396	-292	-42,4%	99,3	
MATERA	205.894	14	32	18	128,6%	15,5	767	1.131	364	47,5%	549,3	615	752	137	22,3%	365,2	

(1) Morti ogni 100.000 abitanti. (2) Feriti ogni 1000.000 abitanti. (3) Incidenti ogni 100.000 abitanti.

DATI SULLE VITTIME DEGLI INCIDENTI STRADALI

	POPOLAZIONE	MORTI		VARIAZIONE		TM(1)	FERITI		VARIAZIONE		TF(2)	INCIDENTI		VARIAZIONE		TI(3)
	2000	1996	2000	NUM	% SU 96		1996	2000	NUM	% SU 96		1996	2000	NUM	% SU 96	
CALABRIA	2.043.288	153	143	-10	-6,5%	7,0	4.600	5.347	747	16,2%	261,7	2.744	3.298	554	20,2%	161,4
COSENZA	742.820	58	41	-17	-29,3%	5,5	1.503	1.260	-243	-16,2%	169,6	848	681	-167	-19,7%	91,7
CROTONE	173.188	13	15	2	15,4%	8,7	345	488	143	41,4%	281,8	215	280	65	30,2%	161,7
CATANZARO	381.729	27	36	9	33,3%	9,4	985	1.218	233	23,7%	319,1	573	759	186	32,5%	198,8
VIBO VALENTIA	175.487	11	10	-1	-9,1%	5,7	278	389	111	39,9%	221,7	180	246	66	36,7%	140,2
REGGIO CALABRIA	570.064	44	41	-3	-6,8%	7,2	1.489	1.992	503	33,8%	349,4	928	1.332	404	43,5%	233,7
SICILIA	5.076.700	303	290	-13	-4,3%	5,7	15.669	17.581	1.912	12,2%	346,3	10.433	11.767	1334	12,8%	231,8
TRAPANI	432.929	19	15	-4	-21,1%	3,5	2.036	2.235	199	9,8%	516,3	1.490	1.632	142	9,5%	377,0
PALERMO	1.233.768	60	72	12	20,0%	5,8	4.806	4.629	-177	-3,7%	375,2	3.163	3.047	-116	-3,7%	247,0
<i>Comune di Palermo</i>	<i>679.290</i>	<i>30</i>	<i>34</i>	<i>4</i>	<i>13,3%</i>	<i>5,0</i>	<i>3.659</i>	<i>3.497</i>	<i>-162</i>	<i>-4,4%</i>	<i>514,8</i>	<i>2.474</i>	<i>2.349</i>	<i>-125</i>	<i>-5,1%</i>	<i>345,8</i>
MESSINA	674.082	40	48	8	20,0%	7,1	2.408	2.692	284	11,8%	399,4	1.627	1.883	256	15,7%	279,3
<i>Comune di Messina</i>	<i>257.302</i>	<i>26</i>	<i>17</i>	<i>-9</i>	<i>-34,6%</i>	<i>6,6</i>	<i>1.807</i>	<i>2.067</i>	<i>260</i>	<i>14,4%</i>	<i>803,3</i>	<i>1.248</i>	<i>1.485</i>	<i>237</i>	<i>19,0%</i>	<i>577,1</i>
AGRIGENTO	466.591	13	16	3	23,1%	3,4	457	743	286	62,6%	159,2	286	476	190	66,4%	102,0
CALTANISSETTA	282.485	32	16	-16	-50,0%	5,7	780	768	-12	-1,5%	271,9	476	460	-16	-3,4%	162,8
ENNA	180.244	8	12	4	50,0%	6,7	368	442	74	20,1%	245,2	230	279	49	21,3%	154,8
CATANIA	1.101.936	63	53	-10	-15,9%	4,8	2.940	3.691	751	25,5%	335,0	1.979	2.504	525	26,5%	227,2
<i>Comune di Catania</i>	<i>336.222</i>	<i>22</i>	<i>25</i>	<i>3</i>	<i>13,6%</i>	<i>7,4</i>	<i>2.064</i>	<i>2.393</i>	<i>329</i>	<i>15,9%</i>	<i>711,7</i>	<i>1.402</i>	<i>1.680</i>	<i>278</i>	<i>19,8%</i>	<i>499,7</i>
RAGUSA	302.860	34	28	-6	-17,6%	9,2	802	1.199	397	49,5%	395,9	522	773	251	48,1%	255,2
SIRACUSA	401.805	34	30	-4	-11,8%	7,5	1.072	1.182	110	10,3%	294,2	660	713	53	8,0%	177,4
SARDEGNA	1.648.044	148	164	16	10,8%	10,0	5.104	5.312	208	4,1%	322,3	3.446	3.663	217	6,3%	222,3
SASSARI	459.149	51	40	-11	-21,6%	8,7	1.236	1.248	12	1,0%	271,8	804	855	51	6,3%	186,2
NUORO	267.997	21	31	10	47,6%	11,6	778	1.047	269	34,6%	390,7	538	763	225	41,8%	284,7
ORISTANO	156.645	22	22	0	0,0%	14,0	1.138	963	-175	-15,4%	614,8	796	668	-128	-16,1%	426,4
CAGLIARI	764.253	54	71	17	31,5%	9,3	1.952	2.054	102	5,2%	268,8	1.308	1.377	69	5,3%	180,2
ITALIA	57.844.017	6.193	6.410	217	3,5%	11,1	264.213	301.559	37.346	14,1%	521,3	183.415	211.941	28526	15,6%	366,4

(1) Morti ogni 100.000 abitanti. (2) Feriti ogni 1000.000 abitanti. (3) Incidenti ogni 100.000 abitanti.



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE
PROGRAMMA ANNUALE DI ATTUAZIONE 2002

ALLEGATO B

**SCHEDA DELLE CONDIZIONI CHE
CONTRIBUISCONO A DETERMINARE
LA PRIORITÀ DELLA PROPOSTA**

A P R I L E 2 0 0 3

Questa scheda ha un duplice scopo:

- a) fornire al soggetto proponente un quadro sintetico di tutti gli elementi che saranno utilizzati dalla Commissione di valutazione per attribuire un punteggio di merito o dai soggetti di concertazione per scegliere le proposte da sviluppare (e finanziare);
- b) fornire a chi deve valutare il livello di priorità delle diverse proposte (o alternative di intervento) uno strumento agevole per computare il punteggio sia ai fini della procedura competitiva, sia ai fini della procedura concertativa.

NB I punteggi riportati a fianco di ogni voce sono esemplificativi (viene illustrata l'ipotesi che privilegia il rafforzamento delle capacità di governo della sicurezza stradale) ma possono variare, come indicato nell'allegato D, *"Parametri per la selezione delle proposte da ammettere a finanziamento"*.

Le indicazioni per la determinazione dei punti da attribuire sono riportate nell'allegato B1.

SCHEDA SUILE CONDIZIONI DI PRIORITÀ

Soggetto proponente: _____

Denominazione della proposta _____

A	RILEVANZA DELLA PROPOSTA		0-30
A1	Entità del danno sociale	morti: _____ / feriti: _____ / danno sociale: € _____ tasso di mortalità: _____ / tasso di ferimento: _____ / danno sociale procapite: € _____	0-15
A2	Intervento in situazioni di massimo rischio	NO <input type="checkbox"/> / SI <input type="checkbox"/> Breve descrizione: _____ _____ _____	0-15
A3	Capacità di contrasto dell'intervento		
	A3 ^I Riferimenti ai campi di intervento del Programma Annuale di Attuazione 2002	indicare quali sono i campi di azione, con riferimento a quelli indicati nel paragrafo 3° del programma _____ _____ _____	0%-30%
	A3 ^{II} Garanzia di durata nel tempo	descrivere i motivi _____ _____ _____	0%-40%
	A3 ^{III} Riduzione attesa delle vittime	riduzione dei morti: in numero _____ in % _____ riduzione dei feriti: in numero _____ in % _____	0%-30%
B	RAFFORZAMENTO DELLA CAPACITÀ DI GOVERNO		0-45
B1	Esistenza, rafforzamento o costituzione della struttura tecnica dedicata alla sicurezza stradale	No ___ / Si ___, in caso affermativo indicare il numero di persone che fanno parte della struttura nuova o preesistente _____	0-15
B2	Esistenza, rafforzamento o costituzione di un centro di monitoraggio della sicurezza stradale	No ___ / Si ___, in caso affermativo indicare il numero di persone che fanno parte della struttura nuova o preesistente _____	0-15
B3	Esistenza, rafforzamento o costituzione di una struttura di coordinamento stabile o di una consulta per la sicurezza stradale	No ___ / Si ___, in caso affermativo indicare il numero di persone che fanno parte della struttura nuova o preesistente _____	0-15
C	COMPLETEZZA / INTEGRAZIONE		0-10
C1	Multisetorialità e interistituzionalità	indicare tutti settori coinvolti nella proposta: _____ _____ eventuali altre amministrazioni che concorrono alla realizzazione _____ _____	0-5
C ^{II}	Integrazione in Piani e Programmi per la sicurezza stradale	indicare Piani e Programmi con i quali l'intervento si coordina _____ _____ _____	0-5
D	TEMPESTIVITÀ		0-15
D1	Livello di progettazione delle opere e degli altri interventi	Preliminare (o di massima) ___ Definitivo ___ Esecutivo (o operativo) . . . ___	0-5
D2	Completezza degli atti amministrativi	No ___ / Si ___	0-5
D3	Disponibilità dei fattori necessari	No ___ / Si ___	0-5

Data
____/____/____

Firma del Responsabile del Procedimento



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE

PROGRAMMA ANNUALE DI ATTUAZIONE 2002

Allegato B1

PARAMETRI PER LA SELEZIONE DELLE PROPOSTE DA AMMETTERE A FINANZIAMENTO

A P R I L E 2 0 0 3

Il presente documento illustra un sistema di parametri quantitativi per la valutazione degli interventi di attuazione del primo Programma del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale. Nel caso di proposte che comprendono più interventi, la valutazione dovrà applicarsi a ciascuno degli interventi proposti.

Tale valutazione, come indicato nello stesso Programma approvato dal CIPE con delibera n. 100 del 29 novembre 2002, viene applicata sia laddove il Programma venga attuato tramite una procedura concorsuale, sia laddove il Programma venga attuato tramite procedura concertativa.

Nel primo caso la valutazione è finalizzata alla determinazione della graduatoria di merito delle proposte e, quindi a selezionare quelle che saranno ammesse al finanziamento. Nel secondo caso i parametri di valutazione costituiscono riferimento per determinare il programma di interventi da porre in essere.

IMPOSTAZIONE E PRINCIPI DI RIFERIMENTO

I criteri e parametri di valutazione possono costituire un efficace strumento di indirizzo dell'impegno progettuale, amministrativo e finanziario delle Amministrazioni chiamate ad attuare il PNSS.

Per "sfruttare" al meglio questa possibilità occorre tenere presente tre aspetti.

1. La dotazione finanziaria del Piano

La dotazione finanziaria del Piano, specialmente nelle prime annualità, non è affatto commisurata al costo di tutti gli interventi che sarebbe necessario realizzare per determinare un sistematico miglioramento della sicurezza stradale su tutto il territorio nazionale. D'altro lato non appare neanche auspicabile che il Piano si sostituisca ai meccanismi ordinari di investimento, sia pure in un settore così rilevante sotto l'aspetto sociale ed economico.

In effetti, nelle esperienze della maggior parte dei Paesi europei, le risorse del Piano sono prevalentemente finalizzate ad **innescare** un processo, a creare le condizioni per una migliore capacità di governo della sicurezza stradale ma non ad alimentare quella che deve diventare un flusso costante e ordinario di spesa per la rimozione delle situazioni a massimo rischio e, soprattutto, per prevenire la formazione di situazioni ad alto rischio.

2. Individuazione e diffusione di buone pratiche

Ne deriva che gli interventi finanziati dal Piano dovranno soddisfare in via prioritaria due condizioni:

- a) eliminare o ridimensionare i fattori di rischio nelle situazioni di massimo rischio e in quelle dove gli incidenti stradali determinano il massimo danno sociale;

- b) favorire lo sviluppo di interventi ad elevata efficacia (tali cioè da determinare la massima riduzione delle vittime a parità di tempi e risorse impegnate) e, soprattutto, favorirne la diffusione (il che implica non solo la capacità di individuare gli interventi più efficaci ma anche quella di descriverli, di promuoverne la conoscenza, di sensibilizzare i tecnici e i decisori affinché adottino tali interventi , etc.).

In altri termini, è importante che gli interventi finanziati dal Piano siano mirati a rimuovere le situazioni di massimo rischio ma soprattutto è importante che tali interventi siano l'occasione per **individuare le modalità più efficaci tempestive per migliorare la sicurezza stradale e per diffonderne l'uso.**

3. Miglioramento della capacità di governo della sicurezza stradale

L'individuazione di forme di intervento di elevata efficacia e la loro diffusione a livelli tali da determinare anzitutto l'inversione delle tendenze attuali e successivamente il progressivo raggiungimento di un tasso annuo di riduzione delle vittime coerente con gli obiettivi indicati dall'UE, dalla legge 144/99 e dal PNSS, comporta necessariamente un netto rafforzamento della capacità di governo della sicurezza stradale e, in particolare, una maggiore capacità di:

- a) rilevazione e analisi del fenomeno (l'Italia è uno dei Paesi europei dove le conoscenze in materia sono più carenti sia sotto il profilo della completezza e della qualità dei dati, sia sotto il profilo della completezza e del dettaglio degli elementi conoscitivi);
- b) individuazione dei fattori di rischio e, soprattutto, di individuazione delle misure atte ad eliminarli o a ridurne radicalmente la portata;

- c) monitoraggio dei risultati conseguiti dagli interventi di miglioramento della sicurezza stradale in termini di riduzione delle vittime;
- d) integrazione in una strategia organica e coerente degli interventi dei diversi livelli di governo (governo centrale, governo regionale, amministrazione provinciale e amministrazione comunale) e nei diversi settori (viabilità, regolamentazione del traffico, sanità, educazione, prevenzione-controllo-repressione, trasporto collettivo (TPL), tragitti casa-lavoro, mobilità pedonale e ciclistica, trasporto merci su gomma, etc.) al fine di massimizzare gli effetti complessivi delle misure per la sicurezza stradale.

QUATTRO AREE DI VALUTAZIONE

Quanto sopra schematicamente indicato comporta che l'azione di orientamento e indirizzo esercitata attraverso la definizione dei parametri di valutazione degli interventi di attuazione del PNSS dovrebbero combinare e bilanciare tre diversi profili:

- la rilevanza della proposta ai fini della eliminazione o del ridimensionamento delle situazioni di massimo rischio e del danno sociale determinato dagli incidenti stradali (il che comporta due condizioni, che l'intervento riguardi situazioni ad elevata incidentalità e che l'intervento sia efficace e cioè che sia in grado di ridurre radicalmente il numero delle vittime);
- il rafforzamento delle capacità di governo e cioè l'approntamento delle strutture e degli strumenti che sono il prerequisite e la condizione necessaria per avviare un processo di progressivo miglioramento dell'efficacia degli interventi e, quindi, della sicurezza stradale;

- il livello di completezza/integrazione degli interventi e cioè la loro capacità di superare i limiti di settorialismo e di episodicità per inserirsi in un quadro di misure integrate e coordinate.

Si noti inoltre che siamo alle prese con un fenomeno che determina circa 22 morti e 820 feriti ogni giorno mentre in altri Paesi con un livello di sviluppo economico e di traffico su gomma analogo o superiore al nostro si registrano quote che, in proporzione, sono quasi la metà. In altri termini ogni giorno sulle nostre strade ci sono 11 morti e 410 feriti che sono determinati sostanzialmente dal ritardo di sicurezza del nostro Paese. In tali condizioni ricercare la massima velocità e tempestività degli interventi non costituisce solo un'espressione di buon governo ma diventa anche un obbligo nei confronti di tutta la collettività nazionale.

Perché questa istanza di tempestività non resti un astratto valore sembra necessario inserire tra i parametri di valutazione anche quello della rapida fattibilità dell'intervento.

Si profila dunque l'opportunità di definire un quadro valutativo articolato in quattro aree:

- A) 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;
- B) rafforzamento delle capacità di governo della sicurezza stradale
- C) completezza dell'intervento e sua integrazione in una strategia (Piano o Programma) complessiva per migliorare la sicurezza stradale;
- D) tempestività e "cantierabilità" dell'intervento.

STRATEGIE ATTUATIVE

Come è del tutto intuibile, non esiste una strategia ottimale in assoluto, utilizzabile con pari efficacia in qualsivoglia situazione territoriale, di mobilità, di incidentalità ma tante strategie "ottime" in relazione alle caratteristiche della regione ove vengono applicate, alle risorse concretamente disponibili per realizzare gli interventi, etc.

È dunque opportuno che le quattro aree di valutazione sopra indicate possono assumere diversi pesi in relazione a diverse strategie attuative del Piano.

Ad esempio, una strategia che privilegi l'entità dei risultati nei tempi brevi tenderà ad aumentare il peso dell'area di valutazione A (rilevanza dell'intervento) e D (tempestività).

Al contrario, una strategia che privilegi il rafforzamento delle capacità di governo (al fine di determinare, nel medio periodo, una sistematica diffusione di interventi ad elevata efficacia) tenderà ad aumentare il peso dell'area B (rafforzamento delle capacità di governo) e C (completezza e integrazione dell'intervento).

* * *

Di seguito si riportano:

- il quadro sinottico dei punteggi, con tre alternative esemplificative di ponderazione dei diversi punteggi (ipotesi bilanciata, ipotesi che privilegia i risultati immediati, ipotesi che privilegia il rafforzamento della capacità di governo della sicurezza stradale e i risultati a medio periodo);
- i criteri per la determinazione dei punteggi.

PARAMETRI PER LA VALUTAZIONE DELLE PROPOSTE

CRITERI DI VALUTAZIONE	MODALITÀ DI COMPUTO	VALORI MASSIMI DEI PUNTEGGI		
		IPOTESI BILANCIATA	RISULTATI A BREVE	CAPACITÀ DI GOVERNO
A) RILEVANZA DELLA PROPOSTA	(A1+A2) x A3	30	40	30
A1 Entità del danno sociale	(1)	15	20	15
A2 Situazioni a massimo rischio	(2)	15	20	15
A3 Capacità di contrasto dell'intervento proposto	A3'+A3''+A3'''	100%	100%	100%
A3'' Coerenza interna e con gli indirizzi del PNSS	(3)	30%	30%	30%
A3'' Garanzia di durata nel tempo	(4)	40%	40%	40%
A3''' Riduzione attesa delle vittime	(5)	30%	30%	30%
B) RAFFORZAMENTO DELLE CAPACITÀ DI GOVERNO	B1+B2+B3	30	30	45
B1 Presenza, rafforzamento, costituzione di struttura tecnica dedicata	(6)	10	10	15
B2 Presenza, rafforzamento, costituzione di centro di monitoraggio	(7)	10	10	15
B3 Presenza, rafforzamento, costituzione di consulta/strutt. coordinam	(8)	10	10	15
C) COMPLETEZZA / INTEGRAZIONE	C1+C2	20	0	10
C1 Multisetorialità e interistituzionalità	(9)	10	0	5
C2 Integrazione in un Piano o Programma per la sicurezza stradale	(10)	10	0	5
D) TEMPESTIVITÀ	D1+D2+D3	20	30	15
D1 Livello della progettazione	(11)	10	10	5
D2 Completezza degli atti amministrativi	(12)	5	10	5
D3 Disponibilità di tutti i fattori necessari	(13)	5	10	5
PUNTEGGIO MASSIMO COMPLESSIVO		100	100	100

DESCRIZIONE DEI PARAMETRI E CRITERI DI PONDERAZIONE

NB nelle indicazioni quantitative si fa riferimento ai valori dell'ipotesi bilanciata(vedi pagina precedente)

A) RILEVANZA DELLA PROPOSTA

Quest'area di valutazione tende ad apprezzare da un lato la gravità della situazione che costituisce l'oggetto dell'intervento (tanto maggiore è il danno sociale determinato dagli incidenti stradali e tanto più elevati sono gli indici di rischio, tanto maggiore sarà il punteggio attribuito) e dall'altro la capacità dell'intervento di eliminare tali condizioni (tanto più convincenti e ampi saranno i risultati attesi, tanto maggiore sarà la valutazione).

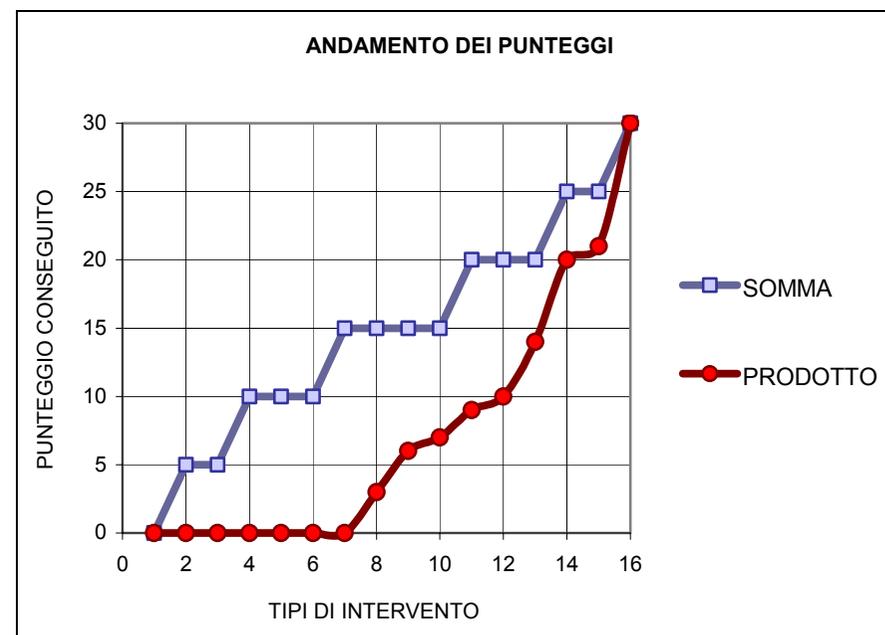
Per questo ambito di valutazione si è ritenuto opportuno costruire un indice che non si basi solo sull'addizione dei singoli punteggi elementari ma si è cercato di costruire un meccanismo che determini il seguente assetto di valori:

- gli interventi ad elevata capacità di contrasto applicati a situazioni di massimo rischio e cospicuo danno sociale conseguono il massimo punteggio;
- gli interventi ad alta capacità di contrasto applicati a situazioni di basso rischio e scarso danno sociale devono dare luogo a punteggi minimi (sono l'intervento giusto applicato al contesto errato e, in generale, evidenziano una scarsa efficacia della strategia generale di miglioramento della sicurezza stradale);
- devono determinare un punteggio estremamente basso anche gli interventi a bassa capacità di contrasto applicati a situazioni di massimo rischio ed elevato danno sociale poiché rappresentano interventi inefficaci che è del tutto inopportuno incentivare.

In altri termini si richiede un meccanismo di valutazione fortemente selettivo, in grado di far filtrare solo interventi efficaci in situazioni ad alta incidentalità.

Un modo semplice ed efficace per avvicinarsi ai risultati richiesti (e cioè per ridurre con decisione il punteggio sia quando l'intervento, ancorché efficace, si applica in situazioni di bassa incidentalità, sia quando l'intervento, pur riguardando situazioni ad elevata incidentalità, non offre adeguate garanzie di efficacia) è quello di determinare un punteggio basato sul prodotto di due fattori, entità del danno sociale e livello di rischio ($A1+A2$) da un lato e capacità di contrasto dell'intervento ($A3$) dall'altro e cioè: $(A1+A2) \times A3$.

Nella figura seguente, a titolo esemplificativo, si riporta l'andamento della valutazione complessiva con punteggi parziali che si sommano o che si moltiplicano. È del tutto evidente come le proposte meno soddisfacenti (tipo di intervento da 4 a 12) siano meglio filtrate dalla valutazione basata sul prodotto dei parametri parziali.



Quanto alle singole componenti di valutazione, si propone di adottare i seguenti criteri.

1) Entità del danno sociale

Nel PNSS, il danno sociale determinato dagli incidenti stradali è definito come la somma dei costi sociali medi dei morti e feriti. Si tratta sicuramente di un parametro che può essere ulteriormente raffinato ma che allo stato attuale ha il pregio di essere di semplicissima determinazione, una volta che siano noti il numero di morti e di feriti:

$$\text{Danno sociale} = (\text{numero morti} \times \text{€ } 1.394.400) + (\text{numero di feriti} \times \text{€ } 39.900)$$

Resta poi da dire che il passaggio tra valore del danno sociale e punteggio può essere determinato indicando un rapporto di corrispondenza (numerico o per intervalli di valore) tra valore del danno sociale e punti attribuiti.

Ovviamente questo rapporto non può essere definito su base nazionale ma dovrà essere determinato su base regionale in modo tale da far convergere le risorse finanziarie nelle situazioni dove si determina il maggior numero di vittime.

Punteggio massimo: 15 / 100

2) Situazioni di massimo rischio

Le situazioni di massimo rischio sono quelle che fanno registrare le più elevate quantità di vittime a parità di popolazione o di estesa stradale o di traffico, etc. Anche in questo caso sembra opportuno scegliere dei parametri di facile costruzione e, soprattutto, basati sullo stato attuale delle conoscenze. In relazione a quanto sopra indicato si propone di definire diverse fasce di rischio adottando:

- per gli interventi che riguardano un territorio determinato (provincia, comune o porzioni definite di questi), il rapporto tra danno sociale e popolazione del territorio di riferimento;

- per gli interventi riguardanti la rete, il rapporto tra danno sociale ed estesa della tratta interessata, direttamente o indirettamente, dallo intervento;
- per gli interventi che riguardano classi o tipologie di reti stradali per le quali si dispone di dati sui flussi di traffico, il rapporto tra danno sociale e la somma Pkm (passeggeri per chilometro) + Tkm (tonnellate di merce trasportata per chilometro).

Anche in questo caso, ciò che conta è definire un sistema di parametri tale da determinare un deciso orientamento delle risorse verso le situazioni dove si registrano i più elevati livelli di rischio.

Punteggio massimo: 15/100

A3) Capacità di contrasto dell'intervento

Qualità tecnica dell'intervento (coerenza interna, coerenza con il PNSS, durevolezza, quota di riduzione delle vittime degli incidenti stradali). Il punteggio massimo attribuito a questo carattere è il 100%.

3) Coerenza interna e con gli indirizzi del PNSS

Questo è il primo dei parametri relativi alla qualità tecnica della proposta che sono tutti espressi in valori percentuali. Si propone di pre-determinare quattro fasce di apprezzamento:

- proposta pienamente coerente al suo interno e con gli obiettivi e gli indirizzi del PNSS, punteggio massimo (30%);
- proposta con sensibili carenze, punteggio intermedio (20%)
- proposta fortemente carente, punteggio minimo (10%)
- proposta del tutto incoerente, senza punti (0%)

4) Garanzia di durata nel tempo

Il secondo parametro della qualità della proposta riguarda le garanzie che la stessa offre in termini di durevolezza nel tempo. Se, ad esempio si tratta di interventi sulla rete stradale occorrerà verificare la presenza

di impegni alla manutenzione programmata o di verifiche sul ciclo di obsolescenza dei materiali e delle opere realizzate, etc. Anche in questo caso si propone di predeterminare quattro fasce di apprezzamento:

- massime garanzie di durevolezza per l'intero ciclo funzionale dell'intervento, punteggio massimo (40%)
- sensibili carenze, punteggio elevato (25%)
- forti carenze, punteggio basso (10%)
- proposta scarsamente affidabile, assenza di punteggio (0%)

5) **Quota di riduzione attesa delle vittime**

L'ultimo parametro riguarda la quota di riduzione attesa delle vittime. In questo caso più che rilevare il valore indicato nel progetto, appare opportuno tenere conto sia dell'obiettivo indicato, sia della coerenza tra obiettivo e strumenti/risorse dedicati al suo raggiungimento. Ancora una volta sembra opportuno predeterminare quattro fasce di apprezzamento:

- riduzione attesa delle vittime molto elevata, pienamente in linea con gli obiettivi del PNSS, punteggio massimo (30%);
- riduzione attesa mediamente elevata, punteggio intermedio (20%)
- riduzione attesa scarsa, punteggio minimo (10%)
- assenza di riduzione (o scarsa coerenza tra gli obiettivi di riduzione e la strumentazione dedicata a questo fine), senza punti (0%)

B) RAFFORZAMENTO DELLA CAPACITÀ DI GOVERNO

Anche i tre parametri che compongono questa area di valutazione possono essere dimensionati attraverso la definizione di classi predefinite che determinano un punteggio in funzione del livello di soddisfacimento di alcuni requisiti (sotto descritti). In particolare potrebbero essere definite tre classi, come, ad esempio:

- soddisfacimento pieno dei requisiti, 10 punti
- soddisfacimento parziale, 5 punti

- mancato soddisfacimento, 0 punti

6) **Presenza, rafforzamento, costituzione di una struttura tecnica dedicata alla sicurezza stradale**

Questo parametro tende ad apprezzare l'esistenza, o il rafforzamento o la creazione di una **struttura tecnica dedicata in modo specifico ed esclusivo alla sicurezza stradale nell'accezione ampia utilizzata dal PNSS**. A tale proposito si precisa che un Ufficio di polizia municipale di per sé non soddisfa questa condizione a meno che lo stesso Ufficio non svolga anche compiti di regolamentazione del traffico, programmazione degli interventi sulla rete viaria, sensibilizzazione degli utenti, orientamento delle politiche localizzative, etc. Si nota anche che, nel sistema di valutazioni che qui presentiamo, un eventuale proposta relativa alla creazione di una struttura tecnica dedicata alla sicurezza stradale viene valutata sia nell'area "A) *Rilevanza della proposta*" (acquistando un punteggio coerente con la natura intrinseca della proposta stessa) sia nel presente punto, cumulando il relativo punteggio, allo stesso modo con cui un intervento di miglioramento della sicurezza di una infrastruttura di un'amministrazione che si sia dotata di una struttura tecnica dedicata alla sicurezza stradale viene valutato per quanto attiene alla "Rilevanza della proposta" e per quanto attiene al "Rafforzamento della capacità di governo".

In questo modo vengono, ovviamente, premiate le proposte che provengono dalle Amministrazioni che si sono dotate di adeguati strumenti per il monitoraggio, la progettazione, la verifica, il coordinamento, in coerenza con quanto previsto sia dal documento "Indirizzi generali e linee guida di attuazione del PNSS", sia dal "Piano Nazionale della Sicurezza Stradale" e per ribadire nei fatti che il governo della sicurezza stradale richiede soprattutto un forte impegno di volontà e capacità professionali, impegno che il PNSS intende premiare in modo sistematico.

7) **Presenza, rafforzamento, costituzione di un centro di monitoraggio della sicurezza stradale**

Considerazioni del tutto analoghe a quelle sviluppate nel punto precedente possono essere avanzate per il parametro relativo al centro di monitoraggio. A proposito del centro di monitoraggio si ritiene opportuno ribadire che il PNSS non gli attribuisce valenze di ufficio statistico ma di struttura tecnica che svolge funzioni di analisi, valutazione, informazione/sensibilizzazione e proposta. In particolare l'azione del centro di monitoraggio tende alla:

- costruzione di una migliore base conoscitiva;
- individuazione e analisi dei fattori di rischio;
- analisi dei risultati determinati dai diversi interventi e valutazione dei livelli di efficacia degli interventi;
- individuazione delle buone pratiche e promozione della loro diffusione;
- elaborazione di supporti tecnici per l'azione di miglioramento della sicurezza stradale.

8) **Presenza, rafforzamento, costituzione di una consulta sulla sicurezza o di una analoga struttura di confronto e coordinamento**

Per quanto attiene alle strutture di coordinamento, con particolare riferimento alla costituzione di consulte regionali, provinciali e comunali, si precisa che il PNSS attribuisce a tali organismi un ruolo all'interno del processo valutativo-decisionale che conduce alla definizione delle strategie di sicurezza stradale o del programma di interventi.

In altri termini queste strutture di confronto / concertazione / coordinamento interistituzionale e tra settore pubblico e settore privato, per soddisfare i requisiti indicati dal PNSS debbono contribuire al processo decisionale e non limitarsi a svolgere un'attività di valutazione senza alcun nesso con gli impegni amministrativi e finanziari in materia di sicurezza stradale.

C) COMPLETEZZA / INTEGRAZIONE

L'area di valutazione riguardante la completezza / integrazione della proposta tende ad apprezzare due ordini di caratteristiche:

- la capacità di superare i limiti di settorialità per esprimere proposte che riguardino tutti gli aspetti della sicurezza stradale (da quelli relativi allo stato della rete infrastrutturale a quelli riguardanti l'azione di controllo, prevenzione e repressione a quelli relativi alla composizione delle modalità di trasporto (con particolare riferimento al TPL), etc.;
- la capacità di operare per interventi limitati e di rapida attuazione, senza tuttavia perdere la visione di insieme e cioè la capacità di proporre un intervento specifico in se compiuto che, tuttavia, costituisce componente di una strategia o un programma o un piano che tende a dare una risposta complessiva (e necessariamente di lungo periodo) al miglioramento della sicurezza stradale in una determinata circoscrizione territoriale (comune, provincia o aggregazioni di più comuni o province) o relativamente ad un determinato sistema di mobilità (ad esempio il sistema degli spostamenti casa – lavoro in una determinata area industriale).

In entrambi i casi si propone di adottare delle classi predefinite che determinano un punteggio in funzione del livello di soddisfacimento dei requisiti di multisettorialità / interistituzionalità da un lato e di integrazione dell'intervento in strumenti di pianificazione o programmazione riferiti alla sicurezza stradale dall'altro. In via del tutto esemplificativa si possono definire tre classi, come, ad esempio:

- soddisfacimento pieno dei requisiti, 10 punti
- soddisfacimento parziale, 5 punti
- mancato soddisfacimento, 0 punti

9) Multisetorialità e interistituzionalità

La multisetorialità e/o l'interistituzionalità della proposta viene valutata in relazione alla documentata e formale partecipazione di diversi settori dell'Amministrazione (multisetorialità) o di diverse Amministrazioni (interistituzionalità), sia in termini di proposta progettuale, sia in termini di responsabilità amministrative e di impegni finanziari. Si ritiene cioè che l'adesione di altri settori dell'Amministrazione o di altre Amministrazioni, se non accompagnata dall'assunzione di impegni, non costituisca espressione di multisetorialità o di interistituzionalità ma solo una testimonianza di solidarietà.

10) Integrazione dell'intervento in un Piano o Programma per la sicurezza stradale.

Affinché si verifichi questa condizione, l'intervento deve far parte in modo riconoscibile di un Piano o Programma che sia stato fatto proprio dall'Amministrazione con un atto formale. Data l'eterogeneità dei possibili Programmi e Piani sembra utile precisare che il principio a cui ispirarsi per questa valutazione è quello dell'inserimento dell'intervento in una strategia più ampia sulla quale l'Amministrazione o le Amministrazioni interessata/e abbiano assunto impegni almeno in termini di dichiarazione di intenti.

D) TEMPESTIVITÀ

L'ultimo parametro di valutazione riguarda la tempestività, o meglio la presenza di elementi che, oggettivamente, contribuiscono a rendere certi i tempi di realizzazione degli interventi (tempi che, ricordiamo, dovrebbero essere chiaramente indicati nella descrizione della proposta di intervento).

Si noti che la disponibilità preventiva di tali fattori rappresenta una condizione aggiuntiva rispetto ai requisiti di ammissibilità: questi identificano infatti le condizioni minime per poter partecipare all'attuazione del programma mentre i parametri di tempestività identi-

ficano ulteriori elementi – che comunque dovrebbero essere acquisiti nel corso della realizzazione dell'intervento – e che per tale motivo, se risultano disponibili sin dall'inizio riducono le possibilità di imprevisti e ritardi e offrono maggiori garanzie di rispetto dei tempi.

Si propone di adottare il già descritto meccanismo di valutazione basato su punteggi crescenti in funzione del livello di soddisfacimento dei requisiti sotto indicati.

11) Livello di progettazione

Per le opere trattasi dei tre livelli indicati dalla legge (preliminare, definitivo, esecutivo). Per le altre misure si tratta di valutare se la progettazione ha un carattere di massima (e, dunque, richiede altre fasi progettuali di ulteriore definizione delle scelte) o di piena operatività (rende cioè possibile l'immediato passaggio alle fasi attuative).

12) Completezza degli atti amministrativi

Si tratta di verificare la presenza o meno di tutti gli atti necessari per la realizzazione e il completamento dell'intervento o della misura.

13) Disponibilità di tutti i fattori necessari

Questo ultimo elemento di valutazione riguarda tutti i servizi, i beni, le risorse professionali, etc. che devono essere impegnati per realizzare l'intervento. Ad esempio, nel caso di opere infrastrutturali uno dei fattori è costituito dal suolo necessario per realizzare l'opera. Nel caso di una iniziativa di educazione stradale riferita agli adulti un fattore potrebbe essere rappresentato dalla sede ove realizzare gli incontri. In sostanza questo ultimo parametro di valutazione tende ad apprezzare le proposte di quelle Amministrazioni che si sono già dotate di tutte le risorse e i fattori necessari alla realizzazione dell'intervento.



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE
PROGRAMMA ANNUALE DI ATTUAZIONE 2002

ALLEGATO C

ANALISI GENERALE DELL'INCIDENTALITÀ

A P R I L E 2 0 0 3

Di seguito si riporta un indice orientativo dei contenuti della *“Analisi generale dell’incidentalità”*, i cui risultati costituiscono base di riferimento per l’individuazione degli obiettivi e dei contenuti dell’intervento - o degli interventi – riguardante il *“Programma Annuale di Attuazione 2002”* del *“Piano Nazionale della Sicurezza Stradale. Azioni Prioritarie”*.

Le dimensioni e la complessità/articolazione dell’elaborato dipenderanno dalla complessità e dalla rilevanza della situazione alla quale è riferita la proposta di intervento.

A. STATO ED EVOLUZIONE DELLA SICUREZZA STRADALE

1. ASPETTI GENERALI

Brevi cenni sulle caratteristiche generali del territorio comunale/provinciale ove si inserisce la proposta di intervento per quanto riguarda:

- a) la popolazione residente e la sua evoluzione nell'ultimo quinquennio;
- b) la struttura socio-economica, evidenziando in particolare l'eventuale presenza di oscillazioni stagionali di popolazione e traffico dovute al turismo;
- c) l'organizzazione territoriale;
- d) la mobilità (indicando, se noti, i flussi di traffico);
- e) il sistema delle infrastrutture viarie (indicando l'estesa stradale).

2. INCIDENTALITÀ: DATI QUANTITATIVI

Saranno da utilizzare, se disponibili, i dati di livello comunale, altrimenti quelli di livello provinciale. Riportare anche, qualora disponibili, i dati quantitativi specifici dell'area oggetto dell'intervento o delle aree oggetto degli interventi.

2.1 Stato dell'incidentalità al ... [anno più recente]

Dati quantitativi sul numero di incidenti, morti e feriti e sul tasso di mortalità (morti/popolazione \times 100.000) e di ferimento (feriti/ popolazione \times 100.000).

2.2 Evoluzione nell'ultimo decennio o quinquennio

Evoluzione del numero di incidenti, morti e feriti nel periodo e dei tassi di mortalità e di ferimento.

2.3 Disaggregazioni territoriali significative (eventuale)

Eventuale disaggregazione territoriale dei dati sull'incidentalità, con particolare riferimento agli ambiti specifici di applicazione degli interventi.

2.4 Aspetti particolari (eventuale)

Descrizione di eventuali aspetti particolari e specifici, di interesse ai fini della proposta di intervento.

3. INCIDENTALITÀ: ELEMENTI QUALITATIVI

Elementi qualitativi utili per analizzare lo stato e l'evoluzione dell'incidentalità, con particolare riferimento all'individuazione delle zone e delle componenti di traffico a rischio.

B. FATTORI DI RISCHIO E POSSIBILI LINEE DI SUPERAMENTO

4. INDIVIDUAZIONE DEI PRINCIPALI FATTORI DI RISCHIO

Analisi degli elementi quantitativi e qualitativi al fine di costruire un quadro generale della sicurezza stradale e della sua evoluzione e, soprattutto, al fine di individuare i più rilevanti fattori di rischio.

5. POSSIBILI LINEE DI CONTRASTO DEI FATTORI DI RISCHIO

In relazione ai risultati di cui al punto precedente si cercherà di individuare le principali linee di intervento che potrebbero contrastare efficacemente i fattori di rischio (e in prospettiva eliminarli del tutto), avendo cura di evidenziare in che modo la proposta di intervento concorre alla realizzazione di tali linee di intervento.

C. PROPOSTA E SUE MOTIVAZIONI

6. BREVE DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO E DEI MOTIVI CHE HANNO CONDOTTO ALLA SUA SCELTA

Breve descrizione della proposta di intervento (in coerenza con quanto indicato nel "Quadro descrittivo") con particolare riferimento alla collocazione della proposta rispetto allo stato della sicurezza stradale (vedi sopra la sezione A), ai principali fattori di rischio (vedi sopra la sezione B), agli interventi in materia di sicurezza stradale adottati nel precedente periodo (vedi la successiva sezione D).

D. CONTESTO TECNICO E INTERVENTI NEL PRECEDENTE TRIENNIO

7. STRUTTURE TECNICHE

Breve descrizione delle strutture tecniche che si occupano di mobilità, rete viaria e sicurezza stradale, indicandone l'organico e le competenze.

8. STATO DELLE CONOSCENZE SULLA SICUREZZA STRADALE

Indicare se l'Amministrazione dispone di studi sul traffico e sulla sicurezza stradale e, in caso affermativo, descriverne brevemente i contenuti e l'uso che ne è stato fatto.

9. STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE/PROGRAMMAZIONE

Indicare se l'Amministrazione ha predisposto Piani o Programmi riguardanti il sistema della mobilità su strada e/o la sicurezza stradale. In caso affermativo fornire una breve descrizione.

10. INTERVENTI NEL CAMPO DELLA SICUREZZA STRADALE

Indicare se nell'ultimo triennio sono stati realizzati interventi nel campo della sicurezza stradale e in caso affermativo descrivere brevemente le iniziative e i risultati in termini di evoluzione della sicurezza stradale.



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE
PROGRAMMA ANNUALE DI ATTUAZIONE 2002

**PROCEDURA COMPETITIVA:
BANDO TIPO E RELATIVA
DOCUMENTAZIONE TECNICA**

A P R I L E 2 0 0 3

Questo documento riguarda la procedura competitiva e illustra:

- a) il **bando tipo**;
- b) la **documentazione tecnica**, costituita da sei sezioni, come di seguito indicato,
 1. lo schema di domanda (in due versioni, proposta di intervento presentata da una Amministrazione singola e proposta di intervento presentata da un raggruppamento di Amministrazioni),
 2. il "*Quadro descrittivo*" (all. A) e la relativa appendice costituita dalla tabella "*Dati generali sull'incidentalità*" (all. A1),
 3. la "*Scheda delle condizioni che contribuiscono a determinare la priorità della proposta*" (all. B),
 4. i "*Parametri per la selezione delle proposte da ammettere a finanziamento*" (all. B1),
 5. la "*Analisi generale dell'incidentalità*" (all. C)
 6. la convenzione tipo (nel caso in cui si scelga di adottare una procedura che richiede la sottoscrizione di una convenzione tra Amministrazione erogante e Amministrazione proponente).

Si nota altresì che anche adottando la procedura concertativa, le Regioni, potranno redigere un "*Disciplinare Generale*" che regoli le fasi di proposta, esame e valutazione degli interventi da inserire nel Programma ed ammettere a finanziamento. Pertanto il presente documento può costituire, anche in caso di concertazione, un elaborato da cui attingere contenuti per la redazione del Disciplinare sopra citato.

Si nota infine che il documento 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 normative e regolamenti regionali, delle eventuali indicazioni delle Commissioni di valutazione (Regione, Province e Comuni), delle specificità territoriali, delle semplificazioni procedurali, fermo restando il rispetto di quanto stabilito dal PNSS e dal Programma attuativo per il 2002. In particolare si demanda alle Regioni la definizione dei contenuti dello schema di convenzione con gli Enti finanziati.

BANDO TIPO PER LA REALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI PREVISTI DAL "PROGRAMMA ANNUALE DI ATTUAZIONE 2002" DEL PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE**Art. 1 – Riferimenti normativi**

- 1) In relazione a quanto previsto dal "*Piano Nazionale della Sicurezza Stradale. Azioni Prioritarie*" e dal "*Programma Annuale di Attuazione 2002*", entrambi approvati con deliberazione CIPE n. 100 del 29 novembre 2002 e all'atto che assegna alla Regione € per il finanziamento di interventi delle Province e dei Comuni finalizzati a migliorare la sicurezza stradale, la Regione destina la somma sopraindicata al cofinanziamento di interventi coerenti con le finalità e i contenuti indicati nel Programma e nel Piano sopra richiamati.

Art. 2 - Obiettivi

- 1) Il presente bando, in conformità con quanto previsto dal "*Programma Annuale di Attuazione 2002*", è finalizzato:
 - ad avviare un processo sistematico di miglioramento della sicurezza stradale e di riduzione stabile del numero delle vittime degli incidenti;
 - a promuovere lo sviluppo di interventi ad alta efficacia e favorirne la diffusione in modo da determinare, a parità di risorse disponibili, la più ampia e celere riduzione delle vittime degli incidenti stradali;
 - a favorire la crescita degli investimenti nella sicurezza stradale.
- 2) In funzione degli obiettivi sopra indicati si individuano come linee di azione prioritarie quelle:
 - finalizzate a ridurre il numero delle vittime nelle situazioni di massimo rischio;
 - che tendono a rafforzare la capacità di monitoraggio e di governo della sicurezza stradale da parte delle amministrazioni locali;
 - che hanno caratteri di completezza in quanto coinvolgono in un progetto unitario tutte le amministrazioni e gli organismi pubblici e privati che possono contribuire a migliorare la sicurezza stradale nella situazione oggetto di intervento;
 - che presentano condizioni di immediata fattibilità.

Art. 3 - Contenuti

- 1) Sono finanziabili le proposte di intervento che riguardano uno o più campi di intervento tra quelli indicati al paragrafo 3 del "*Programma Annuale di Attuazione 2002*".

Art. 4 – Destinatari

- 1) Possono presentare proposte di intervento per accedere ai cofinanziamenti i Comuni e le Province, in forma singola o associata.
- 2) Alle singole Amministrazioni, o ai raggruppamenti di queste, possono essere associati in partenariato altri organismi, pubblici o privati, interessati al miglioramento della sicurezza stradale, che partecipano direttamente alla definizione e attuazione della proposta di intervento e contribuiscono ad attuarla e a sostenerne gli oneri.

Art. 5 - Presentazione delle domande e assegnazione dei finanziamenti

- 1) I finanziamenti saranno assegnati alle proposte che risulteranno più coerenti con gli obiettivi e con i contenuti del "*Piano Nazionale della Sicurezza Stradale. Azioni Prioritarie*" e del "*Programma Annuale di Attuazione 2002*", sulla base della graduatoria di cui al successivo articolo 7.
- 2) Per concorrere all'assegnazione del cofinanziamento, l'Amministrazione, o il raggruppamento di Amministrazioni, proponente presenta domanda a, sulla base dello schema riportato nella Documentazione Tecnica allegata al presente bando, alla sezione 1^a e corredata, pena esclusione, dai seguenti elaborati:
 - a) il "*Quadro descrittivo*" dell'intervento, il cui schema è riportato nella Documentazione Tecnica allegata al presente bando, alla sezione 2^a;

- b) scheda delle condizioni che contribuiscono a determinare la priorità della proposta, sezione 3^a
- c) l'analisi generale dell'incidentalità compilata come indicato nella Documentazione Tecnica, sezione 5^a;
- d) nel caso in cui la proposta venga presentata da più di una Amministrazione, dovrà essere allegato l'atto (accordo di programma, Intesa, convenzione, etc.) attraverso il quale le diverse Amministrazioni esprimono la proposta di intervento, adottano il progetto e assumono gli impegni di cui ai punti successivi ed indicano l'Amministrazione capofila;
- e) il progetto relativo alle azioni da realizzare, indicando gli obiettivi, gli oneri da sostenere, le risorse professionali, le strutture tecniche e la strumentazione che sarà impegnata per la realizzazione di ciascun intervento, nel caso in cui uno o più degli interventi previsti siano costituiti da opere infrastrutturali o edili, il progetto dovrà assumere i caratteri di progetto preliminare ai sensi della legge 109/94;
- f) la nomina del responsabile di procedimento e l'impegno a comunicare tempestivamente alla Regione e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti eventuali variazioni della persona che svolge tale funzione;
- g) la delibera con cui il proponente si impegna
 - f1) a sostenere la quota di costi non coperta dal finanziamento reso disponibile dal Primo programma di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, (in coerenza con quanto indicato nel "Quadro descrittivo" sopra indicato)
 - f2) a rispettare i tempi indicati e ad assicurare il monitoraggio dei risultati determinati dall'intervento o dagli interventi realizzati per una durata non inferiore a tre anni a partire dalla data di collaudo dell'avvenuto completamento dei lavori;
 - f3) a comunicare tempestivamente eventuali esigenze di modificazione dei contenuti della proposta e le relative cause;
 - f4) a predisporre e rendere disponibile un'esauriente documentazione sugli interventi intrapresi e sugli effetti da questi determinati, al fine di consentire una valutazione della loro efficacia ai fini della sicurezza stradale e la loro eventuale diffusione e a consentire alla Regione e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti lo svolgimento di sopralluoghi.
- 3) Le domande, corredate dai suddetti allegati e firmate dal Sindaco o dal Presidente della Provincia, dovranno pervenire presso, in busta chiusa, con la dicitura "*BANDO RELATIVO AL PROGRAMMA ANNUALE DI ATTUAZIONE DEL PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE*", entro 60 giorni dalla data di pubblicazione sul Bollettino Ufficiale del presente bando, a pena di esclusione.
- 4) La Commissione di Valutazione, di cui al successivo articolo 7, entro i successivi 30 giorni, valuta la proposta sulla base dei criteri, parametri e procedure di valutazione, secondo quanto indicato nello stesso articolo 7.
- 5) Il Presidente/Assessore della Regione, in relazione agli obiettivi di miglioramento della sicurezza stradale di cui alla legge 144/99, specificati nel "*Piano Nazionale della Sicurezza Stradale*", opera la scelta definitiva delle proposte da ammettere a cofinanziamento.
- 6) L'Ufficio comunica alle Amministrazioni interessate l'ammissione al cofinanziamento [**EVENTUALE**: e procede alla stipula della relativa convenzione, sulla base dello schema riportato nella Documentazione tecnica, sezione 6^a].

**I SUCCESSIVI PUNTI 7 E 8 SONO DA PRECISARE
IN RELAZIONE AL DECRETO INTERMINISTERIALE**
- 7) Al ricevimento e approvazione del programma operativo delle attività da realizzare o, nel caso di opere edilizia o infrastrutturali, al ricevimento del progetto esecu-

tivo, la Regione eroga la prima quota di cofinanziamento, pari al 20% dell'importo complessivo del cofinanziamento riconosciuto dalla Commissione di Valutazione.

- 8) Le ulteriori quote di finanziamento saranno erogate in relazione allo stato di avanzamento dei lavori [EVENTUALE: secondo modalità che saranno definite nella convenzione di cui al precedente comma 6] dandone contemporaneamente comunicazione al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Art. 6 - Entità dei finanziamenti

- 1) L'entità massima del cofinanziamento sarà determinata in relazione al costo complessivo dell'intervento - o del sistema di interventi - proposto, compresa la progettazione, e secondo i criteri indicati ai successivi commi.
- 2) Gli importi e le quote massime di cofinanziamento sono stabilite sulla base di quanto indicato nel paragrafo 13, punto 13.2, del "Programma Annuale di Attuazione 2002". In particolare, ai soli fini della determinazione dei massimali di cofinanziamento, hanno carattere di:

IL TESTO SEGUENTE E QUELLO DEL COMMA 3 SONO INDICATIVI. L'ARTICOLAZIONE CLASSI DI COMUNI E PROVINCE E LA DETERMINAZIONE DEI MASSIMALI SARANNO DEFINITI TENENDO CONTO ANCHE DELLE CARATTERISTICHE TERRITORIALI E DELL'INCIDENTALITÀ TREGIONALE

- grande area metropolitana, le province e i comuni
- grande area urbana, le province ... e i comuni
- struttura territoriale "intermedia", le province e i comuni

Tutte le altre circoscrizioni amministrative rientrano nella classe delle province e i comuni di piccola dimensione.

Nel caso di raggruppamenti di più Amministrazioni locali, ai fini della determinazione dell'indice di danno sociale, si fa riferimento al territorio con indice più elevato, al quale dovranno fare prevalente riferimento le misure previste nella proposta di intervento.

- 3) In relazione alle quattro classi sopra indicate si determinano i massimali di cofinanziamento riportati nella seguente tabella.

MASSIMALI INDICATIVI PER GLI INTERVENTI IN ATTUAZIONE DEL PIANO <i>(I valori sono espressi in miliardi di lire)</i>		
	Incentivi del Piano	
	Valore	Quota %
INTERVENTI SULLA RETE STRADALE (misure indicate ai punti 3.1; 3.2; 3.3; 3.4;)		
Province e comuni con carattere di grande area metropolitana	8,0	40%
Province e comuni che comprendono (o sono) una grande area urbana	4,8	40%
Province e comuni di dimensione intermedia	3,6	45%
Province e comuni di piccola dimensione	2,0	50%
TUTTE LE ALTRE MISURE FINANZIATE (indicate ai punti 3.5; 3.6; 3.7; 3.8; 3.9; 3.10; 3.11; 3.12; 3.13 e 3.14)		
Province e comuni con carattere di grande area metropolitana	3,0	50%
Province e comuni che comprendono (o sono) una grande area urbana	1,5	50%
Province e comuni di dimensione intermedia	0,825	55%
Province e comuni di piccola dimensione	0,6	60%

- 4) Gli importi derivanti da eventuali economie o da ulteriori disponibilità finanziarie utilizzabili per le finalità proprie del "Programma Annuale di Attuazione 2002" che si venissero a determinare successivamente, confluiranno in un fondo di finanziamento dello stesso "Programma Annuale di Attuazione 2002" e saranno assegnati alle proposte di intervento non finanziate in relazione alla posizione nella graduatoria di cui al successivo articolo 7, fino ad esaurimento del fondo.

Art. 7 – Selezione delle proposte da ammettere al finanziamento

- 1) Ai fini dell'individuazione delle proposte di intervento da ammettere al cofinanziamento viene elaborata una graduatoria delle proposte stesse in base ad un sistema di punteggi che riguarda:
 - la rilevanza della proposta sia in relazione all'entità del rischio e delle vittime, sia in relazione alla capacità dell'intervento di ridurre l'entità delle vittime;
 - il rafforzamento delle capacità di governo della sicurezza stradale;
 - la completezza dell'intervento e il suo inserimento in una strategia (Piano o Programma) generale per migliorare la sicurezza stradale;
 - la tempestività e cantierabilità dell'intervento.
- 2) Nel caso di proposte costituite da più interventi, ai fini della valutazione complessiva dovranno definirsi i punteggi relativi a ciascun intervento e si dovrà procedere alla loro somma.
- 3) Non vengono ammesse al finanziamento proposte che non raggiungano almeno 40 punti.
- 4) La graduatoria di cui al primo comma del presente articolo resta valida anche per l'assegnazione di ulteriori risorse finanziarie che si venissero a rendere disponibili e fossero utilizzabili per le finalità proprie del "Programma Annuale di Attuazione 2002", fino all'entrata in vigore del successivo "Programma Annuale di Attuazione 2003".
- 5) Ai fini della individuazione delle proposte da ammettere al finanziamento e in relazione a quanto indicato nel comma 10, "Gestione delle procedure di allocazione delle risorse finanziarie", punto 2 del "Programma Annuale di Attuazione 2002", viene costituita, con decreto del, una Commissione di Valutazione costituita da un componente indicato dalla Regione, con funzioni di presidente, da un componente indicato dall'UPI regionale e da un componente indicato dall'ANCI regionale. [Le dimensioni della Commissione possono essere più ampie, fermi restando i rapporti tra le tre componenti.]
- 6) La Commissione di Valutazione esamina le proposte di intervento, attribuisce i punteggi sulla base dei criteri indicati nella "Documentazione tecnica" allegata al presente bando, Sezione 4^a, definisce la relativa graduatoria di merito e trasmette gli atti al Presidente della Regione.
- 7) La Regione, con proprio decreto, approva la graduatoria e i corrispondenti cofinanziamenti potenziali, definisce l'elenco delle proposte di intervento ammesse al cofinanziamento, stabilisce l'assegnazione dei fondi e trasmette al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti i sopraindicati atti, assieme alla graduatoria di merito di tutte le domande e ai relativi Quadri descrittivi.

Art. 8 – Ulteriori aspetti

- 1) La Regione non assume rapporti diretti con le imprese, i gruppi di lavoro e i professionisti, i fornitori di beni e servizi ai quali il proponente affida la realizzazione di tutte o parte delle azioni comprese nella proposta di intervento.
- 2) Le eventuali convenzioni tra l'Amministrazione ammessa a cofinanziamento ed imprese, gruppi di lavoro e professionisti, fornitori di beni o servizi, dovranno prevedere nei confronti dei medesimi l'obbligo a conformarsi alle direttive del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti / della Regione e ad accettare le forme di controllo che la stessa [o gli stessi] riterrà [riterranno] opportuno effettuare ai fini del miglior esito degli interventi.
- 3) Relativamente agli interventi che presuppongano la realizzazione di opere edilizie e infrastrutturali, la normativa di riferimento è quella contenuta nella legge 109/94 e successive modifiche ed integrazioni ed in genere tutta la normativa vigente in materia di lavori pubblici.
- 4) La Regione valuta, a mezzo di esame istruttorio, l'ammissibilità delle eventuali variazioni comunicate dall'Amministrazione assegnataria con le modali-

tà di cui all'art. 5 comma 2, lettera f3. In caso di accettazione delle variazioni, questo dovranno essere inserite nel Quadro descrittivo di cui all'art. 5, comma 2, lettera a unitamente ad una breve relazione tecnica e il Quadro descrittivo così aggiornato dovrà essere comunicato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Qualora le variazioni ammesse comportino maggiori oneri questi saranno ad esclusivo carico del Proponente.

- 5) Qualora l'attuazione degli interventi ammessi a cofinanziamento dovesse procedere in difformità dalle modalità, dai tempi, dai contenuti e dalle finalità indicati nella proposta ammessa al finanziamento, la Regione fissa un termine entro il quale l'assegnatario del contributo deve eliminare le cause di tali difformità. Trascorso inutilmente tale termine, la Regione si riserva la facoltà di revocare il cofinanziamento, previa diffida ad adempiere entro un ulteriore termine. L'eventuale revoca del finanziamento (con i connessi atti istruttori) sarà comunicata dalla Regione al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, assieme al Quadro descrittivo aggiornato. La revoca del contributo comporta l'obbligo per l'Amministrazione assegnataria di restituire alla Regione gli eventuali importi da questa corrisposti e per i quali non esistano giustificazione di spesa, con la maggiorazione degli interessi legali.
- 6) La Documentazione tecnica allegata al presente bando è disponibile presso ed è consultabile e acquisibile sul sito Internet

DOCUMENTAZIONE TECNICA

Sezione 1

DOMANDA TIPO / A) Nel caso di singola amministrazione

Il Comune/Provincia di

[ed eventualmente:]

in partenariato con:

[Indicare l'organismo o gli organismi che hanno stabilito una forma di partenariato con il proponente]

in relazione a quanto indicato dal "Programma Annuale di Attuazione 2002" del "Piano Nazionale della Sicurezza Stradale. Azioni Prioritarie", dichiara di aver preso visione della "Documentazione tecnica" che costituisce allegato del "Bando per la realizzazione degli interventi previsti dal Programma Annuale di Attuazione 2002 del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale", [SOLO NEL CASO IN CUI LA PROCEDURA PREVEDA LA SOTTOSCRIZIONE DI UNA CONVENZIONE TRA ENTE EROGANTE E ENTE PROPONENTE: ivi compreso lo schema di convenzione di cui alla sezione 5^A della suddetta "Documentazione Tecnica"] e avanza la proposta di intervento denominata "....." il cui ambito di applicazione è [indicare la circoscrizione territoriale o la zona o la strada, etc interessata dall'intervento]

Il proponente dichiara che il costo complessivo dell'intervento o del sistema di interventi, ivi comprese le fasi di studio e progettuali, è pari a € e richiede un finanziamento di €

A tale fine si allegano i seguenti elaborati, compilati secondo le indicazioni contenute nel bando e nella "Documentazione tecnica" e approvati da [indicare il soggetto, ad esempio: Sindaco, Presidente di Provincia, Assessore, Giunta, etc.]:

- a. "Quadro descrittivo" dell'intervento (All. A);
- b. "Scheda delle condizioni che contribuiscono a determinare la priorità della proposta", (all. B);
- c. "Analisi dell'incidentalità" (All. C);
- d. progetto preliminare (o altro livello di progetto) (All. D; se la proposta comprende più interventi descritti attraverso più progetti, questi saranno elencati come allegato D1, D2 ... Dn);
- e. nomina del responsabile di procedimento;
- f. delibera riguardante l'impegno:
 - a finanziare l'intervento o gli interventi indicati in proposta per la quota di costi non coperta dal finanziamento regionale reso disponibile dal Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, [A QUESTO PUNTO VI SONO DUE ALTERNATIVE:
 - I) impegnando a tal fine la somma di € sul capitolo di bilancio, E IN QUESTO CASO NON APPARE INDISPENSABILE UNA CONVENZIONE CON L'AMMINISTRAZIONE EROGANTE;
 - II) riservando le somme a ciò necessarie non appena ciò sarà possibile E IN QUESTO CASO APPARE OPPORTUNA LA STIPULA DI UNA CONVENZIONE CON L'AMMINISTRAZIONE EROGANTE, DOPO CHE SONO STATE IMPEGNATE LE SOMME;
 - a rispettare i tempi indicati nel quadro descrittivo di cui al precedente punto "a" e ad assicurare il monitoraggio dei risultati dell'intervento (degli interventi) per una durata non inferiore a tre anni dalla data di collaudo degli interventi, nonché a dedicare alla realizzazione dell'intervento o degli interventi indicati nella presente proposta le risorse professionali indicate nel quadro descrittivo di cui al precedente punto "a";

- a predisporre e rendere disponibile un'esauriente documentazione sugli interventi intrapresi e sugli effetti da questi determinati, al fine di consentire una valutazione della loro efficacia ai fini della sicurezza stradale e la loro eventuale diffusione e a consentire alla Regione e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti lo svolgimento di sopralluoghi.

Il proponente nomina responsabile di procedimento e coordinatore dell'intervento - o del sistema di interventi - indicato nella presente proposta[*nome e funzioni e recapito della persona incaricata*].

Data e firma

[del Sindaco o del Presidente della Provincia, in caso di partenariato saranno apposte anche le firme dei soggetti di partenariato].

DOMANDA TIPO / B) Nel caso di più amministrazioni

Il raggruppamento costituito da

Comune di

Comune di

Provincia ...

[ed eventualmente:]

in partenariato con:

[indicare l'organismo o gli organismi che hanno stabilito una forma di partenariato con il proponente]

in relazione a quanto indicato dal "Programma Annuale di Attuazione 2002" del "Piano Nazionale della Sicurezza Stradale. Azioni Prioritarie", dichiara di aver preso visione della "Documentazione tecnica" che costituisce allegato del "Bando per la realizzazione degli interventi previsti dal Programma Annuale di Attuazione 2002 del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale", [NEL CASO IN CUI LA PROCEDURA PREVEDA LA SOTTOSCRIZIONE DI UNA CONVENZIONE TRA ENTE EROGANTE E ENTE PROPONENTE: ivi compreso lo schema di convenzione di cui alla sezione 5^A della suddetta "Documentazione Tecnica"] e avanza la proposta di intervento denominata "....." il cui ambito di applicazione è [indicare la circoscrizione territoriale o la zona o la strada, etc interessata dall'intervento]

Il proponente dichiara che il costo complessivo dell'intervento o del sistema di interventi, ivi comprese le fasi di studio e progettuali, è pari a € e richiede un finanziamento di €

A tale fine si allegano i seguenti elaborati, compilati secondo le indicazioni contenute nel bando e nella "Documentazione tecnica" e approvati da [indicare il soggetto, ad esempio: Sindaco, Presidente di Provincia, Assessore, Giunta, etc.]:

- g. "Quadro descrittivo" dell'intervento (All. A);
- h. "Scheda delle condizioni che contribuiscono a determinare la priorità della proposta", (all. B);
- i. "Analisi dell'incidentalità" (All. C);
- j. progetto preliminare (o altro livello di progetto) (All. D; se la proposta comprende più interventi descritti attraverso più progetti, questi saranno elencati come allegato D1, D2 ... Dn);
- k. nomina del responsabile di procedimento;
- l. delibera riguardante l'impegno:

- a finanziare l'intervento o gli interventi indicati in proposta per la quota di costi non coperta dal finanziamento regionale reso disponibile dal Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, [A QUESTO PUNTO VI SONO DUE ALTERNATIVE:
 - I) impegnando a tal fine la somma di € sul capitolo di bilancio, E IN QUESTO CASO NON APPARE INDISPENSABILE UNA CONVENZIONE CON L'AMMINISTRAZIONE EROGANTE;
 - II) riservando le somme a ciò necessarie non appena ciò sarà possibile E IN QUESTO CASO APPARE OPPORTUNA LA STIPULA DI UNA CONVENZIONE CON L'AMMINISTRAZIONE EROGANTE, DOPO CHE SONO STATE IMPEGNATE LE SOMME;
- a rispettare i tempi indicati nel quadro descrittivo di cui al precedente punto "a" e ad assicurare il monitoraggio dei risultati dell'intervento (degli interventi) per una durata non inferiore a tre anni dalla data di collaudo degli interventi nonché a dedicare alla realizzazione dell'intervento o degli interventi indicati nella presente proposta le risorse professionali indicate nel quadro descrittivo di cui al precedente punto "a";
- a predisporre e rendere disponibile un'esauriente documentazione sugli interventi intrapresi e sugli effetti da questi determinati, al fine di consentire una valutazione della loro efficacia ai fini della sicurezza stradale e la loro eventuale diffusione e a consentire alla Regione e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti lo svolgimento di sopralluoghi.

Il proponente indica quale Amministrazione capofila alla quale fare riferimento per ogni comunicazione su argomenti inerenti la proposta e la sua attuazione, il e indica quale responsabile di procedimento e coordinatore dell'intervento - o del sistema di interventi - indicato nella presente proposta[*nome e funzioni e recapito della persona incaricata*].

Data e firma/e

[*Sindaco o Presidente provinciale dell'Amministrazione indicata come capofila, in caso di partenariato saranno apposte anche le firme dei soggetti di partenariato*].

Sezione 2

QUADRO DESCRITTIVO

Vedi Allegati **A et appendice **A1****

Sezione 3
SCHEDE DELLE CONDIZIONI CHE CONTRIBUISCONO
A DETERMINARE LA PRIORITÀ DELLA PROPOSTA

Vedi Allegato B

Sezione 4
PARAMETRI PER LA SELEZIONE DELLE PROPOSTE
DA AMMETTERE A FINANZIAMENTO

Vedi Allegato B1

Sezione 5

ANALISI GENERALE DELL'INCIDENTALITÀ

Vedi Allegato C

Sezione 6

CONVEZIONE TIPO

TRA LA REGIONE

E

L'AMMINISTRAZIONE (O RAGGRUPPAMENTO DI AMMINISTRAZIONI) PROPONENTE

L'anno duemilatre, il giorno ... del mese di, in nella sede della Regione

TRA

la Regione (C.F.) da qui in avanti denominata "Amministrazione erogante", in persona del, come da D. del ... n° ..., registrato alla il registro foglio nonché degli articoli 3, 6, 16 e 17 del decreto legislativo 3 febbraio 1993, n. 29;

E

La Provincia di / Il Comune di (C.F.), d'ora in poi denominato "Amministrazione proponente", in persona del il quale interviene al presente atto in forza della delibera di Giunta del in data n° (all. ...),

[nel caso di più Amministrazioni che presentano congiuntamente una stessa proposta, elencare tutte le Amministrazioni e completare con:]

... che hanno congiuntamente predisposto la proposta di intervento denominata, sulla base di[Accordo di Programma, Convenzione, Intesa, etc.] sottoscritto in data (all. ...)

[in caso di partenariato con organismi pubblici o privati lo strumento di accordo indicherà esplicitamente anche tali soggetti e il ruolo da questi svolto]

PREMESSO

- che la legge 144/99 istituisce il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale;
 - che il CIPE, con delibera n. 100 del 29 novembre 2002 ha approvato il "Piano Nazionale della Sicurezza Stradale. Azioni Prioritarie" e il "Programma Annuale di Attuazione 2002";
 - che il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti con D.M. n. 938 in data 2.12.2002, ha ripartito i fondi per la realizzazione di interventi in attuazione del suddetto programma;
 - che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con D.D. n. 3482 del 12.12.2002 ha impegnato i fondi necessari per l'attivazione dei suddetti interventi;
 - che con decreto del Presidente della Regione è stato approvato il bando per il finanziamento di interventi e sistemi di interventi di Comuni e Province, in attuazione del suddetto programma;
 - che il Presidente della Provincia di / il Sindaco del Comune di ..., con nota del ... prot. n°..., ha presentato la proposta denominata [denominazione indicata al primo paragrafo della domanda di finanziamento];
- [oppure]
- che con [convenzione o accordo di programma del (registrato in caso di partecipazione dei privati) ... elencare tutte le Amministrazioni componenti e gli enti pubblici e privati] si sono riunite in ed hanno presentato, con nota del ... prot. n°..., la proposta di intervento denominata [denominazione indicata al primo paragrafo della domanda di finanziamento];
 - che la commissione di cui al comma 5 dell'art. 7 del Bando per la realizzazione degli interventi previsti dal "Programma Annuale di Attuazione 2002" del "Piano Nazionale della Sicurezza Stradale. Azioni Prioritarie", istituita con ... in data ha valutato le proposte pervenute, formulando la graduatoria delle richieste, nella quale la domanda medesima risulta collocata al posto, con punti;
 - che il Presidente della Regione, con decreto numero, del ha approvato la graduatoria e definito l'elenco delle proposte di intervento ammesse al cofinanziamento;

- che tra le proposte di intervento ammesse al cofinanziamento figura al posto quella denominata [denominazione indicata al primo paragrafo della domanda di finanziamento], presentata dalla Provincia di / dal Comune di / dal raggruppamento costituito da....., che prevede un cofinanziamento di Euro a valere sui fondi del capitolo destinati al finanziamento delle sopradette proposte di intervento.;

TUTTO CIÒ PREMESSO

Le parti come sopra costituite, mentre confermano e ratificano la precedente narrativa, convengono e stipulano quanto segue.

Articolo 1. Normativa di riferimento

1. Per quanto non espressamente previsto dalla presente convenzione le parti, relativamente agli interventi che presuppongono la realizzazione di opere, fanno riferimento alle disposizioni della legge 11 febbraio 1994, n. 109 e successive modifiche ed integrazioni, del Regolamento approvato con D.P.R. 21 dicembre 1999, n. 554, nonché alle norme del Capitolato generale d'appalto dei lavori pubblici, approvato con D.M. 19 aprile 2000 n. 145 che, sebbene non allegate, formano parte integrante e sostanziale del presente atto, ed in genere a tutta la vigente normativa in materia di lavori pubblici.
2. Le premesse, l'accordo di programma o la convenzione (all.), il progetto preliminare (all.) e la scheda descrittiva della proposta di intervento (all.), fanno parte integrante e sostanziale della presente convenzione.

Articolo 2. Denominazione e contenuti della proposta di intervento

L'Amministrazione erogante affida all'Amministrazione proponente, l'attuazione della proposta denominata [... denominazione indicata al punto A del Quadro descrittivo].

Articolo 3. Onere complessivo e cofinanziamento

1. L'onere complessivo per la realizzazione della proposta di intervento è stato, dall'Amministrazione proponente, determinato in Euro
2. L'importo complessivo del cofinanziamento a carico dell'Amministrazione erogante è determinato, sulla base di quanto indicato dal contraente e in relazione ai massimali stabiliti all'articolo 6, comma 3, del Bando in Euro
3. [In caso di partenariato con organismi pubblici o privati indicare anche i termini della partecipazione agli oneri dei soggetti di partenariato].
L'importo a carico dei soggetti di partenariato è pari a Euro [in caso di più soggetti indicare anche la ripartizione degli oneri] e risulta così ripartito
 - a. Euro a carico di
 - b. Euro a carico di

Articolo 4. Verifiche e monitoraggio

1. Nell'attuazione della presente convenzione l'Amministrazione erogante provvede:
 - A) alla verifica della conformità amministrativa rispetto agli elaborati tecnici che corredano la domanda di partecipazione al bando;
 - B) all'approvazione del programma operativo delle attività da realizzare nell'ambito della proposta di intervento (comma 7, art. 5, del Bando).
2. L'Amministrazione erogante provvede altresì a svolgere un'azione di assistenza e di monitoraggio all'attuazione della proposta e a tale fine, entro trenta giorni dall'esecutività della presente convenzione, nomina il responsabile del procedimento e definisce un'apposita struttura di assistenza e monitoraggio.
3. In relazione all'azione d'assistenza e monitoraggio di cui al comma precedente, l'Amministrazione proponente provvederà a rendere disponibile tutta la documentazione utile per il monitoraggio, a consentire sopralluoghi nelle sedi ove si svolgono attività inerenti alla proposta di intervento, a rendere disponibile il personale necessario per consentire le verifiche e le analisi di cui sopra.

Articolo 5. Erogazioni del cofinanziamento

Il cofinanziamento relativo alla proposta di intervento di cui al precedente art. 2 viene erogato con le seguenti modalità:

- 20% dell'importo complessivo del cofinanziamento pari a Euro ... dopo l'avvenuta approvazione del programma operativo delle attività da realizzare nell'ambito della proposta di intervento, secondo quanto indicato dal comma 7° dell'articolo 5 del Bando;
- fino alla concorrenza dell'ulteriore 70% dell'importo complessivo del cofinanziamento, pari a Euro ... con rate di acconto d'importo non inferiori a € 100.000), sulla base degli stati di avanzamento dei lavori, tranne l'ultima, certificati dal Direttore dei lavori per quanto riguarda le attività costituite da realizzazione di opere e dal responsabile di procedimento per tutte le altre attività e confermati dall'Amministrazione proponente;
- 10% a saldo, pari a Euro ... all'approvazione degli atti di collaudo.

Articolo 6. Diffusione dei risultati

1. I diritti di paternità intellettuale e di esclusiva, salvo casi particolari e specifici, sono posti congiuntamente in capo all'Amministrazione erogante e all'Amministrazione proponente e il loro sfruttamento dovrà svolgersi in modo concordato.
2. Al fine di favorire la diffusione dei risultati della sperimentazione realizzata attraverso le proposte di intervento, l'Amministrazione erogante provvede:
 - a) alla pubblicazione dei risultati più significativi conseguiti tramite gli interventi posti in essere;
 - b) all'organizzazione di conferenze, seminari e analoghe iniziative alla cui realizzazione partecipa l'Amministrazione proponente mettendo a disposizione materiali e risultati della proposta di intervento.
3. L'Amministrazione proponente collaborerà alla pubblicizzazione e diffusione dei risultati mettendo a disposizione materiali e documenti riguardanti i risultati conseguiti tramite gli interventi e gli effetti diretti e indiretti da questi determinati sul versante della sicurezza stradale.

Articolo 7. Variazioni

1. Fatti e circostanze noti all'Amministrazione proponente, atti a determinare condizioni per variazioni della proposta dovranno essere comunicate, a mezzo di lettera raccomandata, dall'Amministrazione proponente all'Amministrazione erogante.
2. L'Amministrazione erogante, valutata l'ammissibilità delle variazioni a mezzo di esame istruttorio, adotterà il provvedimento di variante comunicandolo a mezzo di raccomandata all'Amministrazione proponente.
3. Qualora tali variazioni comportino maggiori oneri, questi saranno sostenuti ad esclusivo carico e cura dell'Amministrazione proponente.
4. Relativamente agli interventi costituiti da realizzazione di opere edilizie, eventuali varianti in corso d'opera relative alla realizzazione delle opere di cui al comma 2 dell'art. 3 della presente convenzione saranno regolate ai sensi dell'art. 25 della Legge 109/94.

Articolo 8. Collaudo delle eventuali opere

1. Per le attività della proposta di intervento che comportano la realizzazione di opere, sarà nominata dall'Amministrazione proponente, entro un mese dall'inizio dei lavori, da uno a tre collaudatori in corso d'opera, in relazione alle dimensioni ed alla natura dell'intervento. In caso di nomina di una Commissione di collaudo questa è coadiuvata da un segretario.
2. Il collaudo finale delle opere verrà effettuato entro sei mesi dalla data del certificato di ultimazione lavori.
3. Tutti gli oneri relativi alle operazioni di collaudo, sia in corso d'opera che finale, sono a totale carico dell'Amministrazione proponente.

Articolo 9. Termini per la risoluzione della convenzione

1. Qualora l'attuazione dell'intervento dovesse procedere in difformità dalle modalità, dai tempi, dai contenuti e dalle finalità, di cui alla presente convenzione e relativi allegati, l'Amministrazione proponente ha l'obbligo di eliminare le cause di tale difformità entro il termine che, a mezzo di lettera raccomandata, sarà fissato dall'Amministrazione erogante.
2. Trascorso inutilmente tale termine, l'Amministrazione erogante si riserva la facoltà di sospendere l'erogazione del cofinanziamento, previa diffida ad adempiere entro un ulteriore termine, anch'esso comunicato a mezzo di lettera raccomandata.
3. Trascorso inutilmente l'ulteriore termine concesso all'Amministrazione proponente, la presente convenzione è risolta di diritto.
4. La risoluzione della convenzione comporta l'obbligo per l'Amministrazione proponente di restituire all'Amministrazione erogante gli eventuali importi da questa corrisposti e per i quali non esistano giustificazioni di spesa, con la maggioranza degli interessi legali.

Articolo 10. Rapporto tra il contraente e terzi

1. Qualora nell'esecuzione delle azioni comprese nella proposta di intervento l'Amministrazione proponente si avvalga di imprese, gruppi di lavoro e professionisti, fornitori di beni o servizi, questi opereranno sotto la sua direzione e responsabilità e con essi l'Amministrazione non assume rapporti diretti.
2. Le eventuali, particolari convenzioni tra l'Amministrazione proponente e imprese, gruppi di lavoro e professionisti, fornitori di beni o servizi, dovranno prevedere nei confronti dei medesimi, l'obbligo di conformarsi alle direttive generali e specifiche dell'Amministrazione erogante e di accettare forme di controllo che l'Amministrazione erogante riterrà opportuno effettuare ai fini del migliore esito degli interventi.
3. L'Amministrazione proponente esonera e tiene indenne l'Amministrazione erogante da qualsiasi impegno e responsabilità che a qualsiasi titolo possa derivare nei confronti dei terzi dalla presente convenzione.

Articolo 11. Controversie

1. Tutte le controversie nascenti dall'esecuzione della presente convenzione, potranno essere demandate alla decisione di un collegio arbitrale costituito in conformità del disposto dell'art. 10 della legge 18 novembre 1998, n. 415.

Articolo 12. Registrazione ed esecutività della convenzione

1. La presente convenzione è redatta in ... esemplari dei quali ... in bollo.
2. Le spese di registrazione, ai fini fiscali, di tutti gli atti contrattuali sono a completo carico e cura dell'Amministrazione proponente.
3. La presente convenzione diviene esecutiva dalla data della comunicazione dell'avvenuta registrazione da parte degli organi di controllo del relativo decreto di approvazione da parte

Località, li

L'AMMINISTRAZIONE EROGANTE

L'AMMINISTRAZIONE PROPONENTE

INDIRIZZI SULLE PROCEDURE DI FINANZIAMENTO

1. L'art. 3 del DM 12 dicembre 2002, prot. 3482 indica una procedura che lascia Comuni e Province liberi di scegliere l'Istituto bancario che eroga il finanziamento. Tale condizione, se da un lato offre ampi margini di scelta alle Amministrazioni locali, dall'altro richiede un'accurata gestione amministrativo-finanziaria e duplica atti (e impegni di risorse professionali) che, in una procedura coordinata, si sarebbero potuti realizzare una volta sola, a livello regionale. Inoltre occorre segnalare che la forza contrattuale di venti Amministrazioni locali, ciascuna delle quali tratta su una somma media di 500.000 Euro è ben diversa (molto inferiore) a quella di un unico soggetto che tratta su una somma complessiva di 10 milioni di Euro. La procedura in esame dunque, sembrerebbe pagare un costo alquanto elevato per garantire un più ampio margine di scelta alle Amministrazioni locali.
2. Lo stesso dispositivo tuttavia non esclude la possibilità di sviluppare una procedura coordinata che risulterebbe sicuramente più vincolante (tutte le Amministrazioni locali dovrebbero scegliere in modo coordinato un unico Istituto bancario) ma anche molto meno onerosa sul piano gestionale e più solida sul piano del negoziato con lo stesso Istituto.
3. In particolare sembra opportuno verificare la fattibilità di un percorso con le seguenti caratteristiche.
 - a. La Regione, non appena ha pubblicato il Bando per partecipare al 1° Programma di attuazione del PNSS, avvia una trattativa con una ristretta rosa di Istituti bancari per definire una convenzione che, sulla base delle rate di mutuo corrisposte all'Istituto per 15 anni, definisce tre punti:
 - i. la somma che sarà resa complessivamente disponibile,
 - ii. l'impegno ad erogare le somme ai soggetti beneficiari sulla base di un mandato della Regione ed entro un numero prefissato (il più breve possibile) di giorni,
 - iii. l'assunzione della gestione finanziario amministrativa di tutta l'operazione.
 - b. La trattativa sopra indicata può svilupparsi anche in modo concertato (Regione e rappresentanze di Province e Comuni da un lato, Istituti bancari dall'altro)
 - c. La stessa convenzione dovrà indicare che l'Istituto erogherà una quota fissa, pari al 20% della somma, alla presentazione del programma operativo e del connesso mandato regionale, secondo quanto già definito nel bando.
 - d. Sulla base di tale ricognizione la Regione (di concerto con le rappresentanze di Province e Comuni) sceglie l'Istituto e definisce la Convenzione quadro.
 - e. Nella fase di selezione delle domande di finanziamento presentate da Comuni e Province la Regione definisce i soggetti che accederanno ai finanziamenti
 - i. sulla base di una graduatoria di merito;
 - ii. in relazione alla somma resa disponibile dall'Istituto bancario (vedi il precedente punto a).
 - f. La Regione, non appena scelti i progetti da finanziare ne da comunicazione agli interessati e, contestualmente, all'Istituto bancario di cui al punto d.

- g. L'istituto bancario prepara gli atti necessari a gestire i finanziamenti ai soggetti indicati dalla Regione, convoca i soggetti beneficiari per l'accensione dei mutui (sulla base di quanto indicato nella convenzione quadro) e si dispone a pagare la prima quota fissa, pari al 20%.
- h. La Regione comunica al Ministero l'avvenuta accensione dei mutui affinché questi possa provvedere al pagamento delle rate di mutuo.
- i. Il Ministero avvia il pagamento delle rate di mutuo come indicato nell'art. 3 del succitato DM.
- j. Comuni e Province trasmettono alla Regione i programmi operativi e la Regione da mandato a pagare la 1^ tranche, pari al 20%.
- k. L'Istituto bancario redige gli atti e provvede al pagamento, rispettando i termini prestabiliti.
- l. Da questo punto in poi si ripeterà per un certo numero di volte il seguente ciclo:
 - i. Comuni e Province comunicano alla Regione il raggiungimento di un determinato stato di avanzamento dei lavori;
 - ii. la Regione da mandato all'Istituto bancario di pagare la relativa quota, riservandosi la verifica;
 - iii. l'Istituto eroga la somma nei tempi predeterminati.

Si noti che l'attribuzione alla Regione del mandato a pagare implica semplicemente la volontà di saldare un atto amministrativo con una comunicazione essenziale per monitorare l'andamento degli interventi e acquisire una parte delle informazioni essenziali per le valutazioni sull'efficacia degli interventi intrapresi.

Escludere le Regioni da questa fase comporterebbe una limitazione del loro ruolo sostanzialmente alla sola fase di selezione degli interventi. Resterebbe sicuramente l'impegno a trasmettere alla Regione le informazioni necessarie al monitoraggio ma la storia delle statistiche mostra come non si debba nutrire eccessiva fiducia negli adempimenti che costituiscono una mera trasmissione di informazioni senza alcun ritorno su piano tecnico-amministrativo.

Infine, la concentrazione a livello regionale delle informazioni sull'attuazione dell'intervento e sui risultati da questo conseguiti è un fattore cruciale sia per un'efficace programmazione regionale del processo di miglioramento della sicurezza stradale, sia per un'efficace costruzione della rete nazionale di monitoraggio sulla sicurezza stradale e, quindi, per il governo nazionale della sicurezza stradale, ivi compreso il dimensionamento dei futuri programmi di attuazione del PNSS.

4. I principali passaggi della procedura relativa all'individuazione dell'Istituto bancario e alla gestione dei mutui da parte dei singoli enti proprietari (Procedura A) sono illustrati nel diagramma di figura 1. I principali passaggi della procedura coordinata indicata nel precedente punto 3 (Procedura B) sono riportati nel diagramma di figura 2. Infine, nella Figura 3a e 3b è riportato il diagramma di Gantt delle fasi e dei tempi della procedura B.

Figura 1

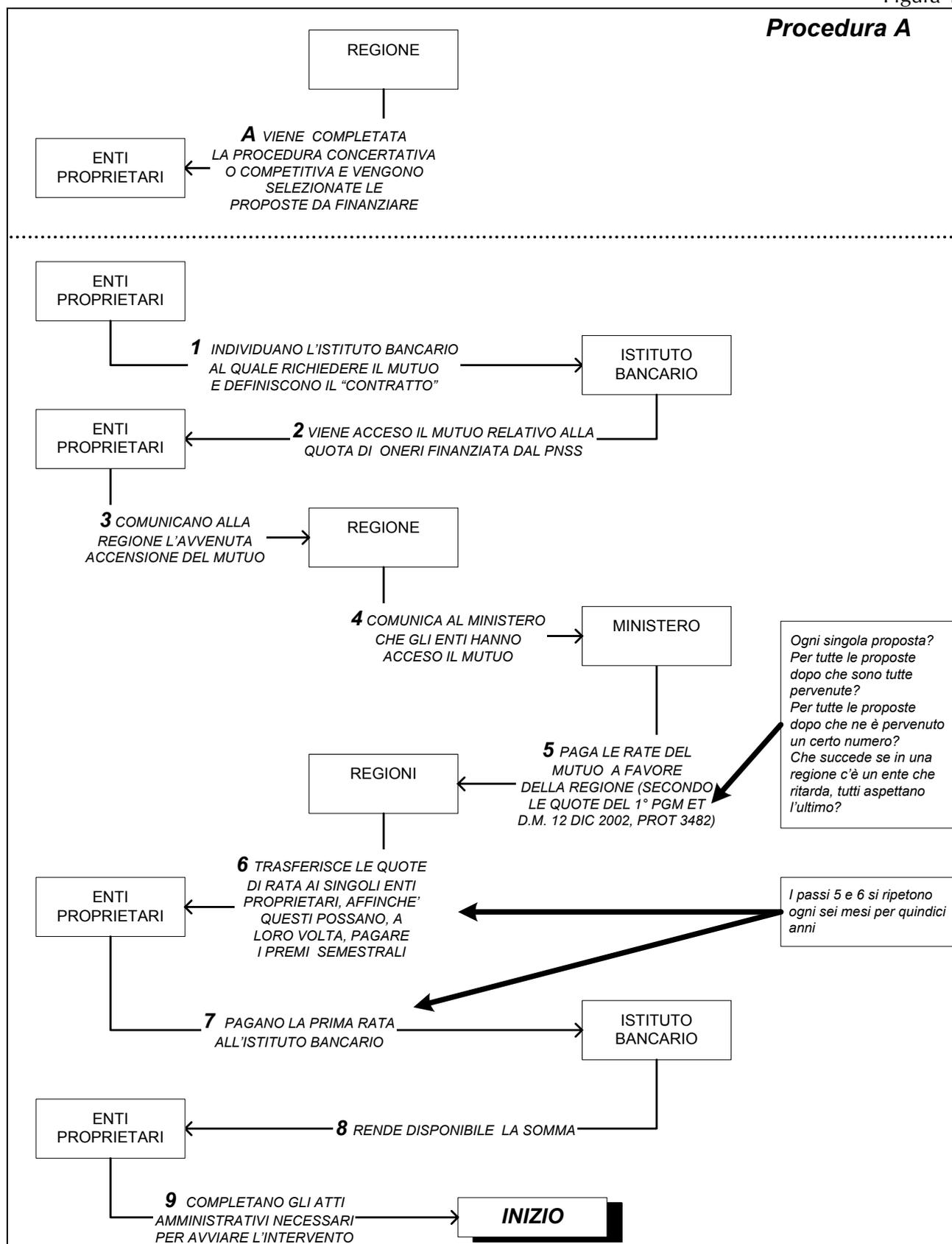


Figura 2

