



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

---

**PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE**

**Doc. 1 / 4**

**4° E 5° PROGRAMMA DI ATTUAZIONE**  
**RELAZIONE ILLUSTRATIVA**

---

O T T O B R E    2 0 0 8



## PREMESSA

Il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale viene realizzato tramite programmi annuali di attuazione. Il 1° e 2° Programma di attuazione sono stati finanziati con le risorse di cui alla legge n. 488/1999. Il 3° Programma di Attuazione è stato finanziato con l'annualità 2007 della legge finanziaria 2007, comma 1035.

Il 4° e 5° Programma di attuazione, di cui al presente documento, vengono finanziati con le risorse relative alla annualità 2008, per quanto attiene al 4° Programma e alla annualità 2009 per quanto attiene al 5° Programma.

Il dispositivo di ripartizione di cui alla tabella A riportata alla fine del documento 1/4, Relazione Illustrativa, riguarda sia il 4° che il 5° Programma di attuazione e si applica alle risorse già presenti in bilancio, pari a € 53.000.000, per quanto riguarda il 4° Programma di attuazione e alle disponibilità che saranno iscritte in bilancio per l'anno 2009, per quanto riguarda il 5° Programma di Attuazione

Il 4° e 5° Programma di Attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale sono definiti dai quattro elaborati indicati di seguito.

Doc. 1/4 Relazione illustrativa.

Doc. 2/4 Bando tipo per interventi di rilevanza nazionale a favore della sicurezza stradale.

Doc. 3/4 Documentazione di supporto per la gestione del bando per interventi di rilevanza nazionale a favore della sicurezza stradale.

Doc. 4/4 Documentazione tecnica. Distribuzione territoriale delle vittime degli incidenti stradali e classi di danno.

*Tutti gli elaborati che costituiscono il 4° e 5° Programma di Attuazione sono disponibili in formato PDF sul sito del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.*



## 1 AVVERTENZA

L'11 dicembre 2007 l'Istat ha pubblicato la nuova serie di dati sugli incidenti stradali che aggiorna i dati al 2006 e sostituisce i precedenti dati degli anni compresi tra il 2000 e il 2005. La nuova serie corregge alcune notevoli sottostime che in sei anni (2000-2005) hanno determinato la mancata registrazione di 2.248 morti e 184.320 feriti per un costo sociale di 16.701 milioni di Euro. In effetti la vecchia serie sottostimava mediamente il numero di morti del 6,0%; il numero di feriti del 9,4% e il costo sociale dell'8,5%.

Il confronto dei nuovi dati sugli incidenti stradali con le statistiche sanitarie (entrambe curate dall'Istat ma con fonti, modalità di rilevazione e finalità del tutto diverse) mostra come la nuova serie sia decisamente più affidabile e completa. In tutte le elaborazioni a supporto del 4° e 5° Programma di attuazione è stata utilizzata la nuova serie Istat.

## 2 IL CONTESTO<sup>1</sup>

Nel 2006 gli incidenti stradali in Italia hanno determinato **5.669 morti e 332.955 feriti** con un costo sociale stimato in **32.410 milioni di Euro**, pari al 2.6% del PIL. Questi valori sono il risultato:

- di una **fase di crescita delle vittime annue** (+304 morti e +114.279 feriti, con un incremento del costo sociale pari a +8.835 milioni di Euro/anno) che si è sviluppata tra il 1996 e il 2002, in controtendenza rispetto ai restanti Paesi dell'UE15<sup>2</sup>;
- di una **successiva fase di riduzione** (-1.311 morti, -45.537 feriti, con un riduzione di 5.180 milioni di Euro/anno), innescata dalla revisione del codice del 2003 (Legge 151 del 2003), con particolare riferimento alla patente a punti, dalle prime applicazioni del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, dalla normativa sulla riorganizzazione delle sanzioni (L. 160 del 2007) e dal forte incremento dei controlli sui compor-

---

<sup>1</sup> Per una analisi più articolata dello stato e della evoluzione della sicurezza stradale in Italia si rimanda alla Quarta Relazione sullo Stato della Sicurezza Stradale.

<sup>2</sup> I confronti con l'Unione europea vengono svolti sempre con riferimento all'UE15 e cioè all'Unione europea prima degli ultimi due allargamenti, costituita in netta prevalenza da Paesi con sistemi infrastrutturali e di mobilità maturi, paragonabili a quello italiano.



tamenti di guida, con particolare riferimento alla guida in stato di ebbrezza).

Il confronto tra l'evoluzione delle vittime degli incidenti stradali in Italia e nell'UE15 evidenzia tre aspetti di notevole rilevanza.

- a) Dal 1965 al 1995 l'Italia ha registrato tassi di mortalità e ferimento nettamente più bassi di quelli dell'UE15 il che implica che mediamente la mobilità su strada nel nostro Paese aveva livelli di sicurezza sensibilmente superiori alla media europea. Il massimo "*vantaggio*" di sicurezza si registra nel 1989 quando rispetto all'UE15 l'Italia fa registrare livelli di mortalità e ferimento più bassi rispettivamente del 21% e del 34%.
- b) La crescita delle vittime e, conseguentemente, dei tassi di mortalità e ferimento, avvenuta in Italia tra il 1996 e il 2002 – periodo durante il quale nell'UE15 il numero di morti e feriti è nettamente diminuito – ha modificato la posizione del nostro Paese tra quelli dell'UE15: il livello di sicurezza stradale si è progressivamente abbassato e alla fine del periodo, nel 2002, l'Italia aveva accumulato un ritardo di sicurezza stradale che si concretizzava in un **tasso di mortalità superiore del 20% a quello dell'UE15** e in un **tasso di ferimento superiore del 24%**. In sostanza la collocazione del nostro Paese rispetto all'UE15 risulta ribaltata.
- c) La ripresa del processo di miglioramento della sicurezza stradale ha riallineato l'evoluzione italiana a quella europea (a meno di un saggio di riduzione delle vittime leggermente più basso) ma **il ritardo accumulato nel periodo precedente è rimasto sostanzialmente inalterato**, anzi, a causa dei saggi di riduzione delle vittime più contenuti si è sensibilmente ampliato: nel 1996 il **tasso di mortalità italiano risultava più elevato di quello europeo del 26%** e quello di **ferimento più elevato del 20%**.



Fig. 1

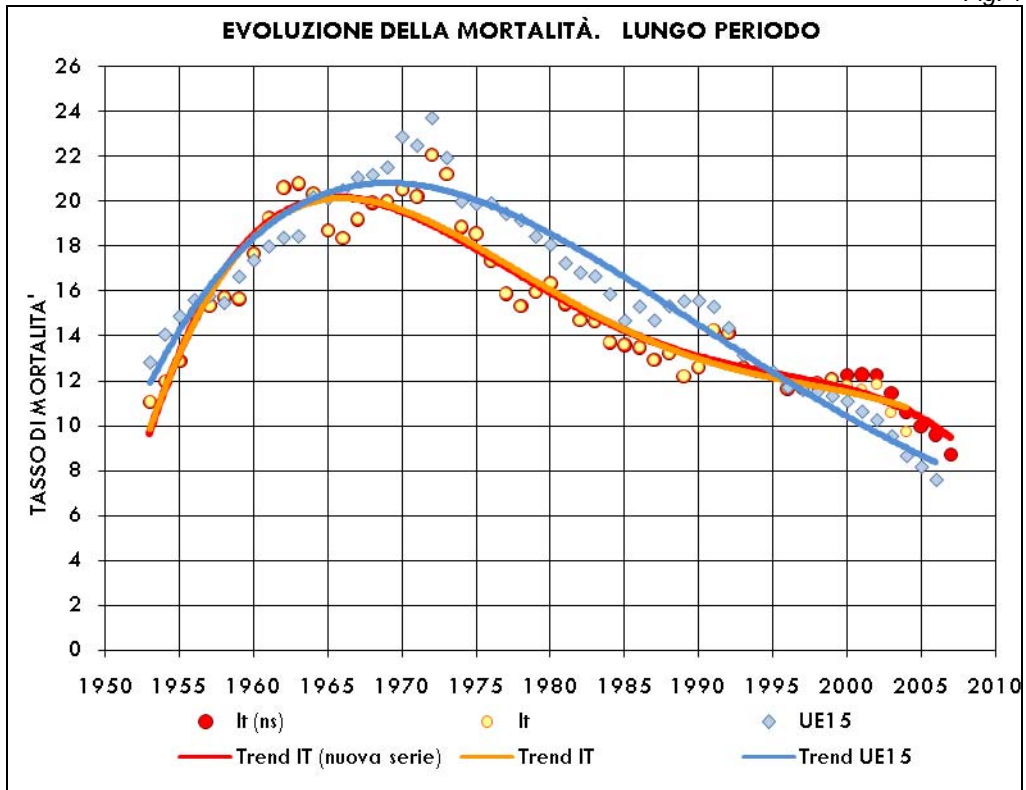
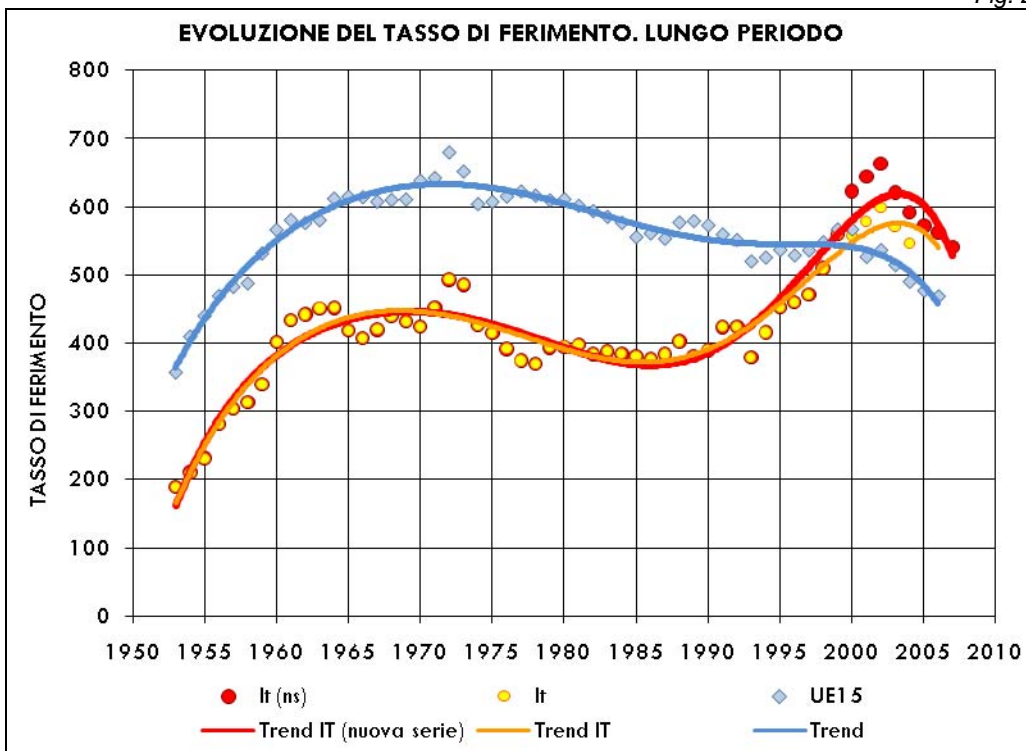


Fig. 2





Tab. 1

<b>VITTIME E COSTO SOCIALE</b>						
	<b>MORTI</b>		<b>FERITI</b>		<b>COSTO SOCIALE</b>	
	Numero	Var % su anno pre- cedente	Numero	Var % su anno pre- cedente	Numero	Var % su anno pre- cedente
1995	7.020	-1,0%	259.571	9,1%	28.893	5,5%
1996	6.676	-4,9%	264.213	1,8%	28.755	-0,5%
1997	6.712	0,5%	270.962	2,6%	29.301	1,9%
1998	6.837	1,9%	293.842	8,4%	31.160	6,3%
1999	6.949	1,6%	322.999	9,9%	33.462	7,4%
2000	7.061	1,6%	360.013	11,5%	36.343	8,6%
2001	7.096	0,5%	373.286	3,7%	37.369	2,8%
2002	6.980	-1,6%	378.492	1,4%	37.590	0,6%
2003	6.563	-6,0%	356.475	-5,8%	35.388	-5,9%
2004	6.122	-6,7%	343.179	-3,7%	33.794	-4,5%
2005	5.818	-5,0%	334.858	-2,4%	32.758	-3,1%
2006	5.669	-2,6%	332.955	-0,6%	32.410	-1,1%
2007 <sup>(A)</sup>	5.053	-10,9%	321.992	-3,3%	30.745	-5,1%
<b>1997-2002<sup>(B)</sup></b>	<b>304</b>	<b>4,6%</b>	<b>114.279</b>	<b>43,3%</b>	<b>8.835</b>	<b>30,7%</b>
<b>2003-2006<sup>(B)</sup></b>	<b>-1.311</b>	<b>-18,8%</b>	<b>-45.537</b>	<b>-12,0%</b>	<b>-5.180</b>	<b>-13,8%</b>

(A) Stima; (B) Le variazioni percentuali sono calcolate sull'anno che precede il periodo in esame

Tab. 2

<b>INDICI DI RISCHIO</b>			
	<b>TASSI DI MORTALITÀ</b>	<b>TASSI DI FERIMENTO</b>	<b>COSTO SOCIALE PROCAPITE</b>
1995	12,3	453,3	505
1996	11,6	460,8	502
1997	11,7	471,6	510
1998	11,9	510,5	541
1999	12,1	560,6	581
2000	12,2	624,2	630
2001	12,3	645,3	646
2002	12,2	664,1	660
2003	11,3	615,8	611
2004	10,5	587,0	578
2005	9,9	570,0	558
2006	9,6	563,1	548
2007 <sup>(A)</sup>	8,5	541,0	517
<b>1997-2002</b>	<b>0,6</b>	<b>203</b>	<b>158</b>
<b>2003-2006</b>	<b>-2,6</b>	<b>-101</b>	<b>-112</b>

(A) Stima;

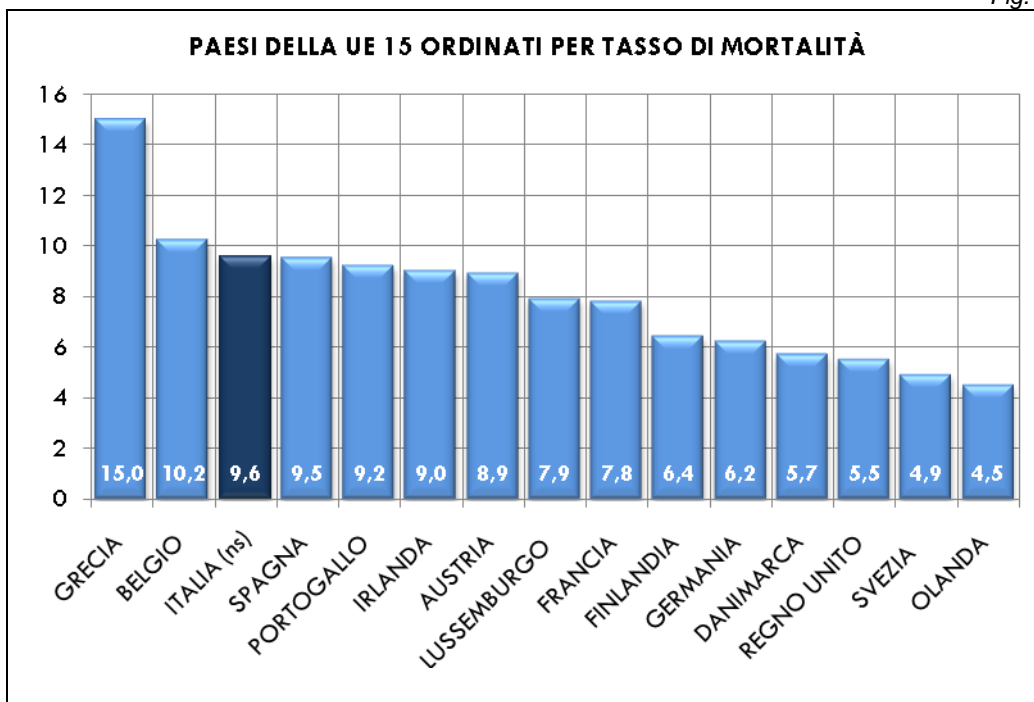


### 3 PROBLEMI PRIORITARI

La sicurezza stradale in Italia presenta quattro ordini di problemi prioritari che riguardano tutto il Paese.

- a) Il **tasso di mortalità italiano (9,6 morti per 100.000 abitanti) è nettamente superiore alla media dell'UE15 (7,6 morti per 100.000 abitanti)** e colloca l'Italia in **terzultima posizione (13° posto)** nella graduatoria di sicurezza dei quindici Paesi dell'Unione prima degli ultimi due allargamenti (Paesi che sono anche quelli che presentano sistemi di mobilità maturi). Registrano tassi di mortalità superiori a quello italiano solo la Grecia (15,0 morti per 100.000 abitanti) e il Belgio (10,2 morti per 100.000 abitanti). Il Paese con il più basso tasso di mortalità, l'Olanda registra 4,5 morti per 100.000 abitanti, meno della metà del tasso italiano.

Fig. 3



- b) Il **tasso di riduzione delle vittime degli incidenti stradali in Italia è inferiore a quello medio europeo**. Durante la fase di miglioramento della sicurezza stradale iniziata nel 2003 il nostro Paese ha registrato una riduzione del numero di morti pari a **-18,8%** mentre nell'UE15 la riduzione è stata pari a **-23,8%**. Alle tendenze attuali il nostro Paese non riuscirà a raggiungere l'obiettivo comunitario del dimezzamento delle vittime entro il 2010 (peraltro il "Rapporto di medio periodo" della Commissione europea indica che l'Unione Europea non sarà in grado di ridurre del 50% le vittime entro il 2010). A causa di questa più lenta



evoluzione l'Italia, nel 2006, è diventata il Paese con il maggior numero in assoluto di morti per incidenti stradali tra i Paesi dell'UE15.

- c) L'evoluzione della sicurezza stradale del nostro Paese mostra una evidente **debolezza strutturale**. Nei dieci semestri che vanno dal luglio 2003 al giugno 2008 (per gli ultimi tre semestri si dispone di dati parziali resi disponibili dal Ministero dell'Interno) si sono rilevati riduzioni significative di morti e di feriti solo nei quattro semestri immediatamente successivi alle due revisioni del Codice della Strada (L.151/2003 e L.160/2007). Negli altri sei semestri le vittime sono diminuite in misura minima o sono rimaste stabili o, in un semestre, sono cresciute. Ciò significa che allo stato attuale manca un "meccanismo" strutturale che determini una riduzione costante e stabile delle vittime degli incidenti stradali e che i provvedimenti adottati per migliorare la sicurezza stradale hanno avuto una efficacia di breve durata. Vogliamo porre nella massima evidenza che ciò non significa che siamo di fronte ad un andamento oscillante con fasi alterne di miglioramento e di regresso della sicurezza stradale ma che alla fase di miglioramento (2° semestre 2003 e 1° semestre 2004) ha fatto seguito una lunga fase di stagnazione (dal 2° semestre del 2004 fino al 1° semestre del 2007).

Fig. 4

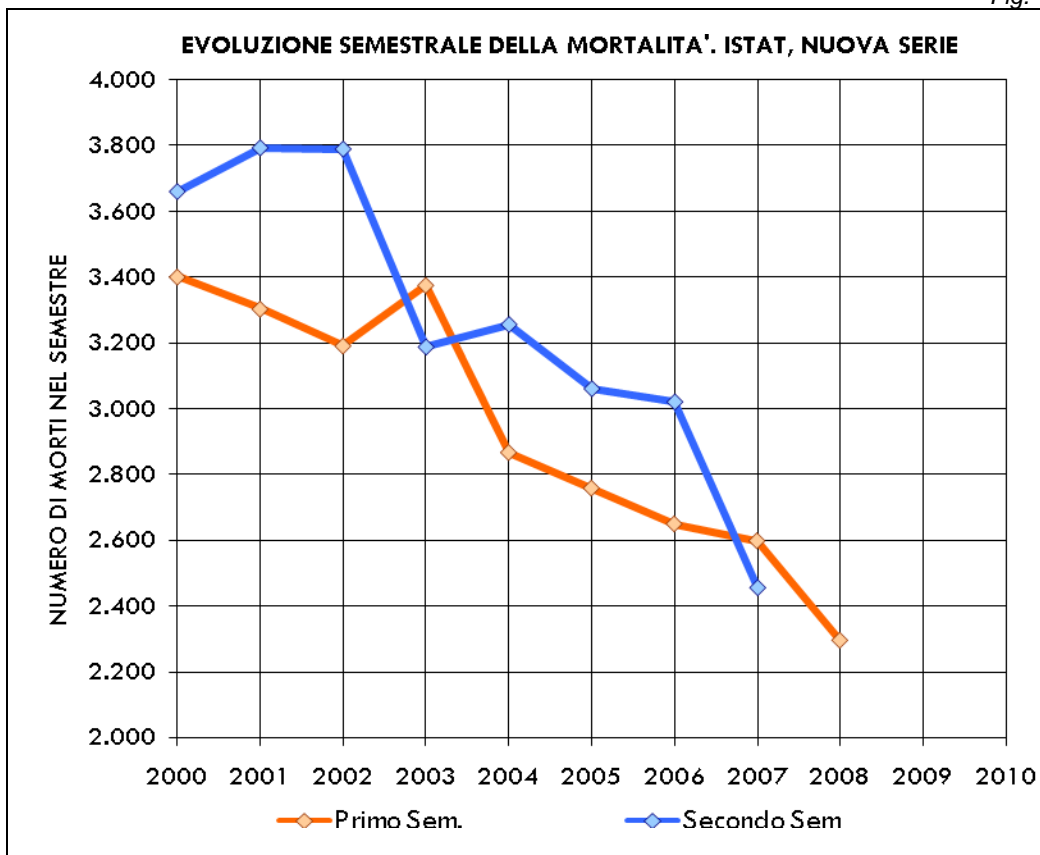
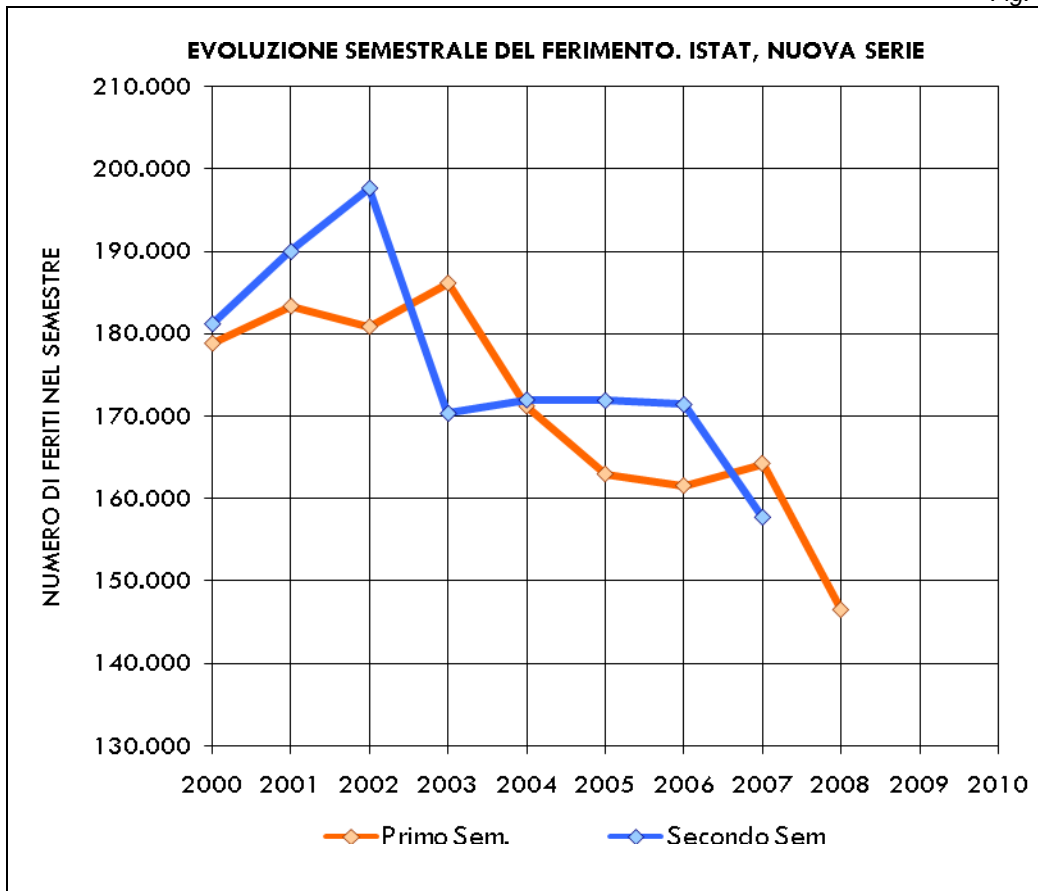






Fig. 5



d) Infine, nel nostro Paese esistono **enormi divari di sicurezza** sia per quanto riguarda i livelli di rischio, sia per quanto riguarda l'evoluzione delle vittime.

I tassi provinciali di mortalità variano da 3 a 24 morti per 100.000 abitanti (rispettivamente a Vibo Valentia e a Ravenna).

Per quanto riguarda i divari evolutivi, nel nostro Paese, durante il triennio 2004-2006, 13 province hanno registrato una crescita complessiva delle vittime, allontanandosi sempre più dall'obiettivo europeo e nazionale e altre 14 hanno registrato riduzioni di vittime così esigue che alle tendenze attuali occorrerebbero da 20 a 50 anni per raggiungere l'obiettivo indicato dal Piano Nazionale e dalla Commissione europea per il 2010. Al capo opposto 27 province hanno conseguito una riduzione di vittime così ampia che, se verranno confermate le tendenze attuali, riusciranno a raggiungere l'obiettivo del dimezzamento prima della scadenza (prima del 2010).

In sostanza, siamo di fronte ad un'Italia a due velocità:

- una parte del Paese registra un forte deterioramento dei livelli di sicurezza, continua ad accumulare un ritardo sempre più ampio ri-



- petto all'evoluzione media europea e si sta allontanando dagli standard di sicurezza indicati dagli obiettivi comunitari;
- contemporaneamente, un'altra parte del Paese ha realizzato progressi di sicurezza stradale di straordinaria entità che, alle tendenze attuali, consentirebbero di raggiungere tali obiettivi ben prima del 2010.

Per contrastare gli enormi divari di sicurezza e, soprattutto, la debolezza strutturale e l'incapacità ad innescare un processo stabile di miglioramento, per recuperare un ritardo di sicurezza che non è stato minimamente ridotto dai miglioramenti conseguiti nell'ultimo quadriennio (anzi, è leggermente aumentato), sono necessarie **modificazioni strutturali** delle strategie e delle azioni a livello nazionale, regionale e locale, occorre creare **nuovi strumenti, nuove abilità** e, soprattutto, raggiungere **più elevati livelli di efficacia**. Il sistema di azioni impiegato sino ad oggi per migliorare la sicurezza stradale si è rivelato insufficiente o di breve momento.

#### **4 TENDENZE EVOLUTIVE E OBIETTIVO GENERALE DEL PIANO**

Il confronto tra l'obiettivo comunitario e nazionale del dimezzamento delle vittime entro il 2010 e la linea evolutiva dell'ultimo periodo<sup>3</sup> mostra, alle tendenze in atto, il nostro Paese, nel 2010:

- per quanto riguarda la mortalità dovrebbe arrivare non molto distante dall'obiettivo (circa 200 unità in più);
- per quanto riguarda il numero di feriti dovrebbe attestarsi su un numero di vittime nettamente superiore a quello di obiettivo (circa 90.000 feriti/anno in più).

---

<sup>3</sup> Tali tendenze sono state valutate utilizzando anche i dati parziali e provvisori del 2007.



Fig. 6

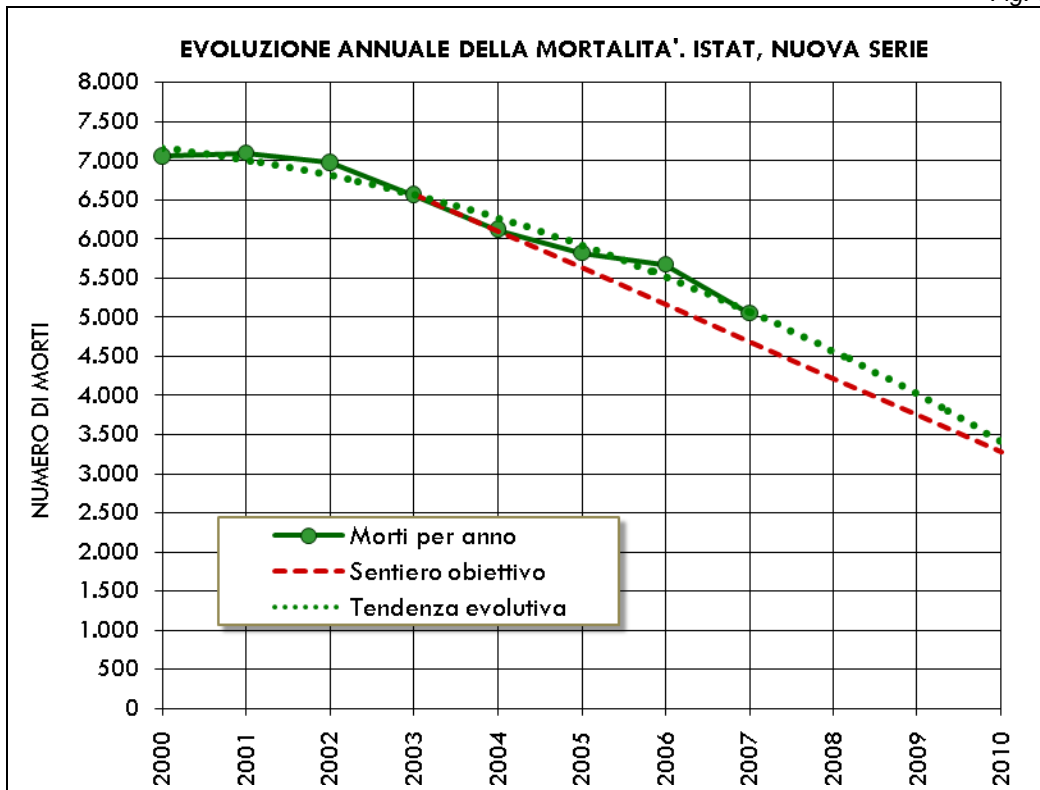
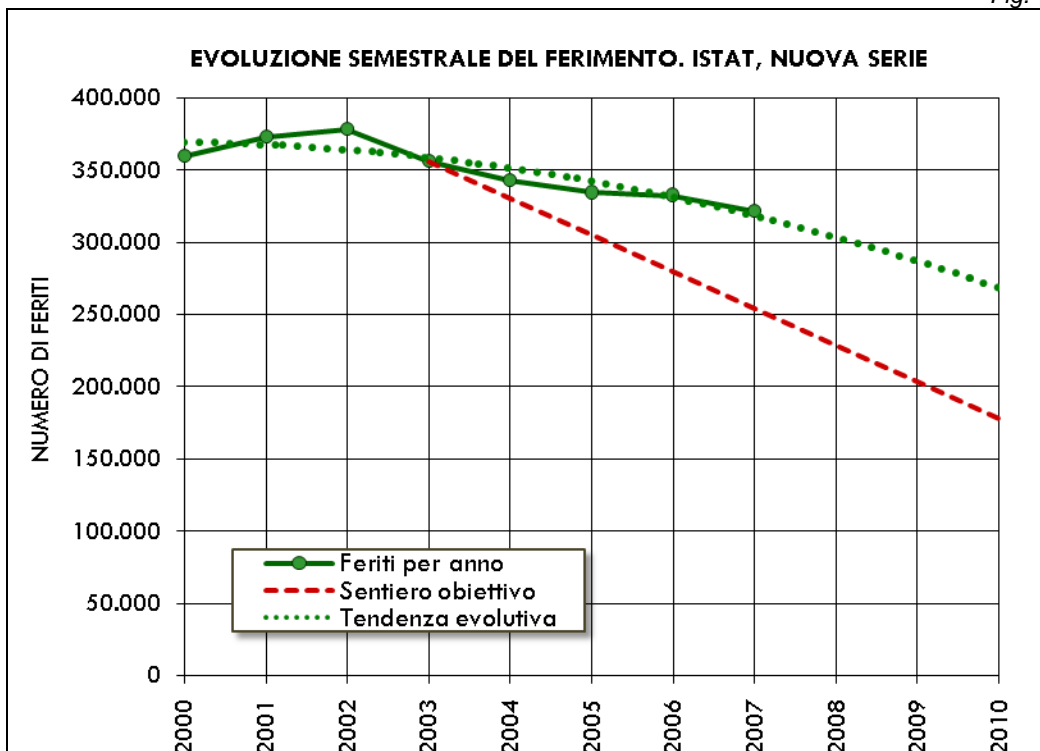


Fig. 7





Occorre tuttavia precisare le tendenze evolutive riportate sopra **non hanno alcun valore previsivo** ma servono solo a valutare la natura delle tendenze in essere, laddove il fine del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale e i relativi Programmi di attuazione è esattamente quello di contrastare le tendenze in atto per piegarle verso livelli di sicurezza più soddisfacenti.

Infine si reputa essenziale rilevare che il raggiungimento dell'obiettivo del dimezzamento porterebbe l'Italia ad un livello di mortalità di 6.1 morti per 1000.000 abitanti e cioè ad un livello di sicurezza **nettamente inferiore a quello già oggi presente in quattro Paesi europei** (Danimarca, Regno Unito, Svezia ed Olanda) e analogo a quello esistente in Germania e in Finlandia. In altri termini, il nostro Paese, a causa del ritardo accumulato nella seconda metà degli anni '90, quand'anche conseguisse pienamente l'obiettivo comunitario, resterebbe al di sotto dei livelli di sicurezza già oggi esistenti in quasi la metà dei Paesi dell'UE15.

Per assicurare ai cittadini un livello di sicurezza in linea con le posizioni di eccellenza che l'Italia aveva fino al 1980 occorrerebbe raggiungere, nel 2010, un tasso di mortalità **non superiore a 5 morti per 100.000 abitanti**. Occorre cioè determinare un miglioramento così intenso da consentire il recupero di tutto o gran parte del ritardo di sicurezza accumulato negli anni '90.

## 5 OBIETTIVI SPECIFICI DEL 4° E 5° PROGRAMMA

I contenuti del 4° e 5° Programma di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale sono definiti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in relazione allo stato e all'evoluzione della sicurezza stradale nonché allo stato di attuazione del 1° e del 2° Programma attuativo del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, secondo quanto riportato nel *"Libro Bianco. Bilancio Generale"* predisposto dalla Segreteria Tecnica della Consulta Nazionale sulla Sicurezza Stradale e alle indicazioni emerse nel corso degli incontri organizzati dallo stesso Ministero con i rappresentanti delle Regioni.

Per ridurre gli enormi divari di sicurezza e, soprattutto, per modificare la bassa capacità di miglioramento sono necessarie **modificazioni strutturali** delle strategie e delle azioni a livello nazionale, regionale e locale, occorre creare **nuovi strumenti, nuove abilità** e costruire le condizioni per raggiungere **più elevati livelli di efficacia**.



Il sistema di azioni impiegato negli anni passati per migliorare la sicurezza stradale si è rivelato insufficiente o di breve momento. Per tenere il passo dei Paesi che hanno realizzato i più cospicui miglioramenti, per raggiungere i Paesi che vantano le migliori condizioni di sicurezza (con tassi di mortalità che sono la metà di quello italiano) e per dimezzare il numero di vittime entro il 2010, dobbiamo **migliorare la capacità di governo della sicurezza stradale a livello nazionale, regionale e locale** e questo lo si potrà ottenere solo con modificazioni strutturali delle strategie di sicurezza stradale e con un sistema di azioni profondamente innovativo in grado:

- I) di imprimere una decisa **accelerazione alla velocità di riduzione delle vittime**;
- II) di esercitare una robusta **azione di riequilibrio** e, in particolare, di mettere in sicurezza le strade, i territori, le modalità di spostamento che registrano livelli di rischio nettamente più elevati della media o che stanno subendo un forte deterioramento dei livelli di sicurezza.

Per creare le condizioni favorevoli ad un aumento strutturale e durevole dell'efficacia delle azioni poste in essere il 4° e 5° Programma di attuazione si ispirano a tre principi.

- a) Lo sviluppo della **concertazione interistituzionale e del partenariato pubblico-privato in una logica di sussidiarietà attiva** che implica una stretta interazione tra i livelli di governo nazionale, regionale e locale. A tale proposito si nota che i risultati del primo bilancio sulle modalità di attuazione del Piano e sui risultati sino ad ora conseguiti mostrano con grande evidenza come i principali fattori di debolezza di tutta la prima fase del processo attuativo del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale siano stati: lo scarso coordinamento, una sussidiarietà che a volte è risultata carente, una diffusione delle esperienze insufficiente sotto il profilo della comunicazione e ancor più sotto quello del confronto e della valutazione/verifica di efficacia.
- b) Il **rafforzamento delle capacità di governo della sicurezza stradale a livello nazionale, regionale e locale**, al fine di creare i presupposti di un miglioramento stabile della sicurezza stradale, non affidato a singoli progetti ma allo svilupparsi di una nuova logica di intervento, al consolidarsi di strutture e strumenti di governo che consentano in via ordinaria una forte e costante accelerazione della velocità di riduzione delle vittime degli incidenti stradali, riallineando l'evoluzione italiana a quella dei Paesi più virtuosi.
- c) **Migliorare e rendere più cogenti i meccanismi selettivi e premiali** al fine di favorire la concentrazione delle risorse sugli interventi più soddisfacenti sotto il profilo della capacità di riduzione delle vittime e dell'efficacia, di costruire un repertorio di linee di azioni di elevata efficacia da utilizzare come riferimento per la definizione di nuove stra-



tegie e nuove linee di azione, di favorire una rapida e sistematica diffusione della conoscenza di tali linee di azione e di fornire assistenza per la loro applicazione e adattamento nei diversi contesti.

## 6 CAMPI DI INTERVENTO

In relazione a quanto sopra considerato e ai risultati del confronto con le Regioni in occasione delle riunioni del 22 luglio e 16 settembre, che si sono svolte a Roma presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, i campi di intervento ammessi ai finanziamenti del 4° e 5° Programma di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale vengono definiti come indicato di seguito.

- A) Settore A, rafforzamento della **capacità di governo della sicurezza stradale**, costituito da cinque campi di azione, come indicato di seguito.
- A1) Realizzazione di **strumenti di coordinamento, pianificazione e programmazione** delle misure a favore della sicurezza stradale di livello comunale, intercomunale e provinciale. Gli strumenti finanziabili dal Piano devono riguardare tutte le componenti infrastrutturali, di mobilità e di incidentalità del territorio sul quale si applicano.
  - A2) Realizzazione di **centri di monitoraggio regionali e locali** (provinciali e comunali) finalizzati ad analizzare lo stato e l'evoluzione della sicurezza stradale, i fattori di rischio, le misure intraprese per migliorare la sicurezza stradale e nonché i risultati raggiunti da tali misure e la loro efficacia. La regolamentazione dei finanziamenti a favore dei centri di Monitoraggio regionali viene illustrata nel successivo punto 7.
  - A3) Definizione e attuazione di **piani di addestramento al governo della sicurezza stradale per tecnici e decisori**, sia sotto il profilo tecnico, sia sotto quello della programmazione, pianificazione e gestione del sistema di interventi a favore della sicurezza stradale.
  - A4) Iniziative rivolte al **contrasto dei comportamenti ad alto rischio** comprendenti: indagini sulle caratteristiche e sulla distribuzione sociale, spaziale e temporale dei comportamenti di guida ad elevato rischio; definizione delle misure più efficaci per



contrastare tali comportamenti; applicazione di tali misure e verifica della loro efficacia.

B) Settore B, formazione di una **nuova cultura della sicurezza stradale**, costituito da tre campi di azione, come indicato di seguito.

B1) Definizione e realizzazione di **progetti pilota nel campo della formazione alla mobilità sicura e sostenibile della popolazione in età scolare**, secondo criteri di sistematicità, coerenza, integrazione, orientamento su obiettivi specifici e misurabili, monitoraggio dei risultati e valutazione della loro efficacia, condivisione dei risultati delle esperienze.

B2) **Campagne locali di informazione e sensibilizzazione** da integrare in una banca generale di comunicazione per la sicurezza stradale (messa in rete delle esperienze di informazione/sensibilizzazione, valorizzazione e diffusione delle esperienze più significative, creazione di un sistema di informazione e sensibilizzazione rivolto sia alla popolazione adulta in generale, sia a specifici segmenti e tipologie sociali).

B3) Costituzione di **consigli, consulte e associazioni** per promuovere la diffusione della cultura della sicurezza stradale e/o la realizzazione di misure per migliorare la sicurezza stradale.

C) Settore C, interventi su **componenti di incidentalità prioritarie** ai fini del miglioramento complessivo della sicurezza stradale nel Paese, costituito da sette campi di azione, come indicato di seguito.

C1) Individuazione delle tratte **stradali extraurbane che presentano le maggiori concentrazioni di vittime** per incidenti stradali, analisi dei fattori di rischio, definizione della gamma di interventi efficaci per eliminare o ridurre i fattori di rischio, valutazione delle alternative e scelta della alternativa più soddisfacente, sua definizione progettuale e realizzazione o avvio dell'intervento (o degli interventi).

C2) Piani, programmi e interventi per **migliorare la sicurezza stradale nelle aree urbane** ad elevata incidentalità, attraverso misure di regolamentazione del traffico, riqualificazione del sistema viario, interventi urbanistici (*"Progetto città sicure"*).

C3) Piani, programmi e interventi per **migliorare la sicurezza della mobilità ciclopedonale** sia attraverso una opportuna regolamentazione del traffico, sia attraverso la creazione di percorsi protetti e riservati. Una elevata priorità dovrà essere attribuita alle proposte che prevedono la creazione di ampie aree protette o un rilevante ampliamento della superficie stradale riservata esclusivamente alla mobilità ciclopedonale o, ancora, la creazio-



- ne di una ampia rete di percorsi ciclopedonali protetti o con esclusione del traffico motorizzato da tutta la sede stradale.
- C4) Misure per la **messa in sicurezza della mobilità su due ruote a motore** basate sull'analisi dell'incidentalità specifica, sulla individuazione delle situazioni e dei fattori di rischio presenti in loco, sull'individuazione delle tipologie di interventi più efficaci, e sulla realizzazione dei relativi interventi.
- C5) Misure a favore del **miglioramento della sicurezza della mobilità su strada dei cittadini anziani** attraverso una adeguata informazione sui rischi specifici dell'età più avanzata, i rischi indotti dall'uso di farmaci, la creazione di servizi di trasporto dedicati, la realizzazione di percorsi ciclopedonali e aree di incontro ideati in modo specifico per le esigenze di sicurezza degli anziani.
- C6) **Progetti pilota e interventi per la messa in sicurezza degli spostamenti casa-lavoro**, con particolare riferimento al pendolarismo, che rispettino un protocollo di analisi, individuazione dei fattori di rischio e delle possibili soluzioni, progettazione delle misure di messa in sicurezza e loro attuazione.
- C7) **Riduzione dei maggiori divari di rischio** esistenti a livello provinciale attraverso piani di azione che rispondano ad uno specifico protocollo e che prevedano anche attuazioni pilota.

## 7 CENTRI DI MONITORAGGIO REGIONALI

Le Regioni che non hanno avuto accesso ai finanziamenti per la realizzazione dei Centri di Monitoraggio regionali previsti nel 2° Programma di attuazione possono dedicare non più del 30% dei fondi loro assegnati dal 4° e 5° Programma di attuazione per la realizzarne di un centro di monitoraggio e governo della sicurezza stradale di livello regionale, raccordato con i centri di monitoraggio provinciali e comunali.

In stretta coerenza con quanto previsto in questa materia dal 2° Programma di attuazione, i centri di monitoraggio regionali per usufruire degli incentivi del presente programma dovranno avere tassativamente 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 di





- retta 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.

I centri di monitoraggio regionali dovranno rendere fruibile alla Direzione Generale per la Sicurezza Stradale la base dati, le elaborazioni e gli studi realizzati in materia di sicurezza stradale.

## 8 MECCANISMO ALLOCATIVO

### 8.1 ASPETTI GENERALI

Il 4° e 5° Programma di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale definiscono il meccanismo di impiego delle risorse rese disponibili dalla legge finanziaria 2007 relativamente alle annualità 2008 e 2009 per l'attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale.

Le Regioni possono definire procedure di allocazione delle risorse che riguardano congiuntamente più annualità, così come possono definire graduatorie uniche per i diversi programmi.

Per seguire la programmazione delle Regioni e la progettazione/attuazione degli interventi di Province e Comuni viene costituito un **tavolo di coordinamento, valutazione e indirizzo**, costituito dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dalle Regioni e dalle rappresentanze di Province e Comuni. Il tavolo si riunisce in occasione del completamento/avvio di tutte le fasi più significative e concerta le indicazioni per la più efficace attuazione del Piano da trasmettere ai livelli e settori di governo



competenti, in relazione a quanto considerato opportuno dallo stesso tavolo.

## **8.2 FASI ATTUATIVE DEL 4° E 5° PROGRAMMA**

L'attuazione del 4° e 5° Programma è organizzata in cinque fasi, come indicato di seguito.

1. Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti:
  - a. ripartizione regionale delle risorse in relazione alla distribuzione regionale delle vittime degli incidenti stradali (sui termini della ripartizione si veda la tabella A, posta alla fine del presente documento);
  - b. definizione del bando tipo e della ulteriore documentazione tecnica;
  - c. sottoscrizione delle convenzioni tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e le Regioni.
2. Regioni e Province autonome:
  - a. emanazione dei bandi regionali in conformità con il bando tipo definito a livello nazionale o avvio di procedure concertate coerenti con i principi di premialità indicati al successivo punto 9;
  - b. costituzione delle commissioni regionali di valutazione (secondo quanto indicato nel bando) e selezione delle proposte da ammettere a finanziamento.
3. Comuni e Province: elaborazione delle proposte.
4. Regioni, Province e Comuni:
  - a. sottoscrizione delle convenzioni tra Regioni e Amministrazioni Locali (se previsto dalla normativa e dai regolamenti regionali);
  - b. avvio dei lavori /la prima fase essendo costituita dalla presentazione di un programma operativo il cui onere sul totale viene convenzionalmente posto pari al 20%;
  - c. realizzazione degli interventi e creazione della struttura di monitoraggio dello stato di attuazione e dei risultati dell'intervento;
  - d. monitoraggio dei risultati (per non meno di tre anni).
5. Ministero, Regioni, rappresentanze di Province e Comuni:
  - a. le Regioni, le Province autonome e le rappresentanze di Province e Comuni predispongono rapporti trimestrali sullo stato di attuazione dei programmi, le problematiche, le potenzialità, le esigenze di supporti, etc.;
  - b. il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in collaborazione con le Regioni, costituisce il tavolo di coordinamento e valutazione e avvia l'azione di monitoraggio e di supporto



dell'attuazione del 3° Programma, secondo le indicazioni del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale;

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti organizza trimestralmente le riunioni del tavolo di coordinamento, valutazione e indirizzo per discutere dei rapporti trimestrali elaborati dalle Regioni e dalle rappresentanze di Province e Comuni, nonché dal servizio di monitoraggio nazionale e per concordare indirizzi e azioni da realizzare per la più efficace attuazione del 4° e 5° Programma.

## **9 IL MECCANISMO PREMIALE**

### **9.1 PRINCIPI BASE**

La attribuzione delle risorse alle Regioni è vincolata alla attribuzione di tali risorse, da parte delle stesse Regioni, alle Province e ai Comuni, tramite procedure competitive che consentano una allocazione premiale delle risorse. Il meccanismo premiale è definito in termini operativi nell'elaborato 2/4, *"Bando tipo per interventi di rilevanza nazionale a favore della sicurezza stradale"* ed è descritto in dettaglio nell'elaborato 3/4, *"Documentazione di supporto per la gestione del bando per interventi di rilevanza nazionale a favore della sicurezza stradale"* che fornisce indicazioni sia per agevolare l'applicazione da parte delle Regioni chiamate a valutare le proposte, sia per fornire un concreto supporto a Province e Comuni per la definizione di proposte coerenti con le priorità e i criteri del programma.

Regioni e Province autonome, previa comunicazione al Ministero dei motivi e dei migliori risultati attesi, per l'allocazione delle risorse, al posto della procedura competitiva sopra richiamata, possono adottare procedure concertative purché siano applicati e pienamente soddisfatti i criteri e i meccanismi premiali indicati di seguito e specificati nel bando tipo (Doc. 2/4) e nella documentazione di supporto (Doc 3/4) sopra richiamati.

### **9.2 CRITERI DI VALUTAZIONE**

Ai fini dell'individuazione delle proposte di intervento da ammettere al cofinanziamento il meccanismo premiale (che costituisce riferimento vincolante per i bandi regionali e per le eventuali procedure concertative) definisce una graduatoria in base a sei ordini di criteri e parametri, come indicato di seguito.



A] **Rilevanza dei fattori di rischio** sui quali si applica la proposta (da 0 a 40 punti).

*Il primo ordine di parametri tende a **indirizzare le risorse nelle aree del Paese e nelle situazioni dove si concentrano le maggiori quantità di vittime.***

Tale criterio viene articolato in quattro componenti:

- i numero di vittime, entità del danno sociale da incidenti stradali e tassi di rischio (vittime / popolazione) **nella circoscrizione amministrativa di competenza dell'Amministrazione** (o del raggruppamento di Amministrazioni) proponente;
- ii numero di vittime, entità del danno sociale e rilevanza dei fattori di rischio **della situazione specifica** oggetto di intervento;
- iii livello di diffusione a scala regionale e/o nazionale dei fattori di rischio sui quali si opera;
- iv presenza o meno di un'analisi per la individuazione dei suddetti fattori di rischio.

Per quanto riguarda il punto "iii", laddove la misura proposta abbia un carattere generale e si applichi a tutta la circoscrizione territoriale di competenza del proponente o, comunque, non sia riferibile ad una specifica quota di vittime, si fa riferimento allo stato della sicurezza stradale dell'intera circoscrizione territoriale e si applica lo stesso punteggio attribuito al punto "i".

B] **Capacità di contrasto della proposta** (dallo 0% al 100%). Vengono valutate le capacità della proposta di eliminare o ridimensionare i fattori di rischio di cui al precedente punto "A", nonché la capacità di innovare ed estendere l'azione a favore della sicurezza stradale sia sotto il profilo tecnico-metodologico, sia sotto il profilo del campo di applicazione, sia sotto il profilo procedurale-concertativo.

*Il secondo ordine di parametri tende a **valutare l'efficacia della proposta** e la sua capacità di rimuovere le situazioni di danno sulla quale la proposta si applica, nonché la sua capacità di estendere e innovare l'azione a favore della sicurezza stradale a nuovi ambiti. In sostanza, per conservare i punti dei parametri di cui alla lettera A occorre definire un progetto che sia del tutto affidabile per quanto riguarda la sua capacità di eliminare o ridurre radicalmente le situazioni di danno e rischio indicate nella stessa lettera A.*



- C] **Coerenza delle azioni del proponente** rispetto all'obiettivo di migliorare la sicurezza stradale, con particolare riferimento agli indirizzi del PNSS (dallo 0% al 100%).

*Il terzo ordine di parametri consente di valutare l'esperienza del proponente nel settore della sicurezza stradale e il suo effettivo orientamento a migliorare le condizioni di sicurezza stradale a prescindere dalla occasione di finanziamento in atto e la sua capacità di rimuovere le situazioni di danno sulla quale la proposta si applica.*

In relazione a quanto indicato sopra, per apprezzare il livello di coerenza e di orientamento al miglioramento della sicurezza stradale del proponente si tiene conto dei seguenti profili (relativi allo stesso proponente):

- i. utilizzazione dei proventi contravvenzionali per migliorare la sicurezza stradale;
- ii. indagini e rilevazioni specifiche sulle condizioni di incidentalità e sui fattori di rischio;
- iii. elaborazione di un rapporto annuale (o con altra cadenza) sullo stato della sicurezza stradale;
- iv. realizzazione e concreta applicazione di intese e accordi con altre istituzioni per condividere, coordinare e rafforzare le misure per il miglioramento della sicurezza stradale;
- v. presenza e livello di operatività di un Ufficio Sicurezza Stradale;
- vi. presenza e livello di operatività di un Centro di Monitoraggio dedicato in modo specifico alla sicurezza stradale;
- vii. presenza e livello di operatività di una Consulta locale sulla sicurezza stradale;
- viii. elaborazione e attuazione di un Piano o Programma specifico per la sicurezza stradale;
- ix. realizzazione di campagne di informazione e sensibilizzazione per la sicurezza stradale;
- x. realizzazione di iniziative di educazione alla sicurezza stradale.
- xi. interventi specifici per la messa in sicurezza del sistema stradale;
- xii. interventi a favore della messa in sicurezza degli utenti deboli (pedoni, ciclisti e conduttori di ciclomotori e motocicli);
- xiii. interventi sulla regolamentazione del traffico mirati in modo specifico a migliorare la sicurezza stradale;
- xiv. partecipazione a programmi e progetti comunitari dedicati alla sicurezza stradale, con particolare riferimento ad elementi quali l'essere stato o meno assegnatario di cofinanziamenti, la realizzazione di interventi e la rilevanza degli interventi realizzati, il punteggio conseguito in eventuali graduatorie di merito e ogni



altro elemento utile per valutare la qualità e l'efficacia della partecipazione;

- xv. partecipazione al 1° programma del PNSS, con particolare riferimento ad elementi quali l'essere stato o meno assegnatario di cofinanziamenti, la realizzazione di interventi e la rilevanza degli interventi realizzati, il punteggio conseguito in eventuali graduatorie di merito e ogni altro elemento utile per valutare la qualità e l'efficacia della partecipazione;
- xvi. partecipazione al 2° programma del PNSS, con particolare riferimento ad elementi quali l'essere stato o meno assegnatario di cofinanziamenti, la realizzazione di interventi e la rilevanza degli interventi realizzati, il punteggio conseguito in eventuali graduatorie di merito e ogni altro elemento utile per valutare la qualità e l'efficacia della partecipazione;
- xvii. eventuali altre iniziative nel campo della sicurezza stradale.

L'aver realizzato almeno dieci iniziative tra quelle indicate sopra indica un deciso impegno del proponente a migliorare la sicurezza stradale nel territorio di propria competenza mentre l'aver realizzato un numero inferiore di iniziative indica livelli progressivamente più bassi di attenzione alla tematica della sicurezza stradale.

- D] **Rafforzamento della capacità di governo** (da 0 a 30 punti). Presenza di azioni e interventi che contribuiscono a rafforzare la capacità di governo della sicurezza stradale da parte del proponente (costituzione di strutture e organismi dedicati alla sicurezza stradale, formazione di strumenti tecnici per la gestione della sicurezza stradale, formazione professionale e delle strutture tecniche, etc.). Se tali strutture e strumenti sono già state realizzate e sono pienamente sviluppate al punto da far ritenere il rafforzamento di queste stesse strutture di utilità marginale o secondaria, si attribuisce il punteggio pieno.

*Il quarto ordine di parametri tende a indirizzare le risorse su quei progetti che comprendono un'azione di **rafforzamento stabile strutture e della strumentazione** dedicate alla analisi di sicurezza stradale, all'individuazione dei fattori di rischio, alla valutazione delle alternative di intervento, alla progettazione delle misure da porre in essere, alla gestione degli interventi e della sicurezza stradale, al monitoraggio dell'attuazione degli interventi e al monitoraggio dei risultati conseguiti attraverso gli interventi posti in essere.*

- E] **Intersettorialità, interistituzionalità, partenariato pubblico-privato** (da 0 a 20 punti). Presenza o meno di azioni multisettoriali, partecipazione di più amministrazioni, partecipazione di organismi



privati alla definizione e attuazione della progetto. Completezza della proposta in quanto capace di affrontare tutti gli aspetti del rischio e far partecipare attivamente tutti gli attori che possono contribuire a rimuovere o a ridimensionare i fattori di rischio oggetto di intervento.

*Il quinto ordine di parametri tende ad apprezzare la **capacità di coinvolgere nella strategia di miglioramento della sicurezza stradale tutti i soggetti, pubblici e privati, che possono dare un concreto contributo** e a non trascurare alcun settore di intervento.*

- F] **Tempestività** (da 0 a 10 punti). Rapidità con la quale l'intervento può essere avviato e completato.

*L'ultimo ordine di parametri tende a premiare i progetti che possono essere avviati e completati nei **tempi più brevi**. Per non disequilibrare le proposte orientandole strumentalmente sugli interventi che possono essere realizzati nei tempi più brevi, i punti assegnati da questo parametro sono abbastanza contenuti così da premiare i più rapidi tra i miglior progetti ma non i progetti più rapidi a prescindere da altri parametri.*

Vengono utilizzati due parametri, i tempi in cui il progetto può essere:

- i. avviato (immediatamente, nel semestre, entro l'anno, successivamente);
- ii. completato (un semestre, un anno, due anni, più di due anni).

Per determinare il punteggio complessivo della proposta ai fini della sua collocazione nella graduatoria unica, sui parametri sopra indicati viene applicato il seguente algoritmo:

$$\text{Punteggio} = (A_{(0-40)} \times B_{(0\%-100\%)} + D_{(0-30)} + E_{(0-20)} + F_{(0-10)}) \times C_{(0\%-100\%)}$$

Per consentire una più agevole e certa determinazione dei punti sia da parte dell'Amministrazione proponente (Comune o Provincia), sia da parte dell'Amministrazione che valuta le proposte (Regione) il proponente è invitato a compilare la "Scheda dei parametri qualificanti", riportata nella documentazione tecnica, allegato B. La compilazione della scheda consente di acquisire tutti gli elementi necessari alla assegnazione dei punteggi che resta di competenza della Regione. Il fatto di esplicitare in uno stesso modulo i contenuti, da parte dell'Amministrazione proponente, e le misure di apprezzamento (i punteggi) da parte dell'Amministrazione valu-



tante, consente una migliore cooperazione tra i diversi soggetti di governo (Comuni, Province, Regioni e Ministero) per individuare le proposte più efficaci.

### 9.3 DIMENSIONAMENTO DEI COFINANZIAMENTI

L'entità massima del cofinanziamento è determinata in relazione al costo complessivo dell'intervento - o del sistema di interventi - proposto, tenuto conto dell'entità delle vittime. A tale fine sono state definite quattro **fasce di danno sociale** (numero di vittime e costo sociale), come riportato di seguito. L'illustrazione dettagliata della distribuzione territoriale delle vittime e del costo sociale e delle fasce di danno sociale è riportata nel documento 4 / 4, *"Documentazione tecnica. Distribuzione territoriale delle vittime degli incidenti stradali e classi di danno."*

- Fascia AA province e comuni nel cui territorio gli incidenti stradali, nel triennio 2004-2006, hanno determinato le maggiori quote di vittime e di costo sociale (oltre 1.200 milioni di Euro per le Province e oltre 200 milioni di Euro per i Comuni);
- Fascia A. province e comuni nel cui territorio gli incidenti stradali nel triennio 2004-2006 hanno determinato quote molto elevate di vittime e costo sociale (tra 400 e 1.200 milioni di Euro per le Province e tra 30 e 200 milioni di Euro per i Comuni);
- Fascia B. province e comuni nel cui territorio gli incidenti stradali nel triennio 2004-2006 hanno determinato quote elevate di vittime e costo sociale (tra 200 e 400 milioni di Euro per le Province e tra 6 e 30 milioni di Euro per i Comuni);
- Fascia C. province e comuni nel cui territorio gli incidenti stradali nel triennio 2004-2006 hanno determinato quote intermedie di vittime e costo sociale (meno di 200 milioni di Euro per le Province e tra 2 e 6 milioni di Euro per i Comuni);

Tutte le province rientrano in una delle quattro classi indicate.

Al contrario, 2.347 comuni sono classificati in una delle classi sopraindicate mentre i **restanti 5.754 comuni non rientrano in alcuna delle classi sopra indicate in quanto caratterizzati da valori di incidentalità minimi**. Nel complesso in questi comuni nel triennio 2004-2006 si sono registrati mediamente 792 morti/anno (il 13,5% del totale) e 25.675 feriti/anno (il 7,6% del totale), per un costo sociale di 2.994 milioni di Euro (il 9,1% del totale). Ciò significa che mediamente i 5.754 comuni che rientrano nelle classi A, B e C, nel triennio 2004-2006 hanno registrato mediamente ogni anno: 0,1 morti e 4,5 feriti, con un costo sociale complessivo di 500.000 Euro. Segnaliamo inoltre che tra i 5.754 comuni in descrizione ve ne sono 886 che nel triennio non hanno mai registrato un inci-





dente con vittime; altri 2.475 non hanno mai registrato un incidente mortale e sul territorio dei restanti 2.393 comuni si contano mediamente 792 morti ogni anno.

Al fine di non disperdere le limitate risorse in interventi di minima entità, queste Amministrazioni vengono invitate ad associarsi ad altre o ad operare in una dimensione provinciale, affrontando fattori di rischio e fenomeni di incidentalità di rilevante entità.

## 10 LA RIPARTIZIONE REGIONALE DELLE RISORSE

Sulla base della distribuzione territoriale delle vittime degli incidenti stradali (si veda quanto indicato nel Doc. 4 / 4, “*Documentazione tecnica. Distribuzione territoriale delle vittime degli incidenti stradali e classi di danno*” e con il **vincolo di consentire alle amministrazioni provinciali e comunali di tutte le regioni di partecipare al processo di innovazione e rafforzamento delle politiche di sicurezza stradale promosso dal 4° e 5° Programma di Attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale** e, quindi, a tutte le Regioni di finanziare un certo numero di progetti di miglioramento della sicurezza stradale, è stata definita una ripartizione regionale delle risorse finanziarie disponibili che bilancia l’esigenza di proporzionalità con l’esigenza di coinvolgere tutte le regioni nel processo di miglioramento della sicurezza stradale. In particolare viene determinata la seguente ripartizione regionale di risorse finanziarie.

- A) Sulla base delle esperienze attuative del 1° e del 2° Programma di attuazione sono stati definiti massimali medi di finanziamento a carico del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale di 0,315 milioni di Euro per progetto, con una quota massima di finanziamento a carico del PNSS del 45% (per una dimensione economica media per progetto pari a circa 0,7 milioni di Euro, poco più di quanto si è verificato nel 1° e 2° programma).
- B) Relativamente ai finanziamenti disponibili per l’attuazione del 4° e 5° Programma, viene attribuita una **quota fissa** per ciascuna circoscrizione regionale pari a 0,5 milioni di Euro e viene ripartita la quota residua dei finanziamenti in modo **proporzionale al costo sociale**. In tali condizioni anche le regioni di minore dimensione (quelle con un danno da incidenti stradali inferiore allo 0,5% del totale), che in una



ripartizione rigidamente proporzionale non otterrebbero una quota di risorse sufficiente a cofinanziare alcun progetto di consistenza analoga a quella indicata nel precedente punto A) possono finanziare almeno 2 progetti. In particolare:

- in tre regioni dove le risorse per il cofinanziamento delle misure per la sicurezza stradale sono comprese tra 0,6 e 0,8 milioni di Euro (Valle d'Aosta, Molise e Basilicata) sarebbe possibile finanziare da 2 a 3 progetti (di più se, in relazione alle minori dimensioni dei fenomeni di incidentalità su cui occorre intervenire, le dimensioni medie degli interventi si riducono);
- in nove regioni dove le risorse per il cofinanziamento dei progetti sono comprese tra 0,8 e 1,9 milioni di Euro (Province di Bolzano e di Trento, Umbria, Sardegna, Calabria, Abruzzo, Friuli, Marche e Liguria) sarebbero finanziabili da 3 a 6 progetti;
- in sei regioni dove le risorse per il cofinanziamento dei progetti sono comprese tra 2,9 e 3,8 milioni di Euro (Campania, Puglia, Sicilia, Piemonte, Toscana e Veneto) sarebbe possibile finanziare da 9 a 12 progetti;
- in tre regioni dove le risorse per il cofinanziamento dei progetti sono comprese tra 4,7 e 7,5 milioni di Euro (Emilia-Romagna, Lazio e Lombardia) sarebbe possibile finanziare da 15 a 24 progetti.

In queste condizioni le regioni meridionali ricevono complessivamente il 30,0% delle risorse e risulta rispettato il vincolo relativo alla quota minima di allocazione delle risorse nelle regioni meridionali.

Di seguito vengono riportate tre tabelle:

- a) la **tabella A** illustra i coefficienti di ripartizione delle risorse finanziarie del 4° e 5° Programma di attuazione;
- b) la **tabella B** illustra la ripartizione delle risorse poste in bilancio per quanto attiene al 4° Programma;
- c) la **tabella C** riporta unicamente i coefficienti di ripartizione, il riparto delle risorse del 5° Programma di attuazione sarà infatti effettuato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, non appena saranno iscritte a bilancio le somme attribuite al 5° Programma sul relativo capitolo di spesa.



Tabella A

<b>4° e 5° PROGRAMMA.</b>		
<b>COEFFICIENTI DI RIPARTIZIONE DELLE RISORSE FINANZIARIE DEL 4° E 5° PROGRAMMA</b>		
Regioni	CS <sub>(2004-2006)</sub> (QUOTA % SU TOTALE)	COEFFICIENTI DI RIPARTIZIONE (QUOTA % SU TOTALE)
Piemonte	6,86%	6,2375%
Valle d'Aosta	0,17%	1,1042%
Lombardia	17,28%	14,2377%
Provincia di Trento	0,72%	1,5603%
Provincia di Bolzano	0,77%	1,5208%
Veneto	8,16%	7,2358%
Friuli e Venezia Giulia	2,16%	2,6331%
Liguria	3,38%	3,5662%
Emilia-Romagna	10,22%	8,8182%
Toscana	7,76%	6,9240%
Umbria	1,55%	2,1630%
Marche	3,15%	3,3870%
Lazio	12,56%	10,6123%
<b>Centro Nord</b>	<b>74,75%</b>	<b>70,000%</b>
Abruzzo	2,24%	2,9753%
Molise	0,33%	1,3508%
Campania	5,21%	5,4866%
Puglia	5,94%	6,1061%
Basilicata	0,55%	1,5359%
Calabria	2,18%	2,9188%
Sicilia	6,37%	6,4711%
Sardegna	2,45%	3,1553%
<b>Sud</b>	<b>25,25%</b>	<b>30,000%</b>
<b>ITALIA</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,000%</b>

CS<sub>(2004-2006)</sub>: Costo sociale determinato dal numero di incidenti e dal numero ponderato di vittime (morti e feriti) nel triennio 2004-2006. I parametri per il calcolo del costo sociale sono definiti nel Piano Nazionale della Sicurezza Stradale. Il Costo sociale è stato già adottato quale parametro di riferimento sia per la ripartizione territoriale delle risorse, sia per la definizione dei massimali di cofinanziamento nel 1°; 2° e 3° Programma di attuazione. I dati su incidenti, morti e feriti nel triennio 2004-2006 sono stati resi disponibili dall'Istat (nuova serie).

*Segreteria Tecnica della Consulta Nazionale sulla Sicurezza Stradale.*



Tabella B

<b>4° PROGRAMMA.</b>				
<b>RIPARTIZIONE REGIONALE DELLE RISORSE FINANZIARIE</b>				
<b>Posta di bilancio = € 53.000.000</b>				
Regioni	CS <sub>(2004-2006)</sub> (QUOTA % SU TOTALE)	RISORSE FINANZIARIE COEFFICIENTI DI RIPARTIZIONE (QUOTA % SU TOTALE)	EURO	Numero indicati- vo di progetti finanziabili
	(A)	(B)	(C = B x Posta di bilancio )	(D)
Piemonte	6,86%	6,2375%	3.305.898	10
Valle d'Aosta	0,17%	1,1042%	585.240	2
Lombardia	17,28%	14,2377%	7.545.981	24
Provincia di Trento	0,72%	1,5603%	826.966	3
Provincia di Bolzano	0,77%	1,5208%	806.000	3
Veneto	8,16%	7,2358%	3.834.983	12
Friuli e Venezia Giulia	2,16%	2,6331%	1.395.517	4
Liguria	3,38%	3,5662%	1.890.070	6
Emilia-Romagna	10,22%	8,8182%	4.673.627	15
Toscana	7,76%	6,9240%	3.669.721	11
Umbria	1,55%	2,1630%	1.146.391	4
Marche	3,15%	3,3870%	1.795.106	6
Lazio	12,56%	10,6123%	5.624.500	18
<b>Centro Nord</b>	<b>74,75%</b>	<b>70,0000%</b>	<b>37.100.000</b>	<b>116</b>
Abruzzo	2,24%	2,9753%	1.576.930	5
Molise	0,33%	1,3508%	715.943	2
Campania	5,21%	5,4866%	2.907.919	9
Puglia	5,94%	6,1061%	3.236.238	10
Basilicata	0,55%	1,5359%	814.030	3
Calabria	2,18%	2,9188%	1.546.959	5
Sicilia	6,37%	6,4711%	3.429.688	11
Sardegna	2,45%	3,1553%	1.672.293	5
<b>Sud</b>	<b>25,25%</b>	<b>30,0000%</b>	<b>15.900.000</b>	<b>50</b>
<b>ITALIA</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,0000%</b>	<b>53.000.000</b>	<b>166</b>

CS<sub>(2004-2006)</sub>: Costo sociale determinato dal numero di incidenti e dal numero ponderato di vittime (morti e feriti) nel triennio 2004-2006. I parametri per il calcolo del costo sociale sono definiti nel Piano Nazionale della Sicurezza Stradale. Il Costo sociale è stato già adottato quale parametro di riferimento sia per la ripartizione territoriale delle risorse, sia per la definizione dei massimali di cofinanziamento nel 1°; 2° e 3° Programma di attuazione. I dati su incidenti, morti e feriti nel triennio 2004-2006 sono stati resi disponibili dall'Istat (nuova serie).

*Segreteria Tecnica della Consulta Nazionale sulla Sicurezza Stradale.*



Tabella C

<b>5° PROGRAMMA. RIPARTIZIONE REGIONALE DELLE RISORSE FINANZIARIE Posta di bilancio = DA DEFINIRE</b>				
Regioni	CS <sub>(2004-2006)</sub> (QUOTA % SU TOTALE)	RISORSE FINANZIARIE COEFFICIENTI DI RIPARTIZIONE (QUOTA % SU TOTALE)	EURO  (C = B x Posta di bilancio )	Numero indicati- vo di progetti finanziabili
	(A)	(B)		(D)
Piemonte	6,86%	6,2375%		
Valle d'Aosta	0,17%	1,1042%		
Lombardia	17,28%	14,2377%		
Provincia di Trento	0,72%	1,5603%		
Provincia di Bolzano	0,77%	1,5208%		
Veneto	8,16%	7,2358%		
Friuli e Venezia Giulia	2,16%	2,6331%		
Liguria	3,38%	3,5662%		
Emilia-Romagna	10,22%	8,8182%		
Toscana	7,76%	6,9240%		
Umbria	1,55%	2,1630%		
Marche	3,15%	3,3870%		
Lazio	12,56%	10,6123%		
<b>Centro Nord</b>	<b>74,75%</b>	<b>70,0000%</b>		
Abruzzo	2,24%	2,9753%		
Molise	0,33%	1,3508%		
Campania	5,21%	5,4866%		
Puglia	5,94%	6,1061%		
Basilicata	0,55%	1,5359%		
Calabria	2,18%	2,9188%		
Sicilia	6,37%	6,4711%		
Sardegna	2,45%	3,1553%		
<b>Sud</b>	<b>25,25%</b>	<b>30,0000%</b>		
<b>ITALIA</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,0000%</b>		

CS<sub>(2004-2006)</sub>: Costo sociale determinato dal numero di incidenti e dal numero ponderato di vittime (morti e feriti) nel triennio 2004-2006. I parametri per il calcolo del costo sociale sono definiti nel Piano Nazionale della Sicurezza Stradale. Il Costo sociale è stato già adottato quale parametro di riferimento sia per la ripartizione territoriale delle risorse, sia per la definizione dei massimali di cofinanziamento nel 1°; 2° e 3° Programma di attuazione. I dati su incidenti, morti e feriti nel triennio 2004-2006 sono stati resi disponibili dall'Istat (nuova serie).

*Segreteria Tecnica della Consulta Nazionale sulla Sicurezza Stradale.*