



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE

**SECONDO PROGRAMMA
ANNUALE DI ATTUAZIONE. 2003**

(ART. 32 DELLA LEGGE 144/99)

N O V E M B R E 2 0 0 3

Il secondo Programma di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale è suddiviso in otto capitoli.

1	Aspetti generali	2
1.1	Riferimenti normativi e finalità	2
1.2	Principi	2
2	Campi di intervento	3
2.1	Misure urgenti	3
2.2	Interventi sistematici	3
2.3	Misure per rafforzare la capacità di governo della sicurezza stradale	4
2.4	Interventi strategici	5
3	Risorse finanziarie e soggetti destinatari	6
3.1	Risorse	6
3.2	Destinatari	6
4	Attuazione del Piano Nazionale in ambito regionale	6
4.1	Procedure per l’allocazione delle risorse	6
4.2	Criteri per la scelta delle proposte da ammettere a finanziamento	7
4.3	Criteri di ripartizione dei fondi	8
4.4	Gestione delle procedure di allocazione delle risorse finanziarie	9
5	Attuazione del Piano in ambito nazionale	9
5.1	Procedura per l’allocazione delle risorse	9
5.2	Procedure per la scelta delle proposte da ammettere a finanziamento	10
5.3	Gestione delle procedure di allocazione delle risorse finanziarie	11
6	Ulteriori condizioni	11
6.1	Obbligo alla rendicontazione e al monitoraggio dei risultati conseguiti	11
6.2	Informazione tecnica, brevetti, paternità intellettuale	12
7	Ripartizione territoriale delle risorse	12
7.1	Ripartizione tra ambito nazionale e ambito regionale	12
7.2	Parametri di ripartizione regionale	12
8	Entità e quote di cofinanziamento	13
8.1	Massimali degli incentivi per gli interventi strategici	13
8.2	Incentivi gestiti a livello regionale	14
A	Allegato: Ripartizione regionale delle risorse finanziarie	16

1 ASPETTI GENERALI

1.1 RIFERIMENTI NORMATIVI E FINALITÀ

- 1.1.1 Il “*Secondo Programma di Attuazione. 2003*”, in coerenza con gli obiettivi indicati dalla legge 144/99 e dal Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, incentiva le linee di azione con maggiore impatto sui livelli di sicurezza stradale che possono essere avviate immediatamente e favorisce la partecipazione delle istituzioni, delle imprese, delle parti sociali e delle associazioni dei cittadini all’attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale e, più in generale, al processo di miglioramento della sicurezza stradale.
- 1.1.2 Le risorse del Programma, in accordo con quanto indicato nel cap. 1.3 del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, sono distribuite tra azioni puntuali di “*primo livello*”, che tendono a determinare direttamente una riduzione del numero delle vittime degli incidenti stradali, e azioni sistematiche di “*secondo livello*”, che tendono a rafforzare e riorganizzare le strutture e gli strumenti di governo della sicurezza stradale al fine di migliorare progressivamente l’efficacia degli interventi e aumentare i tassi di riduzione delle vittime a parità di risorse impegnate.
- 1.1.3 La gestione del Programma sarà realizzata in modo congiunto dal Governo nazionale, dai Governi regionali, dalle Province e dai Comuni, attraverso due distinti meccanismi:
- l’allocazione di risorse a scala regionale, finalizzata a favorire un sistema di interventi organizzati in una strategia complessiva di miglioramento della sicurezza stradale nella regione;
 - l’allocazione delle risorse a scala nazionale, finalizzata a favorire la costruzione di una rete di centri di monitoraggio regionale e la realizzazione di azioni e interventi esemplari di rilevanza strategica per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale in tutto il Paese.

1.2 PRINCIPI

Il Secondo Programma di Attuazione, anche in relazione a quanto indicato dalla *Consulta Nazionale della Sicurezza Stradale*, si ispira ai seguenti principi.

- 1.2.1 **Premialità**
Il Programma finanzia interventi coerenti con gli obiettivi del Piano che sono caratterizzati da prospettive di elevata efficacia relativamente alla riduzione delle vittime degli incidenti stradali nel breve (1-3 anni) e nel medio (3-5 anni) periodo. In caso di proposte il cui cofinanziamento ecceda le disponibilità finanziarie, l’attribuzione delle risorse avverrà sulla base di criteri di merito formalizzati in punteggi e graduatorie.
- 1.2.2 **Proporzionalità**
Le risorse vengono ripartite per linea di azione e per area territoriale sulla base di criteri di proporzionalità al “*danno sociale*” determinato dagli incidenti stradali. Per danno sociale si intende la somma di morti e feriti ponderati sulla base del costo sociale medio nazionale, come indicato nel Piano Nazionale della Sicurezza Stradale.

1.2.3 Specificità/aggiuntività

In relazione a quanto stabilito negli *“Indirizzi Generali e linee Guida di Attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale”* al punto 2.1.5, *“Carattere specifico e aggiuntivo del Piano”*, le proposte di intervento, per accedere agli incentivi economico-finanziari, dovranno avere carattere specifico (e cioè essere dedicati esclusivamente al miglioramento della sicurezza stradale) e aggiuntivo. Questo secondo carattere dovrà essere evidenziato da un rapporto su natura, qualità e quantità delle risorse complessivamente dedicate alla sicurezza stradale nell'anno di attuazione del presente programma e nel triennio precedente. Le argomentazioni relative al carattere aggiuntivo dell'intervento costituiscono parte essenziale della documentazione necessaria per accedere alle incentivazioni.

1.2.4 Priorità

Il programma incentiva in via prioritaria i programmi e gli interventi che riguardano le situazioni (tratta stradale, area territoriale, zona urbana, comparto di mobilità, gruppo di utenti della strada, etc.) caratterizzate dai più intensi fattori di rischio e dove si determinano le maggiori quote di danno sociale come indicato al precedente punto 1.2.2.

1.2.5 Intersettorialità e completezza

A parità di altre condizioni, il programma incentiva in via prioritaria interventi integrati e intersettoriali che:

- a) agiscono su tutti i (o sulla maggior parte dei) fattori di rischio presenti nella situazione oggetto della proposta di intervento;
- b) coinvolgono tutti i (o sulla maggior parte dei) soggetti che possono contribuire, direttamente o indirettamente, al miglioramento della sicurezza stradale.

2 CAMPI DI INTERVENTO

Rispetto all'insieme di azioni indicate dal Piano Nazionale della Sicurezza Stradale per l'intero arco decennale, il *“Programma Annuale di Attuazione 2003”*, incentiva e finanzia interventi, in conto capitale, nei seguenti campi di azione.

2.1 MISURE URGENTI

2.1.1 Interventi per la messa in sicurezza delle strade extraurbane a massimo rischio, secondo quanto indicato nell'*“Allegato Tecnico del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale”* o sulla base di analisi svolte dalla Amministrazione competente.

2.1.2 Interventi per la messa in sicurezza delle situazioni urbane a massimo rischio, individuate sulla base di analisi svolte dalle amministrazioni responsabili.

2.2 INTERVENTI SISTEMATICI

2.2.1 Manutenzione programmata della rete stradale extraurbana finalizzata a migliorare in modo sistematico la sicurezza delle strade.

2.2.2 Moderazione del traffico e riqualificazione di strade e piazze per il miglioramento della sicurezza stradale in area urbana, attraverso interventi

quali la creazione di rotonde, la creazione di reti continue di percorsi pedonali che intersecano anche la rete viaria riservata agli autoveicoli, la creazione di zone a 30 Km/h, la formazione di aree pedonali e più in generale di aree con precedenza al traffico pedonale, la creazione di reti di piste ciclabili protette a supporto della mobilità quotidiana, il miglioramento della fruibilità dell'area per pedoni e ciclisti (con particolare riferimento alla popolazione giovane e anziana) e altri interventi di analoghe finalità e caratteristiche.

- 2.2.3 Rafforzamento e miglioramento dell'efficacia dell'azione di informazione e delle campagne sensibilizzazione ai valori della sicurezza stradale nonché dell'educazione alla sicurezza stradale nelle scuole e agli adulti.
- 2.2.4 Interventi integrati su situazioni, tipi di mobilità o tipi di utenti caratterizzati da condizioni di rischio che determinano un elevato danno sociale. Per interventi integrati si intendono interventi che operino simultaneamente su:
- messa in sicurezza della rete stradale;
 - regolamentazione del traffico;
 - rafforzamento del contributo del trasporto collettivo (TPL) alla sicurezza stradale;
 - rafforzamento e coordinamento dell'azione di prevenzione, controllo e repressione delle forze di polizia dedicate alla sicurezza stradale;
 - realizzazione di campagne di informazione e sensibilizzazione specifiche;
 - eventuali altre misure a supporto della sicurezza stradale.

2.3 MISURE PER RAFFORZARE LA CAPACITÀ DI GOVERNO DELLA SICUREZZA STRADALE

- 2.3.1 Creazione di centri di pianificazione, programmazione, monitoraggio e gestione, di livello, provinciale e comunale dedicati esclusivamente al miglioramento della sicurezza stradale che possano:
- contribuire al miglioramento della completezza e dell'accuratezza della rilevazione degli incidenti stradali;
 - localizzare gli incidenti in modo puntuale sulla rete stradale urbana ed extraurbana;
 - collaborare all'analisi dei fattori di rischio e alla definizione di soluzioni atte a rimuoverli o a ridurre significativamente la portata;
 - definire e attuare gli interventi per il miglioramento della sicurezza stradale secondo i principi indicati nel precedente paragrafo 1.2.
- 2.3.2 Rafforzamento e creazione di uffici di polizia locale dedicati in modo specifico alla sicurezza stradale che siano chiaramente orientati a sviluppare non solo un'azione di prevenzione, controllo e repressione ma anche un'azione di:
- individuazione dei fattori di rischio strutturali e delle linee di azione che possono contrastare o rimuovere tali fattori;
 - collaborazione con altri uffici per evitare che scelte in riguardanti il territorio, l'urbanistica il sistema infrastrutturale possano avere delle implicazioni negative sui livelli di sicurezza.
- 2.3.3 Elaborazione di Piani e/o programmi per il miglioramento della sicurezza stradale su tutta una circoscrizione amministrativa (comunale o provincia-

le) o su più circoscrizioni (comunali o provinciali), che comprendano anche la costituzione di un Centro di monitoraggio e di una "Consulta per la sicurezza stradale" (organismo consultivo di confronto sulle azioni da intraprendere per migliorare la sicurezza stradale e di valutazione degli effetti conseguiti tramite le azioni già realizzate o in corso di attuazione, composto da Amministrazioni pubbliche, parti sociali, associazioni di cittadini interessate alla sicurezza stradale).

2.4 INTERVENTI STRATEGICI

Misure di rilevanza strategica per il miglioramento della sicurezza stradale nel Paese, suddivise in tre linee di azione. Questa linea di azione viene gestita a livello nazionale dal Governo nazionale in accordo con i Governi regionali, le Province e i Comuni.

2.4.1 Creazione o rafforzamento/sviluppo di centri di monitoraggio e governo della sicurezza stradale di livello regionale, raccordati con i centri di monitoraggio provinciali e comunali. Tali centri, per usufruire degli incentivi del presente programma dovranno avere le seguenti caratteristiche:

- a) svolgere un'azione di sostegno alla formazione di centri di monitoraggio della sicurezza stradale e di verifica dell'attuazione del PNSS a livello locale da parte di Province e Comuni e sviluppare misure di indirizzo, coordinamento e valorizzazione di tali centri;
- b) essere organizzati in modo tale da consentire la partecipazione diretta di Province e Comuni alla gestione del centro;
- c) adottare standard definiti dal Governo nazionale in accordo con i Governi regionali, le Province e i Comuni, al fine di assicurare una piena coerenza dei dati e delle procedure di analisi/valutazione su tutto il territorio nazionale;
- d) assicurare l'elaborazione di un quadro regionale sullo stato della sicurezza stradale, sull'attuazione del Piano, sui risultati progressivamente raggiunti in termini di riduzione delle vittime degli incidenti stradali;
- e) individuare gli interventi di maggior efficacia che possono configurarsi come buone pratiche da proporre come riferimento a livello regionale e nazionale;
- f) favorire, sostenere, svolgere attività di studio e ricerca per approfondire la conoscenza sui fattori di rischio e sulle cause che determinano gli incidenti stradali e individuare misure e interventi tipo per contrastare i fattori di rischio;
- g) promuovere la redazione e attuazione di piani e programmi provinciali e comunali per la sicurezza stradale.

2.4.2 Elaborazione e attuazione di Piani e/o programmi per migliorare la sicurezza stradale secondo obiettivi quantitativamente definiti e in un arco temporale determinato, ivi compresa la costituzione degli organismi per l'attuazione del Piano, la realizzazione delle analisi ivi compresa la realizzazione di studi mirati a risolvere problematiche specifiche e/o la sperimentazione di interventi e misure di potenziale interesse nazionale o regionale e la realizzazione di una prima serie di interventi. Il Piano o programma, per accedere ai finanziamenti riservati agli interventi strategici dovrà avere almeno una delle seguenti caratteristiche:

- a) riguardare una situazione territoriale che, per entità del danno sociale o per caratteristiche dei fattori di rischio o, ancora, per l'eccezionalità del contesto sociale, economico e territoriale, costituisca un problema che interessa l'intera collettività nazionale;
 - b) presentare tipologie di intervento e governo della sicurezza stradale altamente innovative e di grande rilevanza ai fini della individuazione di strumenti in grado di invertire le tendenze in atto a livello nazionale o per componenti di mobilità di rilevanza nazionale;
 - c) essere dotato di una procedura attuativa e delle relative risorse in grado di assicurarne la piena attuazione nell'arco di tempo previsto.
- 2.4.3 Realizzazione di interventi complessi di carattere intersettoriale e innovativo che presentino elementi di rilevante interesse ai fini della riduzione del numero delle vittime degli incidenti stradali a livello nazionale.

3 RISORSE FINANZIARIE E SOGGETTI DESTINATARI

3.1 RISORSE

- 3.1.1 Il canale di finanziamento dei sopraindicati campi di intervento è costituito dalle risorse rese disponibili dalla legge n. 488/99 (*"Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello stato. Finanziaria 2000"*), art. 56, che, per quanto riguarda il presente programma, sono determinate da limiti di impegno per 15 anni di 40 miliardi per anno nel capitolo 7.159 dell'esercizio finanziario 2002 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per un complesso di 600 miliardi di Lire, pari a 309,874 milioni di Euro.
- 3.1.2 Tali risorse, in base al tasso di interesse indicato dalla Cassa Depositi e Prestiti, determinano investimenti per circa 400 miliardi di Lire (206,583 milioni di Euro).

3.2 DESTINATARI

- 3.2.1 Possono accedere ai sopraindicati finanziamenti le Regioni, le Province e i Comuni in forma singola o associata.

4 L'ATTUAZIONE DEL PIANO NAZIONALE IN AMBITO REGIONALE

4.1 PROCEDURE PER L'ALLOCAZIONE DELLE RISORSE

- 4.1.1 Le Regioni, in relazione alle specificità e agli obiettivi locali e in accordo con i criteri indicati nel presente Programma di Attuazione, definiranno le procedure concorsuali o programmatiche per l'allocazione delle risorse che ricadono nel territorio di propria competenza.
- 4.1.2 Le sopraindicate procedure dovranno individuare le proposte di intervento da ammettere al cofinanziamento sulla base dei principi indicati al precedente articolo 1.2, con particolare riferimento al principio di premialità e di specificità/aggiuntività.

- 4.1.3 Tutte le procedure di allocazione regionale delle risorse dovranno presentare le seguenti caratteristiche.
- a) Determinazione dei destinatari dell'azione di incentivazione e degli interventi ammessi a cofinanziamento.
 - b) Definizione dei tempi entro cui presentare le proposte e, in caso di assegnazione di finanziamento, entro cui completare gli interventi.
 - c) Requisiti della proposta per accedere al cofinanziamento.
 - d) Parametri per la valutazione di merito e punteggio di merito per ciascun carattere della proposta.
 - e) Entità e quote di cofinanziamento massimo (in relazione a quanto indicato nel successivo capitolo 8).

4.2 CRITERI PER LA SCELTA DELLE PROPOSTE DA AMMETTERE A FINANZIAMENTO

- 4.2.1 Le procedure concorsuali regionali, così come le procedure concertative, definiranno una graduatoria di merito (di livello regionale) per l'accesso ai finanziamenti. Le Regioni inoltre, in accordo con Province e Comuni, definiranno una soglia che identifica le proposte non coerenti con i principi, con gli obiettivi e con le linee di azione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale e che, conseguentemente, non potranno essere ammesse al finanziamento.
- 4.2.2 Costituisce requisito indispensabile per l'accesso ai cofinanziamenti la realizzazione di una struttura e di una attività di monitoraggio dei risultati conseguiti in termini di riduzione degli incidenti stradali e, soprattutto, delle vittime da questi determinate. Il progetto della struttura e l'attività di monitoraggio costituisce parte integrante della proposta e dovrà essere oggetto di valutazione di merito.
- 4.2.3 La procedura di allocazione delle risorse dovrà essere configurata in modo da incentivare fortemente l'associazione delle Amministrazioni comunali di minori dimensioni tra loro o con la Provincia la fine di esprimere, complessivamente, un livello di risorse progettuali e gestionali e una capacità di spesa coerenti con la natura e con la scala dei fenomeni da governare.
- 4.2.4 Sarà altresì da incentivare la formazione di accordi di partenariato pubblico-privato che favoriscano la partecipazione diretta delle imprese e delle parti sociali al processo di miglioramento della sicurezza stradale in accordo con le finalità e le condizioni indicate nei capitoli 1.2 e 3.1 del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale.
- 4.2.5 Le proposte di intervento che saranno oggetto della procedura concorsuale o concertativa dovranno essere formate da:
- a) domanda di partecipazione;
 - b) quadro descrittivo (secondo quanto definito nell'ambito del primo programma di attuazione);
 - c) analisi generale dell'incidentalità (secondo quanto definito nell'ambito del primo programma di attuazione);
 - d) nota che evidenzia il carattere specifico e aggiuntivo della proposta;
 - e) proposta tecnica e relativo piano economico finanziario recante le indicazioni sulle fasi attuative;

- f) nel caso di accordi tra più enti o tra istituzioni e parti private (proposte presentate da più amministrazioni o da soggetti pubblici con la collaborazione di soggetti privati) dovrà essere prodotta la relativa documentazione amministrativa che indica gli obblighi e gli impegni delle diverse parti.

4.3 CRITERI DI RIPARTIZIONE DEI FONDI

- 4.3.1 Le risorse finanziarie saranno ripartite per circoscrizione regionale sulla base di un criterio di proporzionalità al danno sociale, con il vincolo di una allocazione pari al 33,33% delle risorse alle regioni meridionali. A tale fine si provvederà con apposito decreto da parte del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti in favore delle Regioni, per un importo pari a quanto indicato nella tabella 1 del successivo articolo 7.2. Con successivo decreto interministeriale ai sensi, dell'art. 56 della legge n. 488/99, si provvederà alla individuazione dei criteri e delle modalità per accedere ai mutui.
- 4.3.2 I fondi saranno distribuiti da ciascuna Regione ai destinatari finali degli incentivi in relazione ai principi di cui all'articolo 1.2, con particolare riferimento a quelli di proporzionalità e di premialità e tenendo conto dei tempi necessari per arrivare alla concreta attuazione degli interventi.
- 4.3.3 In via indicativa, e fatte salve eventuali condizioni particolari e valutazioni di opportunità, è opportuno predisporre procedure di allocazione delle risorse tali da incentivare sia le misure urgenti (paragrafo 2.1), sia gli interventi sistematici (paragrafo 2.2) sia le misure per rafforzare la capacità di governo della sicurezza stradale (paragrafo 2.3). In particolare su questo ultimo filone di attività dovrebbe essere canalizzata la massima quota di risorse possibile onde costruire, nei tempi più brevi, le condizioni necessarie per un progressivo miglioramento della efficacia degli investimenti in sicurezza stradale nei prossimi anni, in coerenza con i principi generali del *"Piano Nazionale della Sicurezza Stradale. Azioni Prioritarie"*, con particolare riferimento al capitolo 1.3.
- 4.3.4 Le risorse dedicate agli incentivi per interventi sulla rete stradale dovrebbero essere ripartite tra interventi sulla rete stradale urbana e interventi sulla rete stradale extraurbana rispettando quanto più possibile il principio di proporzionalità tra risorse impegnate ed entità del danno sociale.
- 4.3.5 Più in generale, le risorse afferenti alle diverse linee di finanziamento saranno allocate rispettando i principi di priorità, di aggiuntività e di premialità. Tali principi tendono a favorire:
- a) la concentrazione di risorse finanziarie e professionali sulle proposte che tendono a migliorare la sicurezza stradale nelle situazioni che registrano il maggior numero di vittime;
 - b) l'incremento del monte risorse complessivamente impegnato per migliorare la sicurezza stradale;
 - c) la canalizzazione delle risorse disponibili verso:
 - c') gli interventi che risultano più efficaci ai fini della riduzione delle vittime degli incidenti stradali;
 - c'') le amministrazioni che elaborano un progetto di miglioramento della sicurezza stradale e che possono avviarne la concreta realizzazione in tempi brevi.

4.4 GESTIONE DELLE PROCEDURE DI ALLOCAZIONE DELLE RISORSE FINANZIARIE

- 4.4.1 Le procedure per l'allocazione delle risorse saranno gestite a livello regionale, in coerenza con i principi, i criteri e i parametri concordati tra Governo nazionale, Governi regionali, Province e Comuni.
- 4.4.2 Le commissioni di valutazione per la definizione delle graduatorie di merito di cui al precedente comma 4.2.1 saranno costituite da rappresentanti delle Regioni, delle Province e dei Comuni.
- 4.4.3 I finanziamenti saranno attribuiti in misura completa al momento della definitiva ammissione al cofinanziamento - sancita da apposito atto amministrativo e da eventuale convenzione - e saranno erogati per stato di avanzamento dei lavori, in relazione alla suddivisione in fasi attuative indicata nella proposta tecnica di cui al precedente punto 4.2.5, lettera e).
- 4.4.4 Le eventuali disponibilità generate dalla perdita del diritto ad accedere ai finanziamenti a causa del mancato rispetto di termini essenziali della proposta confluiranno in un fondo per il finanziamento delle prime tra le proposte escluse per limiti di disponibilità. Spetta alle Regioni definire le procedure necessarie per riallocare le disponibilità che si venissero eventualmente a determinare.
- 4.4.5 Non potranno accedere ai finanziamenti le proposte con punteggio inferiore alla soglia di ammissibilità, secondo quanto indicato al precedente comma 4.2.1. Tale soglia sarà definita dalla Regione competente per territorio, in accordo con Province e Comuni.

5 L'ATTUAZIONE DEL PIANO IN AMBITO NAZIONALE

5.1 PROCEDURA PER L'ALLOCAZIONE DELLE RISORSE

- 5.1.1 Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti pubblica un bando nazionale per il cofinanziamento degli interventi strategici indicati nel precedente articolo 2.4 e successivi commi.
- 5.1.2 Il bando è riservato a Regioni, Province e Comuni, che potranno partecipare in forma singola o associata, valendosi o meno di accordi di partenariato pubblico-privati. Ogni amministrazione potrà candidare una sola proposta. Non potranno essere ammesse proposte che risultino in contrasto con un l'eventuale Piano o Programma regionale di sicurezza stradale eventualmente adottato dalla Regione.
- 5.1.3 Le proposte da ammettere a cofinanziamento saranno scelte in relazione ai principi indicati al precedente articolo 1.2, con particolare riferimento al principio di premialità e di specificità/aggiuntività.
- 5.1.4 Il bando dovrà indicare chiaramente:
- a) i destinatari dell'azione di incentivazione;
 - b) gli interventi ammessi a cofinanziamento;
 - c) i tempi entro cui presentare le proposte e, in caso di assegnazione di finanziamento, entro cui completare gli interventi;
 - d) i requisiti della proposta per accedere al cofinanziamento;

- e) i parametri per la valutazione e il punteggio di merito per ciascun carattere della proposta;
 - f) gli obblighi assunti dal destinatario dei finanziamenti;
 - g) entità e quote di cofinanziamento massimo (in relazione a quanto indicato nel successivo articolo 8.1).
- 5.1.5 Le proposte di intervento dovranno essere formate da:
- a) domanda di partecipazione;
 - b) quadro descrittivo (secondo quanto definito nell'ambito del primo programma di attuazione)
 - c) analisi generale dell'incidentalità (secondo quanto definito nell'ambito del primo programma di attuazione)
 - d) nota che evidenzia il carattere specifico e aggiuntivo della proposta;
 - e) proposta tecnica e relativo piano economico finanziario recante le indicazioni sulle fasi attuative;
 - f) nel caso di accordi tra più enti o tra istituzioni e parti private (proposte presentate da più amministrazioni o da soggetti pubblici con la collaborazione di soggetti privati) dovrà essere prodotta la relativa documentazione amministrativa che indica gli obblighi e gli impegni delle diverse parti.
- 5.2 PROCEDURE PER LA SCELTA DELLE PROPOSTE DA AMMETTERE A FINANZIAMENTO**
- 5.2.1 Per determinare la graduatoria di merito delle proposte di intervento sarà costituita una commissione di valutazione che in relazione ai principi di cui al punto 1.2 e alle finalità indicate al punto 2.4:
- a) stabilirà il metodo operativo di valutazione;
 - b) fisserà la soglia di punteggio minima al di sotto della quale gli interventi non possono essere finanziati in quanto incoerenti con gli obiettivi e le indicazioni del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale;
 - c) verificherà la coerenza di ciascuna proposta con i Piani e Programmi regionali di sicurezza stradale che fossero stati eventualmente adottati dalla Regione;
 - d) valuterà le proposte e ne definirà il punteggio;
 - e) stilerà la graduatoria di merito e la trasmetterà al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.
- 5.2.2 La scelta delle proposte da ammettere a finanziamento sarà effettuata sulla base della graduatoria di cui al punto precedente.
- 5.2.3 Sarà data priorità al finanziamento delle proposte relative alla creazione, rafforzamento, sviluppo dei centri di monitoraggio, secondo quanto indicato al precedente punto 2.4.1.
- 5.2.4 Il bando indicherà esplicitamente le condizioni minime da soddisfare per accedere ai finanziamenti.
- 5.2.5 Costituisce requisito indispensabile per l'accesso ai cofinanziamenti, nonché elemento di valutazione, la definizione dettagliata:
- a) dell'obiettivo da raggiungere;
 - b) dell'attività di monitoraggio dei risultati conseguiti, indicando in dettaglio le procedure di valutazione e gli indicatori per la misurazione dei

risultati;

- c) della struttura che ha l'incarico di effettuare il monitoraggio.

5.3 GESTIONE DELLE PROCEDURE DI ALLOCAZIONE DELLE RISORSE FINANZIARIE

- 5.3.1 Le procedure per l'allocazione delle risorse saranno gestite a livello nazionale, in coerenza con i principi, i criteri e i parametri indicati nei due precedenti articoli 5.1 e 5.2.
- 5.3.2 La commissione di valutazione per la definizione delle graduatorie di merito di cui al precedente comma 5.3.1 sarà nominata dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e sarà formata da dieci esperti due dei quali indicati dallo stesso Ministro, due indicati dalla Consulta Nazionale della Sicurezza Stradale, due indicati dalle Regioni, due dall'UPI e due dall'ANCI. Uno dei membri indicati dal Ministro svolgerà le funzioni di Presidente della commissione e il suo voto, in caso di parità numerica, sarà decisivo.
- 5.3.3 I finanziamenti saranno attribuiti in misura completa al momento della definitiva ammissione al cofinanziamento - sancita da apposito atto amministrativo e da eventuale convenzione - e saranno erogati per stato di avanzamento dei lavori, tenendo conto della suddivisione in fasi attuative indicata nella scheda tecnico-economica di cui al precedente comma 5.1.5, lettera e).
- 5.3.4 Le eventuali disponibilità generate dalla perdita del diritto ad accedere ai finanziamenti a causa del mancato rispetto di termini essenziali della proposta confluiranno in un fondo per il finanziamento delle prime tra le proposte escluse per limiti di disponibilità.
- 5.3.5 Non potranno accedere ai finanziamenti le proposte con punteggio inferiore alla soglia di ammissibilità, secondo quanto indicato al precedente comma 5.2.4.

6 ULTERIORI CONDIZIONI

6.1 OBBLIGO ALLA RENDICONTAZIONE E AL MONITORAGGIO DEI RISULTATI CONSEGUITI

- 6.1.1 Tutti i destinatari dei cofinanziamenti sono obbligati:
- alla rendicontazione dello stato di avanzamento dei lavori al soggetto che gestisce l'erogazione degli incentivi;
 - al monitoraggio dei risultati conseguiti in termini di evoluzione dello stato della sicurezza stradale, con particolare riferimento al numero di vittime degli incidenti stradali;
 - alla trasmissione dei risultati del monitoraggio alla Regione e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- 6.1.2 L'ultima quota di finanziamento, pari a non meno del 10%, sarà erogata dopo:
- la formale verifica del completamento dell'intervento descritto nella proposta tecnica di cui ai punti 4.2.5 lettera e) e 5.1.5, lettera e);
 - la trasmissione del primo rapporto di monitoraggio sui risultati conse-

guiti e del calendario dei successivi rapporti oppure, nel caso in cui un monitoraggio a ridosso della conclusione dell'intervento sia scarsamente significativo, l'indicazione della circostanza e la trasmissione del calendario dei rapporti di monitoraggio.

6.2 INFORMAZIONE TECNICA, BREVETTI, PATERNITÀ INTELLETTUALE

- 6.2.1 Il destinatario del cofinanziamento dovrà impegnarsi a:
- a) agevolare eventuali sopralluoghi e verifiche da parte dell'Ente erogante;
 - b) rendere disponibile la documentazione completa sull'intervento realizzato e sui risultati conseguiti, organizzando i materiali in forma tale da consentire un'agevole consultazione e una facile comprensione dell'azione posta in essere e dei risultati conseguiti.
- 6.2.2 I diritti su eventuali brevetti saranno suddivisi tra i diversi soggetti in modo proporzionale all'entità dei finanziamenti impegnati.
- 6.2.3 Per i diritti intellettuali vale lo stesso criterio di cui al comma precedente, fatto salvo il diritto alla comunicazione tecnico-scientifica che deve sottostare unicamente all'obbligo di citare la fonte e l'occasione del finanziamento.

7 RIPARTIZIONE TERRITORIALE DELLE RISORSE

7.1 RIPARTIZIONE TRA AMBITO NAZIONALE E AMBITO REGIONALE

Il 75% delle risorse del secondo Programma di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale viene riservato per gli interventi di scala regionale di cui al comma 1.1.3, lettera a); il residuo 25% viene riservato agli interventi strategici a scala nazionale di cui al comma 1.1.3, lettera b).

7.2 PARAMETRI DI RIPARTIZIONE REGIONALE

- 7.2.1 Per la ripartizione tra le circoscrizioni regionali delle risorse finanziarie sarà adottato - in coerenza con quanto indicato nel cap. 2.1 e nell'Allegato Tecnico del "*Piano Nazionale della Sicurezza Stradale*" a proposito del "*danno sociale*" - un parametro che consenta di confrontare in modo diretto l'entità complessiva del danno sociale determinato dagli incidenti stradali e la sua evoluzione tendenziale. Tale parametro sarà costituito da:
- a) la somma del numero di morti e feriti ponderati sulla base del costo sociale medio per ogni morto e per ogni ferito (in questo modo si perviene ad un unico indicatore per tutto il complesso delle vittime, tenendo conto dei diversi livelli di danno);
 - b) l'estesa stradale (considerando che, per quanto riguarda i soli interventi sulla rete stradale, a parità di danno sociale, si determina un onere maggiore nelle circoscrizioni territoriali con una rete stradale molto ampia).
- 7.2.2 Tale ripartizione ha unicamente il fine di assicurare una distribuzione delle risorse complessivamente proporzionale all'entità del danno sociale a livello regionale. L'attribuzione degli incentivi alle singole proposte avver-

rà rispettando il principio di premialità all'interno di ciascuna circoscrizione regionale.

7.2.3 I criteri sopra indicati consentono di definire l'algoritmo di ponderazione riportato di seguito:

$$P = (M \times Csm + F \times Csf) \times 80\% + Es \times 20\%$$

laddove:

Indice	Significato	Dimensione
P	"Peso" complessivo ai fini della ripartizione (nonché dell'individuazione delle priorità di intervento)	
M	Numero medio annuo di morti nell'ultimo quinquennio	morti
Csm	Costo sociale medio per ogni decesso	milioni di €
F	Numero medio annuo di feriti nell'ultimo quinquennio	feriti
Csf	Costo sociale medio per ogni decesso	milioni di €
Es	Sviluppo della rete stradale di livello regionale, provinciale e comunale ¹	Km

La quota percentuale di risorse afferente ad una data ripartizione territoriale (Q_i) si determina applicando la seguente formula:

$$Q_i = (P_i / \sum_{i..n} P_i) \times 100$$

e cioè: dividendo il "peso" di ciascuna circoscrizione territoriale (nella fattispecie, di ciascuna circoscrizione regionale) per la somma dei "pesi" di tutte le circoscrizioni, con il vincolo di attribuire una quota di risorse non inferiore al **33,33%** alle Regioni meridionali.

Tale indice determina la ripartizione regionale dei fondi illustrata nella tabella A, riportata alla fine del presente testo e che costituisce parte integrante del programma.

8 ENTITÀ E QUOTE DI COFINANZIAMENTO

8.1 MASSIMALI DEGLI INCENTIVI PER GLI INTERVENTI STRATEGICI

8.1.1 Gli incentivi riservati agli interventi strategici non potranno superare il valore di 3 milioni di Euro. Fermo restando il sopraindicato limite, gli incentivi copriranno una quota compresa tra il 45% e il 70%, del costo complessivo dell'intervento che è quello indicato dalla scheda tecnico-economica di cui al comma 4.2.5 lettera b). Quanto sopra indicato comporta che eventuali proposte con un costo complessivo superiore a 6,67 milioni di Euro, dovranno essere incentivate con quote inferiori al 45%.

8.1.2 La quota di cofinanziamento sarà determinata sulla base di criteri e parametri definiti dal bando in funzione dell'esigenza offrire il massimo sostegno allo sviluppo di interventi strategici nelle aree territoriali che manifestano le maggiori esigenze di rafforzamento della capacità di governo della sicurezza stradale. Il 33,33% degli incentivi per interventi strategici sarà riservato alle regioni meridionali.

¹ Strade statali conferite al demanio regionale, strade provinciali, strade comunali extraurbane ed urbane, secondo i dati contenuti nel Piano Nazionale della Sicurezza Stradale.

8.2 INCENTIVI GESTITI A LIVELLO REGIONALE

- 8.2.1 L'allocazione regionale delle risorse, per quanto riguarda l'entità e le quote di cofinanziamento, si baserà sui seguenti criteri.
- a) L'ammontare dell'incentivo finanziario dovrà soddisfare il principio di proporzionalità rispetto all'entità e alla complessità dei fattori di rischio da contrastare e al volume del danno sociale da ridurre.
 - b) L'entità massima del cofinanziamento sarà commisurata al danno sociale mentre la quota massima di cofinanziamento (e cioè la percentuale di intervento coperta dal finanziamento a carico dello Stato) sarà progressivamente più elevata al diminuire delle dimensioni demografiche dell'ente proponente, al fine di compensare la minore capacità di spesa delle circoscrizioni amministrative di minori dimensioni.
 - c) Nel caso di più Amministrazioni che partecipano in forma associata il danno sociale e le dimensioni demografiche saranno determinati come indicato di seguito:
 - c') nel caso di amministrazioni di diverso livello (ad esempi una Provincia e diversi Comuni) si farà riferimento alla circoscrizione amministrativa maggiore che "contiene" tutte le altre;
 - c'') nel caso di amministrazioni dello stesso livello (ad esempio più Comuni o più Province) si farà riferimento alla somma dei valori.
- 8.2.2 Tenendo conto di quanto indicato sopra, il Programma di Attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale 2003 determina i seguenti massimali di finanziamento (in valore assoluto e in quota sul totale). Tali massimali potranno essere modificati da ciascuna Regione per gli interventi che ricadono nel territorio di propria competenza, con motivata decisione, in relazione alla situazione locale o a scelte riguardanti la strategia regionale di miglioramento della sicurezza stradale.

Tab. 1

MASSIMALI INDICATIVI PER GLI INTERVENTI IN ATTUAZIONE DEL PIANO (I valori sono espressi in milioni di Euro)		
	Valore	Quota %
Province e comuni con carattere di grande area metropolitana	3	50%
Province e comuni che comprendono/sono una grande area urbana	1,5	50%
Province e comuni di dimensione intermedia	0,8	55%
Province e comuni di piccola dimensione	0,5	60%

- 8.2.3 I massimali adottati da ciascuna Regione dovranno essere determinati in modo da assicurare un soddisfacente equilibrio tra due obiettivi fondamentali:
- a) favorire la più ampia partecipazione alla attuazione del Piano (tenendo quindi bassa l'entità degli incentivi al fine di poter finanziare il più alto numero possibile di interventi);
 - b) mantenersi al di sopra della soglia che innesca un effettivo processo di innovazione nell'azione di governo della sicurezza stradale (definendo, a tale fine, incentivi di consistenza tale da giustificare l'impegno incrementale richiesto alla Amministrazione locale per av-

viare i nuovi processi di governo della sicurezza stradale).
Attraverso questo bilanciamento di obiettivi, il Programma di Attuazione intende evitare che si possa determinare una distribuzione di incentivi che consentono di aumentare la quota di risorse dedicate al miglioramento della sicurezza stradale, senza tuttavia innescare quei processi di innovazione degli interventi e di miglioramento della loro efficacia che sono essenziali per cominciare a riassorbire il ritardo di sicurezza stradale che l'Italia ha accumulato negli ultimi dieci anni.

Tab. A

RIPARTIZIONE REGIONALE DELLE RISORSE FINANZIARIE

Sulla base dei parametri di cui al punto 7.2 la quota di risorse per l'attuazione del Piano a livello regionale viene ripartita come rappresentato nella sottostante tabella. I valori sono riferiti alla prima annualità dei limiti di impegno quindicennale, pari al 75% di 40 miliardi per anno, come previsto dall'art. 56 della legge 488/99.

	QUOTA %	VALORE (Migliaia di Euro)	VALORE (Milioni di Lire)
PIEMONTE	6,9952%	1.083,816	2.098,561
VALLE D'AOSTA	0,2286%	35,426	68,595
LOMBARDIA	15,7306%	2.437,249	4.719,171
Trento	0,8761%	135,734	262,819
Bolzano	0,8831%	136,825	264,930
VENETO	7,9888%	1.237,765	2.396,648
FRIULI VENEZIA GIULIA	2,4325%	376,886	729,753
LIGURIA	2,9427%	455,931	882,805
EMILIA ROMAGNA	9,5023%	1.472,253	2.850,679
TOSCANA	6,4015%	991,830	1.920,451
UMBRIA	1,6306%	252,637	489,173
MARCHE	2,9489%	456,891	884,665
LAZIO	8,1092%	1.256,411	2.432,752
CENTRO-NORD	66,6700%	10.329,654	20.001,000
ABRUZZO	3,6833%	570,677	1.104,984
MOLISE	0,9869%	152,915	296,085
CAMPANIA	5,7253%	887,064	1.717,595
PUGLIA	5,8275%	902,889	1.748,236
BASILICATA	1,4674%	227,362	440,233
CALABRIA	3,8055%	589,606	1.141,636
SICILIA	8,2432%	1.277,179	2.472,963
SARDEGNA	3,5909%	556,363	1.077,268
SUD	33,3300%	5.164,053	9.999,000
TOTALE	100,0000%	15.493,707	30.000,000