



LIBRO BIANCO

STATO DELLA SICUREZZA STRADALE, ATTUAZIONE DEL PIANO NAZIONALE, PRIME VALUTAZIONI DI EFFICACIA



Doc **5**

PROGRAMMAZIONE NAZIONALE

ATTI RELATIVI AL PRIMO E AL SECONDO PROGRAMMA ANNUALE DI ATTUAZIONE

A P R I L E 2 0 0 7

Il lavoro ha il fine di esaminare lo stato di attuazione del *Piano Nazionale della Sicurezza Stradale* nelle diverse regioni, attraverso la raccolta, la lettura e la valutazione dei progetti attivati nell'ambito del *Primo* e del *Secondo Programma di Attuazione*.

Il lavoro è stato svolto dalla **RST - Ricerche e Servizi per il Territorio**, in funzione di Segreteria Tecnica della *Consulta Nazionale sulla Sicurezza Stradale* ed è stato coordinato da:

Maurizio Coppo	Coordinamento generale
Marco Maggioli e Stefania Pisanti	Coordinamento tecnico
Emanuela Signani	Coordinamento redazionale

Il Libro bianco sulla sicurezza stradale è costituito dai seguenti elaborati.

1] Sintesi.

2] Bilancio generale.

Il documento illustra i risultati principali degli studi realizzati per la preparazione del Libro bianco. In particolare il documento, dopo brevi riferimenti alle principali problematiche di sicurezza in Italia descrive gli atti di pianificazione e programmazione, gli interventi attivati o realizzati (e quelli che nonostante le risorse disponibili non sono stati attivati), i tempi di attuazione, le scelte di politica allocativa (modalità, quote e termini dei cofinanziamenti regionali e nazionali), i contenuti e i campi di intervento dei progetti finanziati e attivati, la quota di progetti completati. Si precisa che i risultati si basano su una rilevazione diretta condotta con la collaborazione dei Ministeri competenti e di quasi tutte le Regioni e le Province a Statuto autonomo. Vengono esaminati otto anni di attività, 17 programmi regionali, 1.080 progetti di intervento.

3] Doc. 1, Stato ed evoluzione della sicurezza stradale.

Mobilità, sistema infrastrutturale, vittime e costi sociali in Italia.

4] Doc. 2, Tendenze evolutive e sentiero obiettivo.

L'evoluzione delle vittime e dei costi sociali nei diversi comparti della mobilità, nelle diverse tipologie infrastrutturali, tra le diverse categorie di utenti della strada, nelle regioni, province e nelle grandi aree urbane, confrontata con il sentiero evolutivo che è necessario percorrere per raggiungere il dimezzamento delle vittime entro il 2010, come indicato dal terzo programma di azione per la sicurezza stradale della Commissione europea.

5] Doc. 3 Programmi di attuazione.

Schede descrittive dello stato di attuazione del primo e del secondo programma regionale in attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale.

6] Doc. 4.1 Repertorio dei progetti del primo programma.

Schede descrittive dei progetti di intervento presentati e finanziati nell'ambito del primo programma di attuazione.

7] Doc. 4.2 Repertorio dei progetti del secondo programma.

Schede descrittive dei progetti di intervento presentati e finanziati nell'ambito del secondo programma di attuazione.

8] Doc. 5 Programmazione nazionale.

Atti relativi al primo e al secondo programma annuale di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, documentazione tecnica ed elaborati di supporto per la gestione regionale e la partecipazione di Province, Comuni e Regioni all'attuazione del Piano.

9] Doc. 6.1 Atti amministrativi.

Bandi regionali relativi al primo e al secondo programma di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (Piemonte, Lombardia, Provincia di Trento, Friuli Venezia Giulia, Liguria).

10] Doc. 6.2 Atti amministrativi.

Bandi regionali relativi al primo e al secondo programma di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (Emilia-Romagna, Toscana, Umbria, Marche).

11] Doc. 6.3 Atti amministrativi.

Bandi regionali relativi al primo e al secondo programma di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (Lazio, Campania, Puglia, Calabria, Sicilia).

12] Doc. 7 Documenti vari

A supporto dell'attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale.

INDICE

1	PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE PROGRAMMA ANNUALE DI ATTUAZIONE 2002
2	SCHEMA DEL PNSS: PROGRAMMA ANNUALE DI ATTUAZIONE 2002 ALLEGATO TECNICO
3	ALLEGATO A: QUADRO DESCRITTIVO
4	APPENDICE A1: DATI GENERALI SULL'INCIDENTALITÀ STRADALE
5	ALLEGATO B: SCHEDA DELLE CONDIZIONI CHE CONTRIBUISCONO A DETERMINARE LA PRIORITÀ DELLA PROPOSTA
6	ALLEGATO B1: PARAMETRI PER LA SELEZIONE DELLE PROPOSTE DA AMMETTERE A FINANZIAMENTO
7	ALLEGATO C: ANALISI GENERALE DELL'INCIDENTALITÀ
8	PROCEDURA COMPETITIVA: BANDO TIPO E RELATIVA DOCUMENTAZIONE TECNICA
9	PRINCIPI, CRITERI E PARAMETRI PER IL PRIMO PROGRAMMA DI ATTUAZIONE
10	PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE SECONDO PROGRAMMA ANNUALE DI ATTUAZIONE 2003
11	BANDO RELATIVO A INTERVENTI STRATEGICI PER LA SICUREZZA STRADALE E RELATIVA DOCUMENTAZIONE TECNICA

CONTENUTI

Il documento raccoglie i documenti di base e gli allegati tecnici relativi:

- al *Primo Programma Annuale di Attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale* (Del. CIPE n.100 del 20 novembre 2002).
- e al *Secondo Programma Annuale di Attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale* (Del. CIPE n. 21 del 13 novembre 2003).



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE

PROGRAMMA ANNUALE DI ATTUAZIONE 2002

(Art. 32 della legge 144/99)

Novembre 2002

ots

1 ASPETTI GENERALI

- 1.1 Il “*Programma Annuale di Attuazione 2002*”, in coerenza con gli indirizzi del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, individua le linee di azione con maggiore impatto sui livelli di sicurezza stradale che possono essere avviate immediatamente e definisce forme di incentivazione che favoriscono la partecipazione di risorse professionali e finanziarie degli Enti proprietari e gestori delle strade (Stato, Regioni, Province e Comuni), nonché delle altre amministrazioni pubbliche e delle imprese, al processo di miglioramento della sicurezza stradale. A tale fine vengono individuate 15 azioni tra tutte quelle elencate dal Piano (vedi, oltre, il paragrafo 3).
- 1.2 Le risorse del Programma saranno distribuite tra azioni di “*primo livello*”, che tendono a determinare direttamente una riduzione del numero delle vittime degli incidenti stradali, e azioni 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. Tale ripartizione discende da quanto indicato nel Piano al capitolo 1.3, “*Struttura e livelli del Piano*”.
- 1.3 La gestione del Programma sarà realizzata in modo congiunto dal Governo nazionale, dai Governi regionali, dalle Province e dai Comuni, secondo quanto indicato di seguito, nei paragrafi 5, 6, 10, 11, 12 e 13.

2 PRINCIPI DI RIFERIMENTO

Il Programma di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale del 2002, anche in relazione a quanto indicato dalla *Consulta Nazionale della Sicurezza Stradale*, si ispira ai seguenti principi.

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. In caso di proposte il cui cofinanziamento ecceda le disponibilità finanziarie, l’attribuzione delle risorse avverrà sulla base di criteri di merito (preferibilmente formalizzati in punteggi e graduatorie) di livello regionale, in relazione a quanto indicato più avanti nel paragrafo 6, “*Scelta delle proposte da ammettere al finanziamento*”.

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.

2.3 Specificità e 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 emergere dal confronto tra gli investimenti mediamente sostenuti nell’ultimo triennio per azioni a favore della sicurezza stradale e gli investimenti, in questo stesso

settore, relativi all'anno finanziario nel quale ricade la proposta di intervento per il quale si chiede il cofinanziamento.

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 2.2.

2.5 **Intersectorialità e completezza**

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

2.5.1 agiscono su tutti i (o sulla maggior parte dei) fattori di rischio presenti nella situazione oggetto della proposta di intervento;

2.5.2 coinvolgono tutti i (o sulla maggior parte dei) soggetti che possono contribuire, direttamente o indirettamente, al miglioramento della sicurezza stradale.

2.6 **Programmi attuativi futuri**

Per l'elaborazione dei futuri Programmi di Attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale si procederà ad un confronto con i Governi regionali sui presupposti e sui criteri per sviluppare la più efficace azione di miglioramento della sicurezza stradale.

3 **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 2002"*, incentiva e finanzia interventi, in conto capitale, nei seguenti 15 campi prioritari.

3.1 Interventi per la messa in sicurezza delle **strade extraurbane a massimo rischio**, secondo quanto indicato nell'*"Allegato Tecnico del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale"*.

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

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

3.4 **Moderazione del traffico e riqualificazione di strade e piazze** per miglioramento della sicurezza stradale in area urbana, attraverso interventi quali:

a) la creazione di rotonde;

b) la creazione di reti continue di percorsi pedonali che intersecano anche la rete viaria riservata agli autoveicoli;

c) la creazione di zone a 30 Km/h;

d) la formazione di aree pedonali e più in generale di aree con precedenza al traffico pedonale;

e) la creazione di reti di piste ciclabili protette, a supporto della mobilità quotidiana;

f) il miglioramento della fruibilità dell'area per pedoni e ciclisti (con particolare riferimento alla popolazione giovane e anziana che, attualmente, è fortemente penalizzata nell'uso delle strade);

g) altri interventi di analoghe finalità e caratteristiche.

- 3.5 Rafforzamento e miglioramento dell'efficacia dell'**azione di informazione e delle campagne sensibilizzazione** ai valori della sicurezza stradale.
- 3.6 Rafforzamento e miglioramento dell'efficacia dell'**educazione alla sicurezza stradale nelle scuole e agli adulti**.
- 3.7 Misure per il miglioramento della sicurezza stradale nei **tragitti casa-lavoro**.
- 3.8 Sostegno al **trasporto collettivo** (TPL) al fine di rafforzarne il contributo alla sicurezza stradale.
- 3.9 Rafforzamento del contributo del **sistema assicurativo** al miglioramento della sicurezza stradale.
- 3.10 Creazione di **centri di pianificazione, programmazione, monitoraggio e gestione**, di livello regionale, provinciale e comunale dedicati esclusivamente al miglioramento della sicurezza stradale che possano:
 - a) contribuire al miglioramento della completezza e dell'accuratezza della rilevazione degli incidenti stradali;
 - b) localizzare gli incidenti in modo puntuale sulla rete stradale urbana ed extraurbana;
 - c) collaborare all'analisi dei fattori di rischio e alla definizione di soluzioni atte a rimuoverli o a ridurne significativamente la portata;
 - d) definire e attuare gli interventi per il miglioramento della sicurezza stradale secondo i principi indicati nel precedente paragrafo 2.
- 3.11 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:
 - a) individuazione dei fattori di rischio strutturali;
 - b) di individuazione delle linee di azione che possono contrastare o rimuovere tali fattori;
 - c) di 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.
- 3.12 **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:
 - a) messa in sicurezza della rete stradale;
 - b) regolamentazione del traffico;
 - c) rafforzamento del contributo del trasporto collettivo (TPL) alla sicurezza stradale;
 - d) rafforzamento e coordinamento dell'azione di prevenzione, controllo e repressione delle forze di polizia dedicate alla sicurezza stradale;
 - e) realizzazione di campagne di informazione e sensibilizzazione specifiche;
 - f) eventuali altre misure a supporto della sicurezza stradale.
- 3.13 Progetti Pilota per la definizione di **Piani e/o programmi integrati** per il miglioramento della sicurezza stradale su tutta una circoscrizione amministrativa (comunale o provinciale) 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) e per la loro attuazione entro il termine di un quinquennio.

- 3.14 Sviluppo di **intese e convenzioni tipo** con amministrazioni pubbliche e categorie di imprese per favorire accordi di partenariato pubblico – privato finalizzati al miglioramento della sicurezza stradale nonché **incentivazione alla realizzazione di accordi prototipali**.
- 3.15 Definizione dell'architettura del **Centro di Monitoraggio nazionale e della connessa rete regionale**.

4 LINEE DI FINANZIAMENTO E SOGGETTI DESTINATARI

- 4.1 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 25 miliardi per anno nel capitolo 7.159 dell'esercizio finanziario 2001 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per un complesso di 375 miliardi di Lire, pari a 193,671 milioni di Euro.
- 4.2 Tali risorse, in base al tasso di interesse indicato dalla Cassa Depositi e Prestiti, determinano investimenti per circa 250 miliardi di Lire (129,114 milioni di Euro).
- 4.3 I campi di intervento sopra indicati vengono raggruppati in tre linee di finanziamento, secondo quanto indicato di seguito.
 - 4.3.1 Interventi finalizzati a migliorare la sicurezza stradale sulla **mobilità locale extraurbana**, ivi compresa quella che si svolge su strade di livello nazionale ma incide direttamente sui livelli di sicurezza della mobilità locale (punti 3.1 e 3.3).
 - 4.3.2 Interventi finalizzati a migliorare la sicurezza stradale sulla **mobilità urbana e di ingresso/uscita dalle aree urbane**, ivi compresa la mobilità che si sviluppa su strade di livello nazionale ma incide direttamente sui livelli di sicurezza della mobilità locale (punti 3.2 e 3.4).
 - 4.3.3 Interventi finalizzati a migliorare la sicurezza stradale sulla **mobilità locale in generale** (punti 3.5; 3.6; 3.7; 3.8; 3.9; 3.10; 3.11; 3.12; 3.13 e 3.14).
- 4.4 L'azione relativa alla definizione dell'architettura della rete di monitoraggio nazionale (punto 3.15), in questa fase, non assorbe risorse finanziarie.
- 4.5 Possono accedere ai sopraindicati finanziamenti gli enti proprietari delle strade territorialmente competenti per la realizzazione degli interventi, secondo quanto indicato dall'art. 56 della legge n. 488/99 e dall'art. 32 della legge n. 144/99.

5 PROCEDURE PER L'ALLOCAZIONE DELLE RISORSE

- 5.1 Le Regioni, in relazione alle specificità e agli obiettivi locali e in accordo con i criteri indicati nel presente Programma di Attuazione, definiranno le **pro-**

cedure concorsuali o, eventualmente, le **forme di concertazione** per l'allocazione delle risorse che ricadono nel territorio di propria competenza.

- 5.2 Le eventuali forme di concertazione dovranno essere finalizzate ad individuare le proposte di intervento sulla base dei principi di riferimento indicati al precedente paragrafo 2 e, in particolare, dovranno tendere ad individuare le proposte di intervento **più efficaci e più tempestive**.
- 5.3 Tutte le procedure concorsuali dovranno presentare le seguenti caratteristiche.
 - 5.3.1 Determinazione dei destinatari dell'azione di incentivazione e degli interventi ammessi a cofinanziamento.
 - 5.3.2 Definizione dei tempi entro cui presentare le proposte e, in caso di assegnazione di finanziamento, entro cui completare gli interventi.
 - 5.3.3 Requisiti della proposta per accedere al cofinanziamento.
 - 5.3.4 Parametri per la valutazione di merito e punteggio di merito per ciascun carattere.
 - 5.3.5 Entità e quote di cofinanziamento massimo (in relazione a quanto indicato nel successivo paragrafo 13).
- 5.4 Le eventuali procedure concertative dovranno avere caratteristiche tali da **non risultare in contrasto con quanto sopra indicato** e dovranno assicurare la selezione delle proposte più efficaci e più tempestive ai fini del miglioramento della sicurezza stradale.

6 **SCelta DELLE PROPOSTE DA AMMETTERE A FINANZIAMENTO**

Le procedure concorsuali regionali, così come le procedure concertative, definiranno una graduatoria di merito (di livello regionale) per l'accesso ai finanziamenti. Le Regioni definiranno altresì 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.

7 **MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI CONSEGUITI**

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 delle vittime degli incidenti stradali. Il progetto della struttura e l'attività di monitoraggio costituisce parte integrante della proposta e dovrà essere oggetto di valutazione di merito.

8 **LE PROPOSTE DI INTERVENTO**

Le proposte di intervento che saranno oggetto della procedura concorsuale o concertativa dovranno essere formate da:

- 8.1 domanda di partecipazione;
- 8.2 scheda tecnico-economica (che evidenzia, tra l'altro, il carattere specifico e aggiuntivo della proposta);
- 8.3 proposta tecnica (comprensiva, pena esclusione, delle analisi sulla sicurezza stradale e sui fattori di rischio che motivano la proposta, di una descri-

zione dei risultati attesi e della descrizione della struttura e dell'attività di monitoraggio dei risultati) e relativo piano economico finanziario recante le indicazioni sulle fasi attuative;

- 8.4 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.

9 RIPARTIZIONE DEI FONDI

- 9.1 Le risorse finanziarie saranno **ripartite per circoscrizione regionale** sulla base di un criterio di proporzionalità al danno sociale, con il vincolo di una allocazione non inferiore al 30% 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 paragrafo 12. 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.
- 9.2 I fondi saranno ripartiti da ciascuna Regione **per linea di finanziamento**, sulla base di criteri di proporzionalità al danno sociale e in base a valutazioni sui tempi necessari per arrivare alla concreta attuazione degli interventi e sulla necessità di avviare immediatamente le azioni di rafforzamento delle strutture di governo della sicurezza stradale (in coerenza con i principi generali del *"Piano Nazionale della Sicurezza Stradale. Azioni Prioritarie"*, con particolare riferimento al capitolo 1.3).
- 9.3 In via indicativa, e fatte salve eventuali condizioni particolari e valutazioni di opportunità, una ripartizione delle risorse coerente con il principio di proporzionalità e riferita alle condizioni generali di sicurezza a livello nazionale, comporta una attribuzione del 25% dei finanziamenti alla prima linea di finanziamento (punto 4.1, miglioramento della sicurezza della mobilità extraurbana), una attribuzione del 35% delle risorse alla seconda linea di finanziamento (punto 4.2, miglioramento della sicurezza della mobilità extraurbana) e un'attribuzione del residuo 40% delle risorse alla linea di finanziamento 4.3, miglioramento della sicurezza in generale).
- 9.4 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:
- 9.4.1 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;
- 9.4.2 l'incremento del monte risorse complessivamente impegnato per migliorare la sicurezza stradale;
- 9.4.3 la canalizzazione delle risorse disponibili verso:
- gli interventi che risultano più efficaci ai fini della riduzione delle vittime degli incidenti stradali;
 - le amministrazioni che elaborano un progetto di miglioramento della sicurezza stradale e che possono avviarne la concreta realizzazione in tempi brevi.

10 **GESTIONE DELLE PROCEDURE DI ALLOCAZIONE DELLE RISORSE FINANZIARIE**

- 10.1 Le procedure concorsuali o concertative per l'allocazione delle risorse afferenti alle linee di finanziamento 4.1, 4.2 e 4.3 saranno gestite a livello regionale, in coerenza con i principi, i criteri e i parametri concordati tra Governo nazionale, Governi regionali, Province e Comuni.
- 10.2 Le commissioni di valutazione per la definizione delle graduatorie di merito saranno costituite da rappresentanti delle Regioni, delle Province e dei Comuni.
- 10.3 Le Amministrazioni le cui proposte sono ammesse al finanziamento sottoscriveranno una convenzione ove vengono specificati gli impegni della Amministrazione destinataria degli incentivi e gli impegni della Amministrazione erogante gli incentivi.
- 10.4 I finanziamenti saranno assegnati in misura completa al momento della sottoscrizione della convenzione di cui al precedente punto e saranno erogati per stato di avanzamento dei lavori, tenendo conto della suddivisione in fasi attuative che sarà indicata nel piano economico-finanziario della proposta indicato al precedente punto 8.3.
- 10.5 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.
- 10.6 Non potranno accedere ai finanziamenti le proposte con punteggio inferiore alla soglia di ammissibilità, secondo quanto indicato al precedente paragrafo 6. Tale soglia sarà definita dalla Regione competente per territorio.

11 **ULTERIORI CONDIZIONI**

Tutti i destinatari dei cofinanziamenti sono obbligati:

- 11.1 alla rendicontazione dello stato di avanzamento dei lavori al soggetto che gestisce l'erogazione degli incentivi;
- 11.2 al monitoraggio dei risultati conseguiti in termini di evoluzione dello stato della sicurezza stradale, con particolare riferimento al numero di vittime degli incidenti stradali;
- 11.3 i risultati del monitoraggio dovranno essere trasmessi alla Regione e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- 11.4 l'ultima quota di finanziamento, pari a non meno del 25%, sarà erogata dopo il collaudo tecnico/valutazione delle opere o delle misure che fanno parte della proposta e (salvo casi particolari) dopo l'avvenuta trasmissione dei risultati del primo monitoraggio sui risultati, salvo diversa decisione della Regione competente.

12 **PARAMETRI DI RIPARTIZIONE REGIONALE**

- 12.1 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:

- 12.1.1 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;
- 12.1.2 l'evoluzione dell'incidentalità (nel convincimento che si debba rafforzare l'impegno laddove il fenomeno dell'incidentalità mostra una forte tendenza alla crescita);
- 12.1.3 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).

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

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

$$P = [(M \times Csm + F \times Csf) \times 0,7 + Es \times 0,3] \times D$$

laddove:

Indice	Significato	Dimensione
P	"Peso" complessivo ai fini della ripartizione (nonché dell'individuazione delle priorità di intervento) ¹	
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 ²	Km
D	Coefficiente di ponderazione rispetto all'evoluzione dell'incidentalità nel tempo: vale 1,1 (+10%) nelle circoscrizioni territoriali che presentano una variazione del valore (M x Csm + F x Csf) superiore alla media nazionale (+2,1%).	numero

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 circoscri-

¹ V'è una sostanziale coincidenza tra il "peso" di una determinata circoscrizione e l'entità del danno sociale. Gli stessi parametri possono, quindi, essere utilizzati per individuare le situazioni (strade, insiemi di mobilità, aree territoriali, etc.) dove il danno sociale è massimo e dove, conseguentemente, più intenso dovrebbe essere l'impegno per la riduzione dei fattori di rischio. Questa coerenza costituisce una garanzia di equità del parametro di ponderazione sopra illustrato.

² Strade statali conferite al demanio regionale, strade provinciali, strade comunali extraurbane ed urbane, secondo i dati contenuti nel Piano Nazionale della Sicurezza Stradale.

zioni, con il vincolo di attribuire una quota di risorse non inferiore al 35% alle Regioni meridionali.³

Tale indice determina la ripartizione regionale dei fondi illustrata nella tabella 1, riportata di seguito.

Tab. 1

RIPARTIZIONE REGIONALE DEI FONDI SULLA BASE DEI PARAMETRI SOPRA INDICATI
Valori riferiti alla prima annualità dei limiti di impegno quindicennale, pari a 25 miliardi per anno, come previsto dall'art. 56 della legge 488/99.⁴

	QUOTA %	VALORE (Lit mln)	VALORE (€ 000)
PIEMONTE	7,539%	1.884,830	973,434
VALLE D'AOSTA	0,247%	61,744	31,888
LOMBARDIA	15,487%	3.871,784	1.999,610
Provincia di TRENTO	0,849%	212,319	109,654
Provincia di BOLZANO	0,962%	240,606	124,262
VENETO	7,643%	1.910,633	986,759
FRIULI VENEZIA GIULIA	2,361%	590,161	304,793
LIGURIA	2,794%	698,587	360,790
EMILIA ROMAGNA	8,898%	2.224,606	1.148,913
TOSCANA	6,161%	1.540,149	795,420
UMBRIA	1,784%	445,869	230,272
MARCHE	2,999%	749,837	387,259
LAZIO	7,276%	1.818,875	939,371
REGIONI DEL CENTRO-NORD	65,000%	16.250,000	8.392,425
ABRUZZO	3,842%	960,586	496,102
MOLISE	1,100%	275,003	142,027
CAMPANIA	5,890%	1.472,450	760,457
PUGLIA	6,137%	1.534,195	792,346
BASILICATA	1,760%	439,886	227,182
CALABRIA	4,310%	1.077,594	556,531
SICILIA	8,417%	2.104,364	1.086,813
SARDEGNA	3,544%	885,922	457,540
REGIONI MERIDIONALI	35,000%	8.750,000	4.518,998
TOTALE	100,000%	25.000,000	12.911,422

³ In relazione a tale vincolo, assunto in sede di concertazione, rispetto alla ripartizione teorica, è stato applicato un coefficiente di incremento delle quote delle regioni meridionali, pari a 1,241244 e un complementare coefficiente di riduzione delle quote delle regioni centro settentrionali, pari a 0,905261.

⁴ Vedi i precedenti punti 4.1 e 4.2

13 ENTITÀ E QUOTE DI COFINANZIAMENTO

13.1 Per quanto riguarda l'entità e le quote di cofinanziamento, il "Programma Annuale di Attuazione 2002", sulla base di studi e verifiche svolte con il supporto della *Consulta Nazionale sulla Sicurezza Stradale*, assume i seguenti principi di riferimento.

- a) L'ammontare dell'incentivo finanziario dovrà differenziarsi in relazione all'entità e alla complessità dei fattori di rischio da contrastare e al volume del danno sociale da ridurre.
- b) Poiché il programma dei Progetti Pilota per il miglioramento della sicurezza stradale ha evidenziato che la capacità locale di concorrere con proprie risorse finanziarie si riduce in modo più che proporzionale al ridursi della dimensione demografica, 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.
- c) Poiché le Province e i Comuni medio-piccoli riescono con maggiore difficoltà a partecipare al processo di innovazione delle strutture, degli strumenti e delle strategie per migliorare la sicurezza stradale a questi soggetti, e per questa tipologia di interventi, saranno riservate quote di incentivazione più elevate.

13.2 Tenendo conto di quanto indicato sopra, il Programma di Attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale 2002 determina i seguenti massimali di finanziamento (in valore assoluto e in quota sul totale). Tali massimali potranno essere modificati, con motivata decisione, da ciascuna Regione per gli interventi che ricadono nel territorio di propria competenza.

Tab. 2

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

- 13.3 Per gli interventi indicati al punto 3.13 potranno essere previsti massimali più elevati (fino a 6 miliardi di lire e fino al 60% del costo complessivo) nel caso i cui la proposta riguardi l'attuazione di Piani o programmi su un arco pluriennale.
- 13.4 Una stima ipotetica della probabile composizione delle proposte di interventi in attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (e, quindi, della composizione dei valori di cofinanziamento) conduce a ritenere finanziabili, con l'attuale Programma, circa 120 – 150 interventi, a seconda della loro composizione.
- 13.5 I parametri sopra indicati tendono ad assicurare un soddisfacente equilibrio tra due obiettivi fondamentali:
- a) favorire la più ampia attuazione del Piano (tenendo quindi bassa l'entità degli incentivi al fine di poter incentivare 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 avviare 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 consentano 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.

**SCHEMA DEL
PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE:
PROGRAMMA ANNUALE DI ATTUAZIONE 2002**
(Art. 32 della legge 144/99)

ALLEGATO TECNICO

CONTENUTI

In questo documento sono raccolte alcune elaborazioni di supporto utilizzate per la redazione della *“Nota sul Primo programma Annuale di Attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale”* e in particolare:

1. Dati di base per la determinazione delle quote di ripartizione regionale.
2. Numero di morti e feriti ed entità del danno sociale per ripartizione territoriale (province e grandi comuni).

1 DATI DI BASE PER LA DETERMINAZIONE DELLE QUOTE DI RIPARTIZIONE REGIONALE

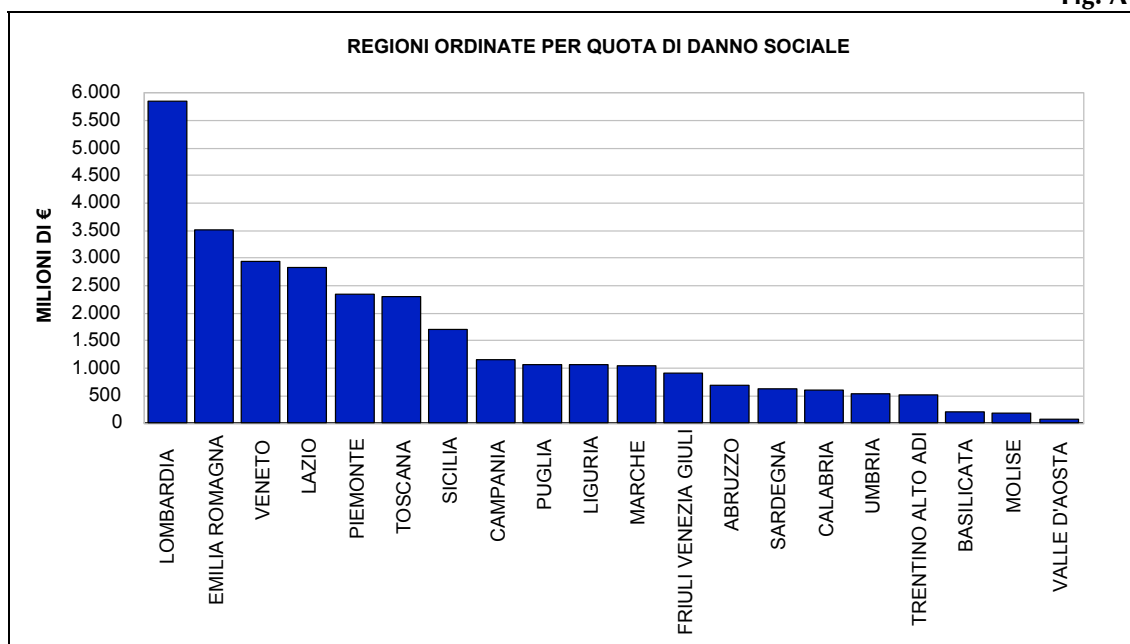
Tab. A1

DISTRIBUZIONE DI MORTI, FERITI E DANNO SOCIALE NELLE REGIONI

Regione	MORTI 96-00 (media annuale)	FERITI 96-00 (media annuale)	DANNO SOCIALE	
			€ (Milioni)	Quota % su tot.
PIEMONTE	586	20.757	2.350	7,8%
VALLE D'AOSTA	15	623	68	0,2%
LOMBARDIA	974	60.977	5.861	19,4%
TRENTINO ALTO ADIGE	131	4.670	527	1,7%
VENETO	768	25.334	2.942	9,7%
FRIULI VENEZIA GIULIA	206	8.623	924	3,1%
LIGURIA	123	12.043	1.060	3,5%
EMILIA ROMAGNA	760	33.368	3.524	11,7%
TOSCANA	423	23.285	2.310	7,6%
UMBRIA	124	4.834	530	1,8%
MARCHE	197	10.413	1.043	3,5%
LAZIO	505	28.943	2.842	9,4%
ABRUZZO	153	6.457	691	2,3%
MOLISE	40	1.640	177	0,6%
CAMPANIA	272	10.619	1.164	3,8%
PUGLIA	336	8.086	1.065	3,5%
BASILICATA	53	1.927	216	0,7%
CALABRIA	150	5.416	609	2,0%
SICILIA	295	17.525	1.705	5,6%
SARDEGNA	154	5.487	621	2,1%
TOTALE	6.264	291.027	30.228	100,0%

Fonte: ISTAT e Piano Nazionale della Sicurezza Stradale

Fig. A1



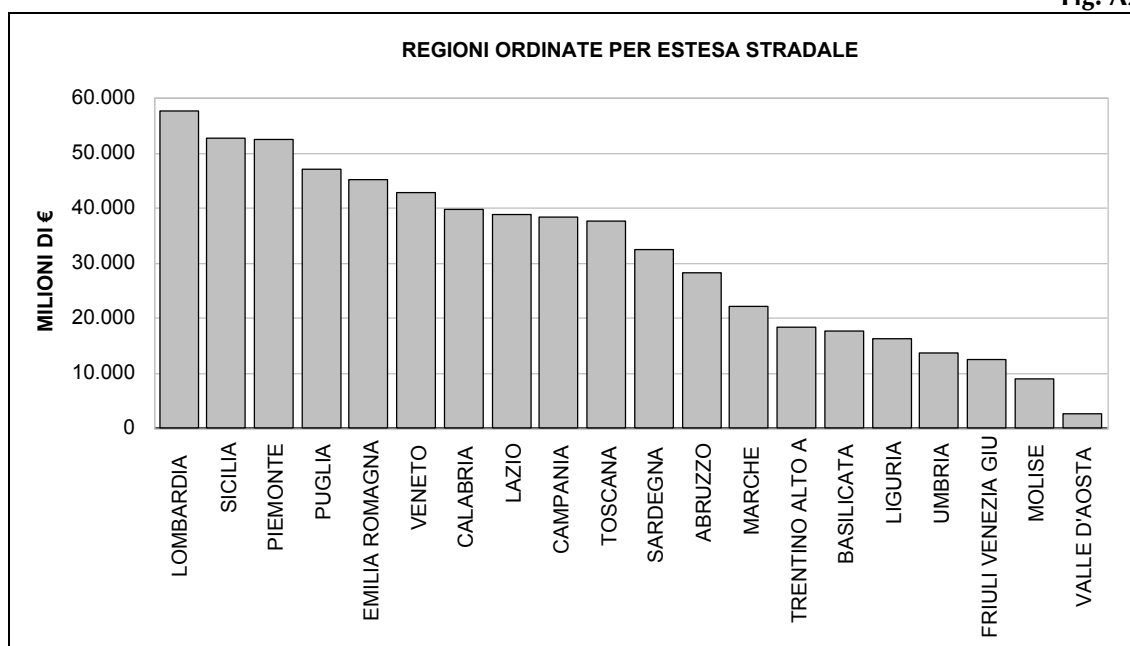
Tab. A2

DISTRIBUZIONE TERRITORIALE DELL'ESTESA STRADALE PER TIPO DI STRADA

Regioni	Statali conferite al demanio regionale	Provinciali	Comunali extraurbane	Comunali urbane	Nel complesso	Quota % su totale
PIEMONTE	2.277	10.924	24.243	15.103	52.547	8,4%
VALLE D'AOSTA	0	496	1.299	930	2.725	0,4%
LOMBARDIA	2.510	8.515	20.280	26.510	57.815	9,2%
TRENTINO A.A.	1.689	2.672	9.870	4.221	18.452	2,9%
VENETO	1.674	7.119	20.166	14.041	43.000	6,8%
FRIULI V. G.	703	2.179	5.377	4.304	12.563	2,0%
LIGURIA	934	2.613	7.630	5.287	16.464	2,6%
EMILIA ROMAGNA	1.830	7.246	24.365	11.839	45.280	7,2%
TOSCANA	2.732	7.412	17.896	9.609	37.649	6,0%
UMBRIA	1.062	2.768	7.301	2.557	13.688	2,2%
MARCHE	872	5.296	10.930	5.161	22.259	3,5%
LAZIO	2.095	7.001	22.665	7.182	38.943	6,2%
ABRUZZO	1.736	5.021	16.102	5.521	28.380	4,5%
MOLISE	430	1.806	5.350	1.549	9.135	1,5%
CAMPANIA	1.443	6.948	19.119	10.924	38.434	6,1%
PUGLIA	1.631	8.166	25.490	11.876	47.163	7,5%
BASILICATA	904	2.862	10.819	3.250	17.835	2,8%
CALABRIA	2.047	6.074	22.257	9.522	39.900	6,4%
SICILIA	1.652	13.087	23.675	14.468	52.882	8,4%
SARDEGNA	1.813	5.630	17.315	7.925	32.683	5,2%
TOTALE	30.033	113.835	312.149	171.779	627.796	100,0%

Fonte: Conto Nazionale dei Trasporti e Piano Nazionale della Sicurezza Stradale

Fig. A2



**PRIMO PROGRAMMA DI ATTUAZIONE DEL PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE
ALLEGATI TECNICI**

Tab. A3

DANNO SOCIALE NEL PERIODO 1995 – 2000. (Valori in milioni di lire)						
	1995	1996	1997	1998	1999	2000
PIEMONTE	4.265.534	4.205.909	4.113.572	4.060.715	5.385.062	4.984.011
VALLE D'AOSTA	162.772	140.600	104.077	123.389	138.346	147.219
LOMBARDIA	9.542.450	10.021.993	9.973.703	11.539.135	12.602.949	12.607.361
TRENTINO ALTO ADIGE	1.017.336	992.699	921.815	1.029.062	1.099.588	1.058.700
VENETO	5.577.312	5.675.464	5.705.856	5.032.642	6.155.925	5.912.066
FRIULI VENEZIA GIULIA	1.783.399	1.798.254	1.813.497	1.784.195	1.913.982	1.631.260
LIGURIA	1.928.620	1.953.638	1.953.182	2.040.827	2.289.321	2.028.591
EMILIA ROMAGNA	6.547.190	6.440.809	6.681.438	6.529.550	7.355.272	7.111.337
TOSCANA	4.395.211	4.540.067	4.510.309	4.522.064	4.292.597	4.497.224
UMBRIA	964.082	928.301	900.174	989.886	1.126.128	1.185.678
MARCHE	2.150.661	2.164.892	2.092.797	1.842.525	1.952.312	2.049.855
LAZIO	5.495.482	5.531.916	5.267.613	6.612.706	5.502.495	4.597.301
ABRUZZO	1.241.894	1.180.611	1.292.441	1.294.899	1.457.511	1.462.336
MOLISE	240.656	297.577	310.689	336.657	465.095	302.725
CAMPANIA	2.075.764	2.160.423	1.985.976	2.181.580	2.557.164	2.379.156
PUGLIA	1.979.745	1.958.720	2.024.136	1.844.349	2.076.368	2.411.074
BASILICATA	361.832	382.533	416.625	399.046	483.978	413.823
CALABRIA	1.020.366	1.070.900	1.158.743	1.068.070	1.443.320	1.150.721
SICILIA	2.720.163	3.058.767	3.170.511	3.400.271	3.580.557	3.297.083
SARDEGNA	1.230.584	1.129.472	1.160.612	1.196.018	1.318.944	1.202.416
TOTALE	54.701.053	55.633.545	55.557.766	57.827.586	63.196.914	60.429.937

Fonte: Piano Nazionale della Sicurezza Stradale

Tab. A4

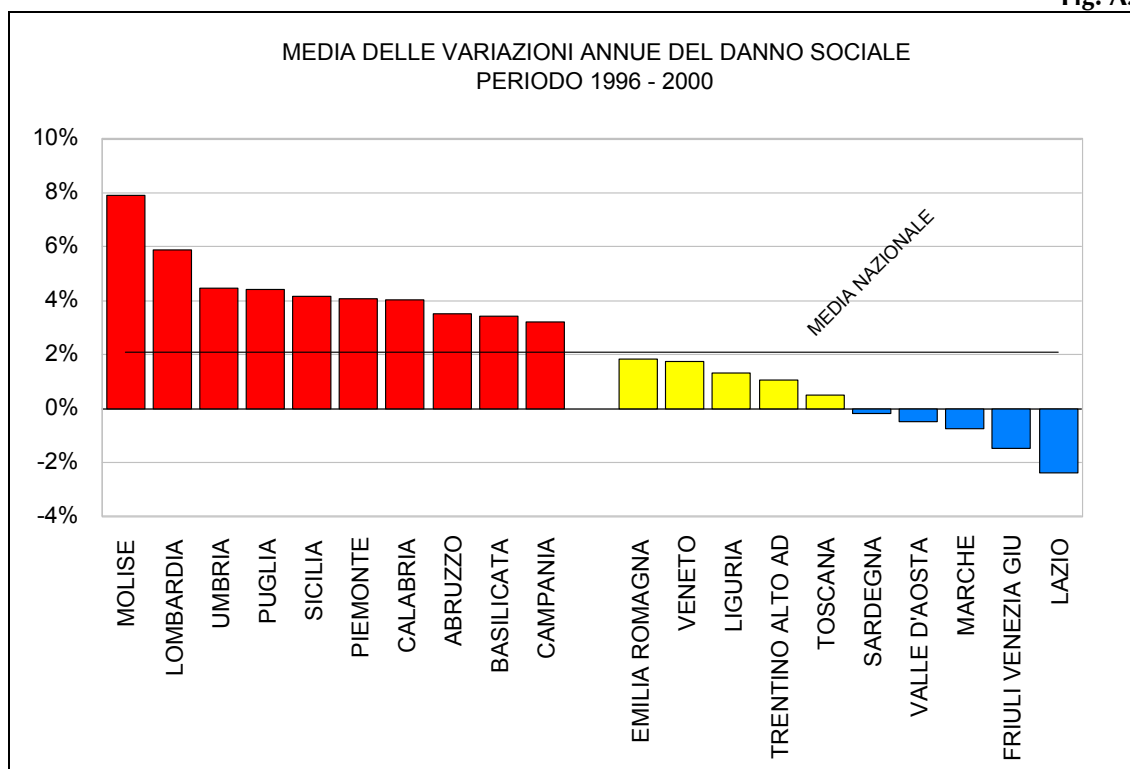
EVOLUZIONE DEL DANNO SOCIALE NEL PERIODO 1996 - 2000						
	VARIAZIONE 95-96	VARIAZIONE 96-97	VARIAZIONE 97-98	VARIAZIONE 98-99	VARIAZIONE 99-00	MEDIA DELLE VARIANZI
PIEMONTE	-1,4%	-2,2%	-1,3%	32,6%	-7,4%	4,1%
VALLE D'AOSTA	-13,6%	-26,0%	18,6%	12,1%	6,4%	-0,5%
LOMBARDIA	5,0%	-0,5%	15,7%	9,2%	0,0%	5,9%
TRENTINO ALTO ADIGE	-2,4%	-7,1%	11,6%	6,9%	-3,7%	1,0%
VENETO	1,8%	0,5%	-11,8%	22,3%	-4,0%	1,8%
FRIULI VENEZIA GIULIA	0,8%	0,8%	-1,6%	7,3%	-14,8%	-1,5%
LIGURIA	1,3%	-0,0%	4,5%	12,2%	-11,4%	1,3%
EMILIA ROMAGNA	-1,6%	3,7%	-2,3%	12,6%	-3,3%	1,8%
TOSCANA	3,3%	-0,7%	0,3%	-5,1%	4,8%	0,5%
UMBRIA	-3,7%	-3,0%	10,0%	13,8%	5,3%	4,5%
MARCHE	0,7%	-3,3%	-12,0%	6,0%	5,0%	-0,7%
LAZIO	0,7%	-4,8%	25,5%	-16,8%	-16,5%	-2,4%
ABRUZZO	-4,9%	9,5%	0,2%	12,6%	0,3%	3,5%
MOLISE	23,7%	4,4%	8,4%	38,2%	-34,9%	7,9%
CAMPANIA	4,1%	-8,1%	9,8%	17,2%	-7,0%	3,2%
PUGLIA	-1,1%	3,3%	-8,9%	12,6%	16,1%	4,4%
BASILICATA	5,7%	8,9%	-4,2%	21,3%	-14,5%	3,4%
CALABRIA	5,0%	8,2%	-7,8%	35,1%	-20,3%	4,0%
SICILIA	12,4%	3,7%	7,2%	5,3%	-7,9%	4,1%
SARDEGNA	-8,2%	2,8%	3,1%	10,3%	-8,8%	-0,2%
TOTALE	1,7%	-0,1%	4,1%	9,3%	-4,4%	2,1%

Fonte: Piano Nazionale della Sicurezza Stradale

Tab. A5

ORDINAMENTO DELLE REGIONI PER VIARIAZIONE DEL DANNO SOCIALE NEL PERIODO 1996 - 2000	
MOLISE	+ 7,9%
LOMBARDIA	+ 5,9%
UMBRIA	+ 4,5%
PUGLIA	+ 4,4%
SICILIA	+ 4,1%
PIEMONTE	+ 4,1%
CALABRIA	+ 4,0%
ABRUZZO	+ 3,5%
BASILICATA	+ 3,4%
CAMPANIA	+ 3,2%
Media nazionale	+ 2,1%
EMILIA ROMAGNA	+ 1,8%
VENETO	+ 1,8%
LIGURIA	+ 1,3%
TRENTINO ALTO ADIGE	+ 1,0%
TOSCANA	+ 0,5%
SARDEGNA	- 0,2%
VALLE D'AOSTA	- 0,5%
MARCHE	- 0,7%
FRIULI VENEZIA GIULIA	- 1,5%
LAZIO	- 2,4%

Fig. A5



2 NUMERO DI MORTI E FERITI ED ENTITÀ DEL DANNO SOCIALE PER RIPARTIZIONE TERRITORIALE

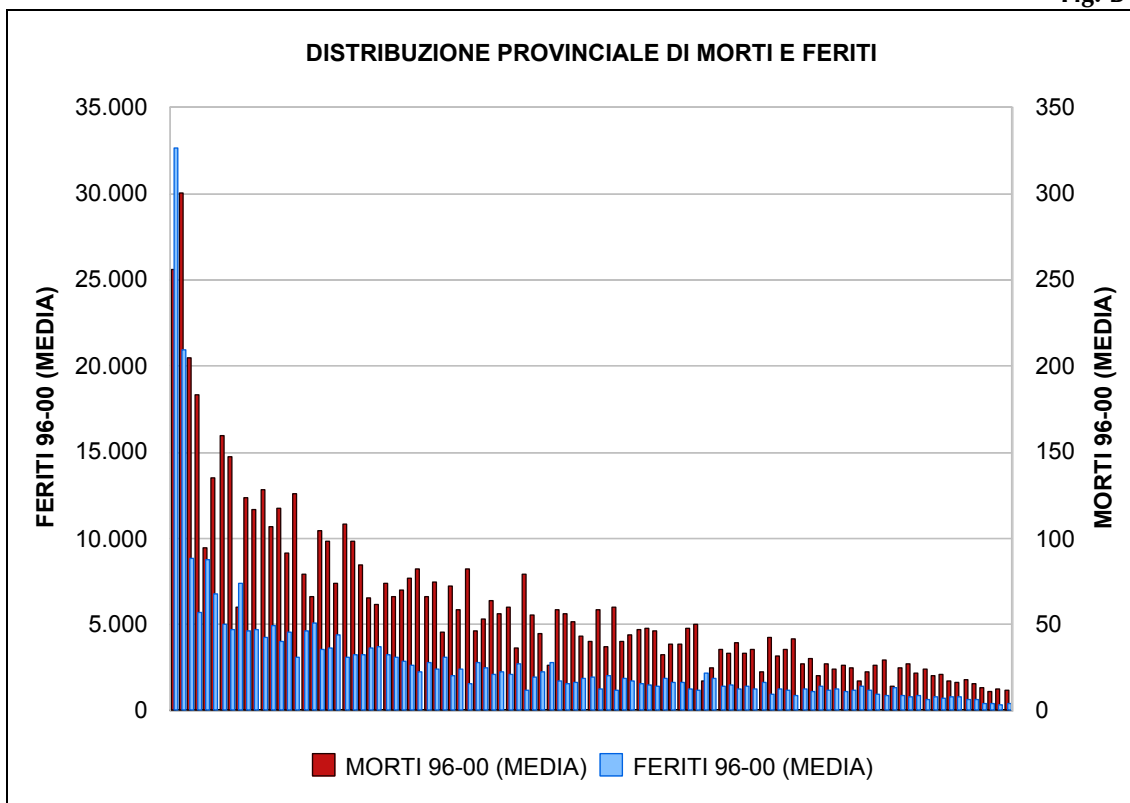
2.1 PROVINCE

Le province che registrano un maggior numero di vittime da incidenti stradali sono Milano (che nel quinquennio 1996 – 2000 ha registrato mediamente 256 morti e 32.685 feriti ogni anno) e Roma (301 morti e 20.947 feriti). Il costo sociale degli incidenti stradali risulta pari, a Milano a 2.770,9 milioni di Euro e a Roma a 1.966,4 milioni di Euro.

All'estremo opposto si collocano le Province di Isernia (13 morti e 370 feriti, con un costo sociale pari a 45,4 milioni di Euro) e Vibo Valentia (12 morti e 387 feriti, con un costo sociale di 45,3 milioni di Euro).

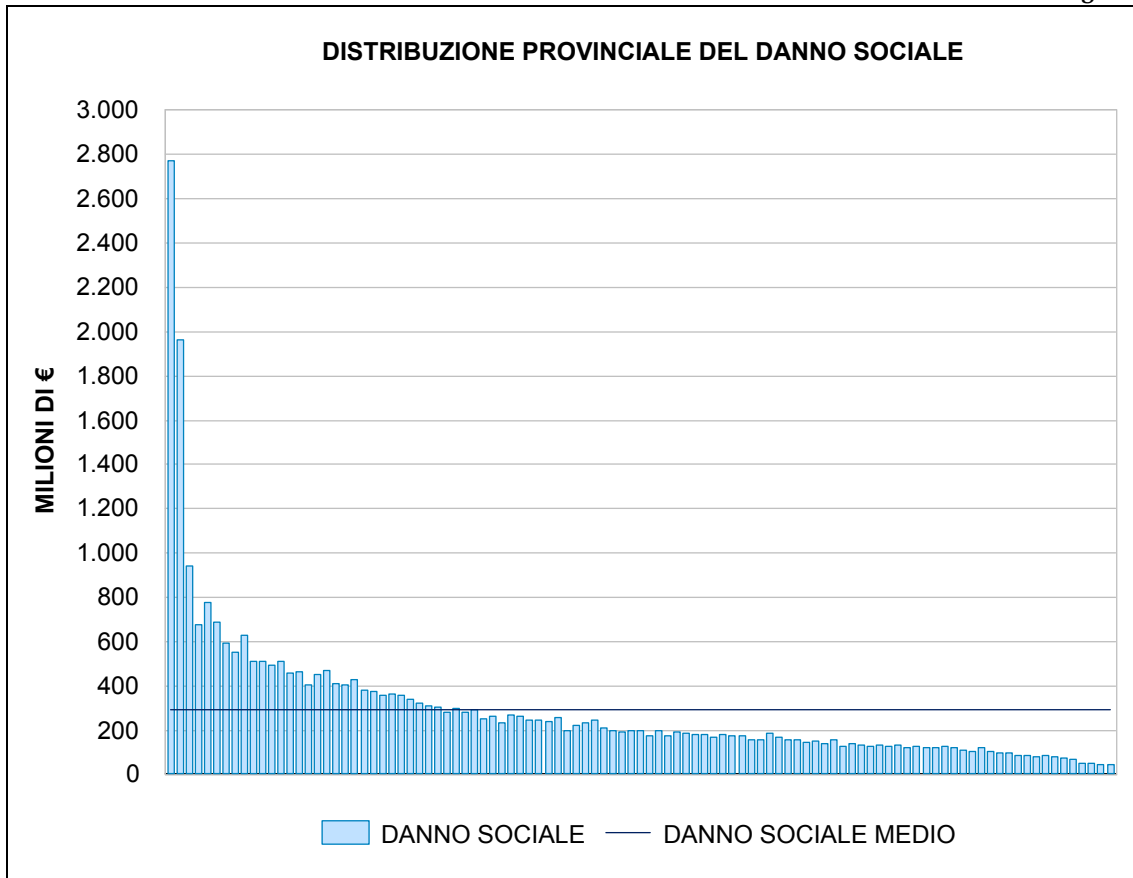
Il numero medio di morti per incidenti stradali a livello provinciale è pari a 61, il numero medio di feriti a 2.810 e il costo sociale medio provinciale risulta pari a 292,4 milioni di Euro. ¹

Fig. B1



¹ Il danno sociale è stato computato tenendo conto sia dei costi sociali determinati dalle vittime, sia dei costi sociali determinati dai danni materiali.

Fig. B2



Tab. B1

MORTI, FERITI E DANNO SOCIALE NELLE 103 PROVINCE ITALIANE

	MORTI 96-00 (media annuale)	FERITI 96-00 (media annuale)	DANNO SOCIALE € (milioni)
MILANO	256	32.685	2.770,86
ROMA	301	20.947	1.966,44
TORINO	205	8.881	942,01
FIRENZE	183	5.689	675,91
BOLOGNA	94	8.767	779,12
BRESCIA	135	6.799	690,35
GENOVA	160	5.005	592,22
TREVISO	148	4.689	552,37
VERONA	60	7.371	628,02
VENEZIA	123	4.621	513,32
MODENA	117	4.723	511,43
BERGAMO	128	4.257	493,47
PADOVA	107	4.927	513,07
PALERMO	117	4.000	458,83
REGGIO EMILIA	92	4.570	465,23
VICENZA	126	3.071	402,75
VARESE	79	4.653	453,79
NAPOLI	66	5.074	467,01
BARI	105	3.571	409,56
RAVENNA	98	3.651	406,88
CUNEO	74	4.423	430,09
UDINE	108	3.083	378,88
LATINA	98	3.220	374,74
CATANIA	85	3.223	356,54
ANCONA	66	3.641	360,35
PERUGIA	62	3.713	360,14
PAVIA	74	3.233	341,99
FORLI'	66	3.101	321,07
PARMA	70	2.880	310,29
ALESSANDRIA	77	2.626	301,57
SALERNO	83	2.234	280,15
RIMINI	66	2.773	297,39
FERRARA	74	2.386	279,95
BOLZANO	45	3.109	292,89
COMO	72	2.028	250,76
NOVARA	59	2.433	261,66
LIVORNO	83	1.591	232,70
MESSINA	46	2.782	269,90
MANTOVA	54	2.521	260,93
TRENTO	64	2.098	244,22
TRIESTE	56	2.284	247,03
PIACENZA	60	2.115	240,12
CAGLIARI	37	2.750	254,12
CASERTA	79	1.220	200,51
ASCOLI PICENO	55	1.990	223,97
PISA	45	2.287	231,09
FROSINONE	27	2.828	246,21
FOGGIA	59	1.715	208,40
PESARO	56	1.580	195,06
MACERATA	52	1.645	193,75
REGGIO CALABRIA	43	1.858	197,49
COSENZA	40	1.949	200,30
CREMONA	58	1.295	177,07
LUCCA	37	2.007	200,07
SIENA	60	1.206	172,47

segue

**PRIMO PROGRAMMA DI ATTUAZIONE DEL PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE
ALLEGATI TECNICI**

Segue **Tab. B1**

	MORTI 96-00 (media annuale)	FERITI 96-00 (media annuale)	DANNO SOCIALE € (milioni)
TRAPANI	40	1.860	193,41
PESCARA	44	1.708	187,75
TERAMO	47	1.552	180,44
PORDENONE	48	1.531	179,41
ROVIGO	46	1.389	166,74
CHIETI	32	1.851	181,88
TERNI	38	1.635	174,27
LECCE	39	1.611	173,36
SAVONA	48	1.251	159,35
AREZZO	50	1.156	154,83
SASSARI	18	2.161	184,12
TARANTO	25	1.840	171,04
BELLUNO	35	1.420	154,21
L'AQUILA	33	1.467	154,67
PISTOIA	40	1.231	146,12
LECCO	33	1.414	150,71
VITERBO	36	1.234	141,03
GROSSETO	22	1.658	153,68
SONDRIO	42	933	128,04
ASTI	32	1.278	138,98
IMPERIA	35	1.155	134,65
CAMPOBASSO	41	914	125,20
BRINDISI	27	1.271	131,49
LA SPEZIA	30	1.140	126,60
SIRACUSA	20	1.423	133,52
VERCELLI	27	1.155	122,94
ORISTANO	24	1.234	125,13
CATANZARO	26	1.131	120,03
AVELLINO	25	1.164	120,58
MATERA	17	1.409	127,75
PRATO	23	1.181	119,04
GORIZIA	26	962	107,89
RAGUSA	29	846	103,23
LODI	14	1.362	119,83
BIELLA	25	897	100,83
POTENZA	27	796	96,47
NUORO	22	887	95,92
CALTANISSETTA	24	667	82,76
MASSA CARRARA	20	778	85,61
BENEVENTO	21	707	81,22
RIETI	18	805	83,96
VERBANO-C.O.	17	781	81,12
AGRIGENTO	18	631	71,95
AOSTA	15	623	67,51
CROTONE	13	389	47,40
ENNA	11	435	47,76
ISERNIA	13	370	45,42
VIBO VALENTIA	12	387	45,33
ITALIA	6.264	289.455	30.111,66
<i>MEDIA</i>	<i>61</i>	<i>2.810</i>	<i>292,35</i>

2.2 GRANDI COMUNI

L'esame della distribuzione territoriale di morti e feriti evidenzia come due Comuni (Milano e Roma) facciano registrare quote di vittime e di danno sociale nettamente superiori a quelle di qualunque altro comune italiano:

- Milano nell'ultimo quinquennio ha registrato mediamente 95 morti e 21.393 feriti ogni anno, con un costo sociale annuo pari a 1.712,1 milioni di Euro;
- Roma, nello stesso periodo ha registrato mediamente 186 morti e 17.364 feriti ogni anno, con un costo sociale annuo di 1.542,1 milioni di Euro.

Tra i "grandi comuni" quelli che fanno registrare le quote più basse di morti, feriti e danno sociale risultano essere:

- Venezia (26 morti, 1.567 feriti, con un costo sociale annuo di 152,2 milioni di Euro)
- Bari (18 morti, 1.722 feriti, con un costo sociale annuo di 152,3 milioni di Euro).

Il costo sociale medio annuo nelle 13 grandi città italiane risulta pari a 604,0 milioni di Euro.

Fig. C1

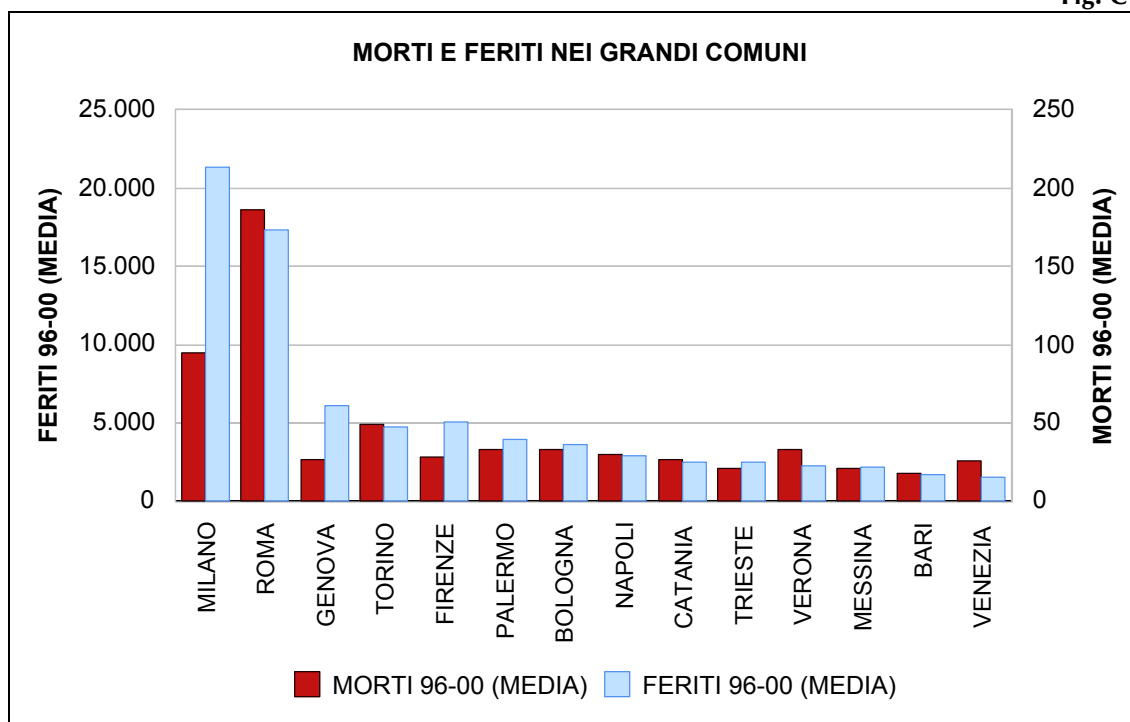
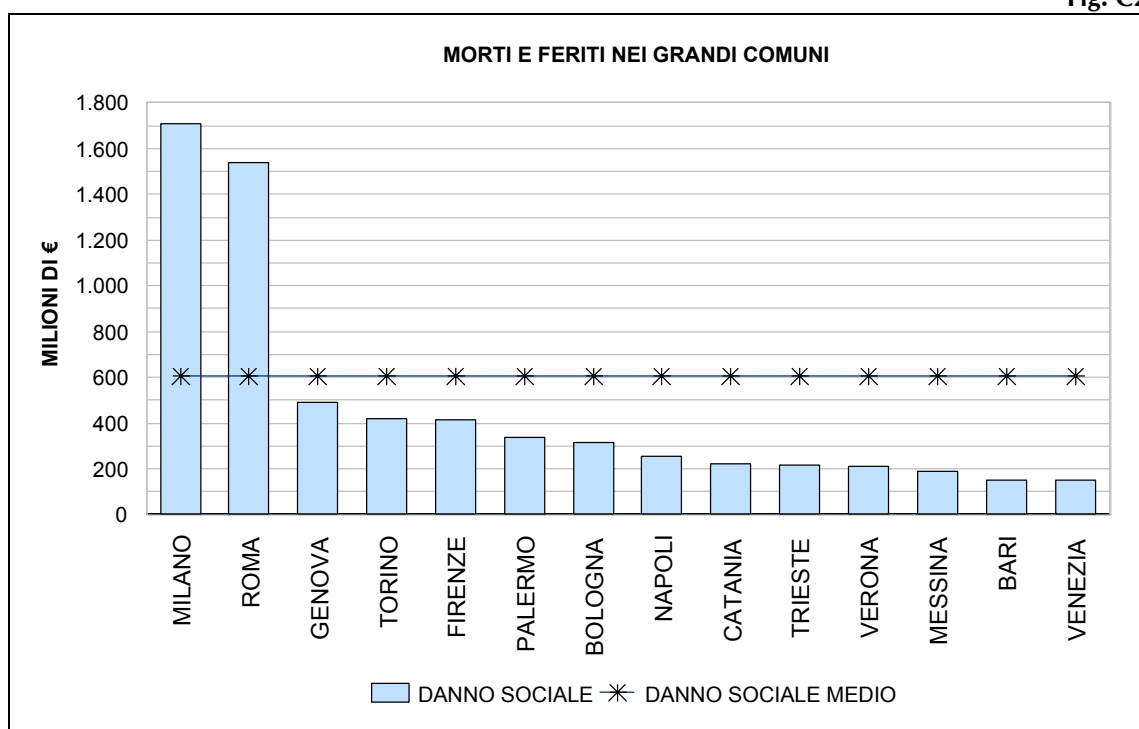


Fig. C2



Tab. C1

MORTI, FERITI E DANNO SOCIALE NELLE 14 GRANDI CITTÀ ITALIANE

	MORTI 96-00 (MEDIA)	FERITI 96-00 (MEDIA)	DANNO SOCIALE
MILANO	95	21.393	1.712,11
ROMA	186	17.364	1.542,05
GENOVA	27	6.151	491,91
TORINO	49	4.792	422,53
FIRENZE	29	5.070	414,57
PALERMO	33	3.976	339,97
BOLOGNA	34	3.636	315,37
NAPOLI	30	2.913	257,51
CATANIA	27	2.495	221,37
TRIESTE	21	2.562	218,77
VERONA	33	2.251	212,26
MESSINA	22	2.173	190,60
BARI	18	1.722	152,25
VENEZIA	26	1.567	152,23
GRANDI CITTÀ	630	78.064	6.643,49
<i>MEDIA</i>	<i>57</i>	<i>7.097</i>	<i>603,95</i>



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE
PROGRAMMA ANNUALE DI ATTUAZIONE 2002

ALLEGATO A

QUADRO DESCRITTIVO

A P R I L E 2 0 0 3

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

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

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

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

QUADRO DESCRITTIVO

Identificativo della proposta

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

Responsabile di procedimento ⁽³⁾

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

A) Attori

1) Soggetto proponente ⁽⁴⁾ _____

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

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

B) Stato ed evoluzione della sicurezza stradale ⁽⁷⁾

1) Problematiche di riferimento e principali fattori di rischio _____

2) Riepilogo dei dati sull'incidentalità ⁽⁸⁾

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

C) Obiettivi, contenuti e risultati attesi

1) Obiettivi _____

QUADRO DESCRITTIVO

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

E) Risorse impegnate per la realizzazione degli interventi

1) Costi dell'intervento (in Euro)

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

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

Settore	Livello			Totale
	Laureati	Diplomati	Altri	
Tecnici				
Amministrativi				
Totale				

3) Collaborazioni esterne

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

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

F) Strutture tecniche e di monitoraggio

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

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

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

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

1.5) Personale della struttura:

Settore	Livello			Totale
	Laureati	Diplomati	Altro	
Tecnici				
Amministrativi				
Totale				

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

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

QUADRO DESCRITTIVO

2.5) sarà affidato a struttura esterna

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

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

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

Settore	Livello			Totale
	Laureati	Diplomati	Altro	
Tecnici				
Amministrativi				
Totale				

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

Indicazione dei tempi previsti per le fasi attuative dell'intervento

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

H) Elenco dei materiali documentari

DOCUMENTI ED ELABORATI CHE COSTITUISCONO LA PRESENTE PROPOSTA

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

Data ___ / ___ / ___

Firma del Responsabile del Procedimento

MONITORAGGIO DELL'INTERVENTO ⁽¹⁹⁾

I) Calendario ²⁰

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

J) Eventuali variazioni apportate al progetto originario

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

- 2) Tipo di variazione: _____
- _____
- _____
- _____

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

3.1) no _____

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

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

K) Valutazioni

- 1) Eventuali problematiche rilevate durante l'attuazione _____
- _____
- _____

- 2) Eventuali provvedimenti adottati per superare le problematiche _____
- _____
- _____

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

no ___ /

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

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

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

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

ISTRUZIONI PER LA COMPILAZIONE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

¹³ Per investimenti che riguardano un unico intervento.

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

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

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

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

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

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

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



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE
PROGRAMMA ANNUALE DI ATTUAZIONE 2002

ALLEGATO A
QUADRO DESCRITTIVO

APPENDICE A1
DATI GENERALI SULL'INCIDENTALITÀ STRADALE

A P R I L E 2 0 0 3

DATI SULLE VITTIME DEGLI INCIDENTI STRADALI

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

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

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

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

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

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

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

DATI SULLE VITTIME DEGLI INCIDENTI STRADALI

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

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

DATI SULLE VITTIME DEGLI INCIDENTI STRADALI

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

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

DATI SULLE VITTIME DEGLI INCIDENTI STRADALI

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

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

DATI SULLE VITTIME DEGLI INCIDENTI STRADALI

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

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

DATI SULLE VITTIME DEGLI INCIDENTI STRADALI

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

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



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE
PROGRAMMA ANNUALE DI ATTUAZIONE 2002

ALLEGATO B

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

A P R I L E 2 0 0 3

Questa scheda ha un duplice scopo:

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

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

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

SCHEDA SUILE CONDIZIONI DI PRIORITÀ

Soggetto proponente: _____
Denominazione della proposta _____

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

Data _____ / _____ / _____

Firma del Responsabile del Procedimento _____



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE

PROGRAMMA ANNUALE DI ATTUAZIONE 2002

Allegato B1

PARAMETRI PER LA SELEZIONE DELLE PROPOSTE DA AMMETTERE A FINANZIAMENTO

A P R I L E 2 0 0 3

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

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

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

IMPOSTAZIONE E PRINCIPI DI RIFERIMENTO

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

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

1. La dotazione finanziaria del Piano

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

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

2. Individuazione e diffusione di buone pratiche

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

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

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

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

3. Miglioramento della capacità di governo della sicurezza stradale

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

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

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

QUATTRO AREE DI VALUTAZIONE

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

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

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

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

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

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

- A) rilevanza della proposta sia in relazione all'entità del rischio e delle vittime, sia in relazione alla capacità dell'intervento di ridurre il livello di rischio e l'entità delle vittime;
- B) rafforzamento delle capacità di governo della sicurezza stradale
- C) completezza dell'intervento e sua integrazione in una strategia (Piano o Programma) complessiva per migliorare la sicurezza stradale;
- D) tempestività e "cantierabilità" dell'intervento.

STRATEGIE ATTUATIVE

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

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

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

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

* * *

Di seguito si riportano:

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

PARAMETRI PER LA VALUTAZIONE DELLE PROPOSTE

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

DESCRIZIONE DEI PARAMETRI E CRITERI DI PONDERAZIONE

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

A) RILEVANZA DELLA PROPOSTA

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

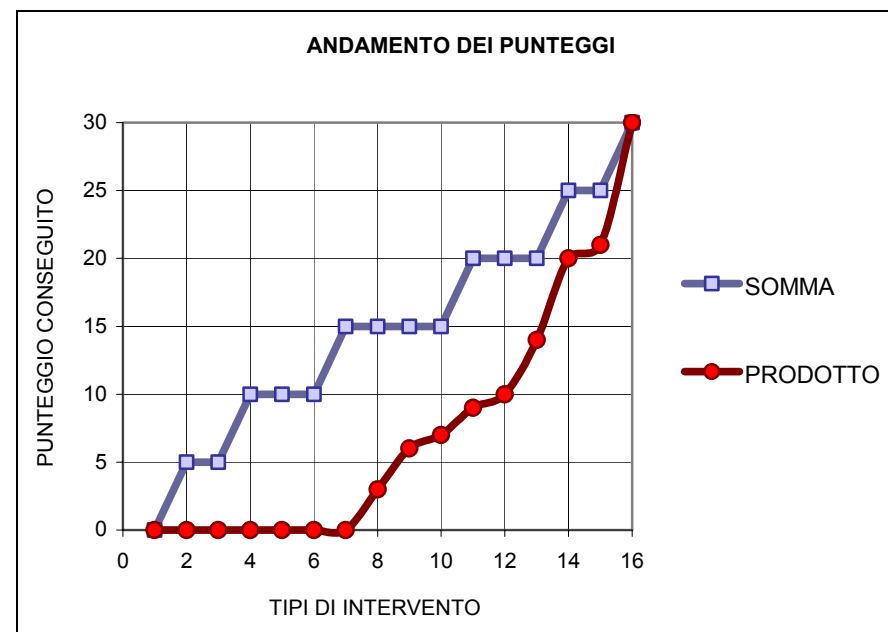
Per questo ambito di valutazione si è ritenuto opportuno costruire un indice che non si basi solo sull'addizione dei singoli punteggi elementari ma si è cercato di costruire un meccanismo che determini il seguente assetto di valori:

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

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

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

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



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

1) Entità del danno sociale

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

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

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

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

Punteggio massimo: 15 / 100

2) Situazioni di massimo rischio

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

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

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

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

Punteggio massimo: 15/100

A3) Capacità di contrasto dell'intervento

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

3) Coerenza interna e con gli indirizzi del PNSS

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

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

4) Garanzia di durata nel tempo

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

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

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

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

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

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

B) RAFFORZAMENTO DELLA CAPACITÀ DI GOVERNO

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

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

- mancato soddisfacimento, 0 punti

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

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

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

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

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

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

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

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

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

C) COMPLETEZZA / INTEGRAZIONE

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

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

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

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

9) Multisetorialità e interistituzionalità

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

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

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

D) TEMPESTIVITÀ

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

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

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

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

11) Livello di progettazione

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

12) Completezza degli atti amministrativi

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

13) Disponibilità di tutti i fattori necessari

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



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE
PROGRAMMA ANNUALE DI ATTUAZIONE 2002

ALLEGATO C

ANALISI GENERALE DELL'INCIDENTALITÀ

A P R I L E 2 0 0 3

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

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

A. STATO ED EVOLUZIONE DELLA SICUREZZA STRADALE

1. ASPETTI GENERALI

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

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

2. INCIDENTALITÀ: DATI QUANTITATIVI

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

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

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

2.2 Evoluzione nell'ultimo decennio o quinquennio

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

2.3 Disaggregazioni territoriali significative (eventuale)

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

2.4 Aspetti particolari (eventuale)

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

3. INCIDENTALITÀ: ELEMENTI QUALITATIVI

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

B. FATTORI DI RISCHIO E POSSIBILI LINEE DI SUPERAMENTO

4. INDIVIDUAZIONE DEI PRINCIPALI FATTORI DI RISCHIO

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

5. POSSIBILI LINEE DI CONTRASTO DEI FATTORI DI RISCHIO

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

C. PROPOSTA E SUE MOTIVAZIONI

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

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

D. CONTESTO TECNICO E INTERVENTI NEL PRECEDENTE TRIENNIO

7. STRUTTURE TECNICHE

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

8. STATO DELLE CONOSCENZE SULLA SICUREZZA STRADALE

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

9. STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE/PROGRAMMAZIONE

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

10. INTERVENTI NEL CAMPO DELLA SICUREZZA STRADALE

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



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE
PROGRAMMA ANNUALE DI ATTUAZIONE 2002

PROCEDURA COMPETITIVA: BANDO TIPO E RELATIVA DOCUMENTAZIONE TECNICA

A P R I L E 2 0 0 3

Questo documento riguarda la procedura competitiva e illustra:

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

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

Si nota infine che il documento rappresenta la base comune di partenza per gli adempimenti, di livello regionale, necessari per l'allocazione delle risorse. Le regioni potranno apportare variazioni al documento, sulla base delle normative e regolamenti regionali, delle eventuali indicazioni delle Commissioni di valutazione (Regione, Province e Comuni), delle specificità territoriali, delle semplificazioni procedurali, fermo restando il rispetto di quanto stabilito dal PNSS e dal Programma attuativo per il 2002. In particolare si demanda alle Regioni la definizione dei contenuti dello schema di convenzione con gli Enti finanziati.

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

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

Art. 2 - Obiettivi

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

Art. 3 - Contenuti

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

Art. 4 – Destinatari

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

Art. 5 - Presentazione delle domande e assegnazione dei finanziamenti

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

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

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

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

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

Art. 6 - Entità dei finanziamenti

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 7 – Selezione delle proposte da ammettere al finanziamento

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

Art. 8 – Ulteriori aspetti

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

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

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

DOCUMENTAZIONE TECNICA

Sezione 1

DOMANDA TIPO / A) Nel caso di singola amministrazione

Il Comune/Provincia di

[ed eventualmente:]

in partenariato con:

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

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

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

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

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

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

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

Data e firma

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

DOMANDA TIPO / B) Nel caso di più amministrazioni

Il raggruppamento costituito da

Comune di

Comune di

Provincia ...

[ed eventualmente:]

in partenariato con:

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

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

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

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

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

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

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

Data e firma/e

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

Sezione 2

QUADRO DESCRITTIVO

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

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

Vedi Allegato B

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

Vedi Allegato B1

Sezione 5

ANALISI GENERALE DELL'INCIDENTALITÀ

Vedi Allegato C

Sezione 6

CONVEZIONE TIPO

TRA LA REGIONE

E

L'AMMINISTRAZIONE (O RAGGRUPPAMENTO DI AMMINISTRAZIONI) PROPONENTE

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

TRA

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

E

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

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

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

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

PREMESSO

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

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

TUTTO CIÒ PREMESSO

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

Articolo 1. Normativa di riferimento

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

Articolo 2. Denominazione e contenuti della proposta di intervento

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

Articolo 3. Onere complessivo e cofinanziamento

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

Articolo 4. Verifiche e monitoraggio

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

Articolo 5. Erogazioni del cofinanziamento

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

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

Articolo 6. Diffusione dei risultati

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

Articolo 7. Variazioni

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

Articolo 8. Collaudo delle eventuali opere

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

Articolo 9. Termini per la risoluzione della convenzione

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

Articolo 10. Rapporto tra il contraente e terzi

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

Articolo 11. Controversie

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

Articolo 12. Registrazione ed esecutività della convenzione

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

Località, li

L'AMMINISTRAZIONE EROGANTE

L'AMMINISTRAZIONE PROPONENTE



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE
PROGRAMMA ANNUALE DI ATTUAZIONE 2002

PRINCIPI, CRITERI E PARAMETRI PER IL PRIMO PROGRAMMA DI ATTUAZIONE

A P R I L E 2 0 0 3

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

Il documento è completato dai seguenti allegati:

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

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

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

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

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

1 ASPETTI GENERALI

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

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

1.2 In particolare gli incentivi finanziari sono finalizzati a:

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

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

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

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

2 PRIORITÀ

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

3 SOGGETTI FINANZIABILI E FINANZIAMENTI

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

saldo del finanziamento.

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

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

4.3.5 Nomina del **responsabile di procedimento**.

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

5 REQUISITI PER LA STIPULA DELLA CONVENZIONE

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

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

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

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

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

6 VALUTAZIONE DELLE PROPOSTE

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

7 TERMINI DI UTILIZZAZIONE DELLE RISORSE FINANZIARIE

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



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:
- a) alla rendicontazione dello stato di avanzamento dei lavori al soggetto che gestisce l'erogazione degli incentivi;
 - b) al monitoraggio dei risultati conseguiti in termini di evoluzione dello stato della sicurezza stradale, con particolare riferimento al numero di vittime degli incidenti stradali;
 - c) 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:
- a) 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);
 - b) 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 inferiore 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



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE
2° PROGRAMMA ANNUALE DI ATTUAZIONE. 2003

**BANDO RELATIVO A
INTERVENTI STRATEGICI PER LA
SICUREZZA STRADALE
E
RELATIVA DOCUMENTAZIONE TECNICA**

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

Questo documento riporta:

- a) il **bando** per l'assegnazione degli incentivi a favore degli interventi strategici di cui al paragrafo 2.4 del secondo "*Programma Annuale di Attuazione. 2003*", secondo quanto previsto al capitolo 5 e al paragrafo 8.1 del sopraindicato programma;
- b) la **documentazione tecnica**, costituita da quattro sezioni, come di seguito indicato,
 1. lo schema di domanda (in due versioni, proposta di intervento presentata da una Amministrazione singola e proposta di intervento presentata da un raggruppamento di Amministrazioni),
 2. il "*Quadro descrittivo*",
 3. la "*Analisi generale dell'incidentalità*",
 4. la convenzione tipo (da utilizzare nel caso in cui la procedura seguita richieda la sottoscrizione di una convenzione tra Amministrazione erogante e Amministrazione proponente),

**BANDO PER LA REALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI STRATEGICI PREVISTI DAL
"SECONDO PROGRAMMA ANNUALE DI ATTUAZIONE. 2003"
DEL PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE**

Art. 1 – Riferimenti normativi

- 1) Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in relazione a quanto previsto dal "*Piano Nazionale della Sicurezza Stradale. Azioni Prioritarie*" approvato con deliberazione CIPE n. 100 del 29 novembre 2002 e dal secondo "*Programma Annuale di Attuazione. 2003*", destina la somma di € 51.645.690 per il finanziamento di interventi delle Regioni, delle Province e dei Comuni finalizzati a migliorare la sicurezza stradale, secondo quanto indicato nel paragrafo 2.4, nel capitolo 5 e nel paragrafo 8.1 del suddetto programma.

Art. 2 - Obiettivi

- 1) Il presente bando, in conformità con quanto previsto dal "*Programma Annuale di Attuazione. 2003*", è finalizzato:
 - ad avviare un processo sistematico di miglioramento della sicurezza stradale e di riduzione stabile del numero delle vittime degli incidenti;
 - a promuovere lo sviluppo di interventi ad alta efficacia e favorirne la diffusione in modo da determinare, a parità di risorse disponibili, la più ampia e celere riduzione delle vittime degli incidenti stradali;
 - a favorire la crescita degli investimenti nella sicurezza stradale.
- 2) Tali obiettivi dovranno essere perseguiti in coerenza con i principi di premialità, proporzionalità, specificità/aggiuntività, priorità, intersectorialità e completezza di cui al paragrafo 1.2 del programma.

Art. 3 - Contenuti

Sono finanziabili le proposte concernenti uno o più campi di intervento tra quelli indicati nel paragrafo 2.4 del secondo "*Programma Annuale di Attuazione. 2003*".

Art. 4 – Destinatari

- 1) Possono presentare proposte per accedere ai cofinanziamenti le Regioni, le Province e i Comuni, in forma singola o associata. Ogni amministrazione potrà candidare una sola proposta. Non potranno essere ammesse proposte che risultino in contrasto con l'eventuale Piano o Programma regionale di sicurezza stradale eventualmente adottato dalla Regione.
- 2) Alle singole Amministrazioni, o ai raggruppamenti di queste, possono essere associati in partenariato altri organismi, pubblici o privati, interessati al miglioramento della sicurezza stradale, che partecipano direttamente alla definizione e attuazione della proposta di intervento e contribuiscono ad attuarla e a sostenerne gli oneri.

Art. 5 - Presentazione delle domande e assegnazione dei finanziamenti

- 1) I finanziamenti saranno assegnati alle proposte che risulteranno più coerenti con gli obiettivi e con i contenuti del "*Piano Nazionale della Sicurezza Stradale. Azioni Prioritarie*" e del secondo "*Programma Annuale di Attuazione. 2003*", paragrafo 5.2, sulla base della graduatoria di cui al successivo articolo 8.
- 2) Per concorrere all'assegnazione del cofinanziamento, l'Amministrazione, o il raggruppamento di Amministrazioni, proponente presenta domanda al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, **Dipartimento per le Opere Pubbliche e l'Edilizia, Direzione Generale per le Strade e Autostrade**, sulla base dello schema riportato nella Documentazione Tecnica allegata al presente bando, alla sezione 1 e corredata, pena esclusione, dai seguenti elaborati:
 - a) il "*Quadro descrittivo*" dell'intervento, il cui schema è riportato nella Documentazione Tecnica allegata al presente bando, alla sezione 2;

- b) l'analisi generale dell'incidentalità compilata come indicato nella Documentazione Tecnica, sezione 3;
 - c) nel caso in cui la proposta venga presentata da più di una Amministrazione, dovrà essere allegato l'atto (accordo di programma, Intesa, convenzione, etc.) attraverso il quale le diverse Amministrazioni esprimono la proposta di intervento, adottano il progetto e assumono gli impegni di cui ai punti successivi ed indicano l'Amministrazione capofila;
 - d) il progetto relativo alle azioni da realizzare, indicando gli obiettivi, gli oneri da sostenere, le risorse professionali, le strutture tecniche e la strumentazione che sarà impegnata per la realizzazione di ciascun intervento, integrato da nota sui caratteri di specificità e aggiuntività. Nel caso in cui uno o più degli interventi previsti siano costituiti da opere infrastrutturali o edili, il progetto dovrà assumere i caratteri di progetto preliminare ai sensi della legge 109/94;
 - e) la delibera con cui il proponente si impegna:
 - e1) a sostenere la quota di costi non coperta dal finanziamento reso disponibile dal Secondo programma di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, (in coerenza con quanto indicato nel "*Quadro descrittivo*" sopra indicato);
 - e2) a rispettare i tempi indicati e ad assicurare il monitoraggio dei risultati determinati dall'intervento o dagli interventi realizzati per una durata non inferiore a tre anni a partire dalla data di collaudo dell'avvenuto completamento dei lavori;
 - e3) a comunicare tempestivamente eventuali esigenze di modificazione dei contenuti della proposta e le relative cause;
 - e4) a predisporre e rendere disponibile un'esauriente documentazione sugli interventi intrapresi e sugli effetti da questi determinati, al fine di consentire una valutazione della loro efficacia ai fini della sicurezza stradale e la loro eventuale diffusione e a consentire alla Regione e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti lo svolgimento di sopralluoghi.
- 3) Le domande, corredate dai suddetti allegati e firmate dal Sindaco o dal Presidente della Regione, della Provincia o da un loro delegato, dovranno pervenire presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, **Dipartimento per le Opere Pubbliche e l'Edilizia, Direzione Generale per le Strade e Autostrade**, in busta chiusa, con la dicitura "*BANDO RELATIVO AGLI INTERVENTI STRATEGICI DEL SECONDO PROGRAMMA DI ATTUAZIONE DEL PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE*", entro **30** giorni dalla data di pubblicazione sul Bollettino Ufficiale del presente bando, a pena di esclusione.
- 4) La Commissione di Valutazione, di cui al successivo articolo 8, entro i successivi **30** giorni, valuta la proposta sulla base dei criteri, parametri e procedure di valutazione, secondo quanto indicato nel paragrafo 5.2 del Secondo "*Programma annuale di attuazione. 2003*" e descritte nel successivo art. 7.
- 5) Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, in relazione agli obiettivi di miglioramento della sicurezza stradale di cui alla legge 144/99, specificati nel "*Piano Nazionale della Sicurezza Stradale*", opera la scelta definitiva delle proposte da ammettere a cofinanziamento.
- 6) Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti comunica alle Amministrazioni interessate l'ammissione al cofinanziamento e, ove necessario, procede alla stipula della relativa convenzione, sulla base dello schema riportato nella Documentazione tecnica, sezione 4.
- 7) Al ricevimento e approvazione del programma operativo delle attività da realizzare, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti eroga la prima quota di cofinanziamento, pari al 20% dell'importo complessivo del cofinanziamento riconosciuto dalla Commissione di Valutazione.

- 8) Le ulteriori quote di finanziamento saranno erogate in relazione allo stato di avanzamento dei lavori.

Art. 6 - Entità dei finanziamenti

- 1) L'entità massima del cofinanziamento sarà determinata in relazione al costo complessivo dell'intervento - o del sistema di interventi - proposto, compresa la progettazione, e secondo i criteri indicati ai successivi commi.
- 2) Gli importi e le quote massime di cofinanziamento sono stabilite sulla base di quanto indicato nel paragrafo 8.1 del secondo *"Programma Annuale di Attuazione. 2003"*.
- 3) Alla realizzazione dei centri di monitoraggio e governo della sicurezza stradale ai sensi del punto 2.4.1 del *"Programma Annuale di Attuazione. 2003"* sono riservati fino a 40 milioni di Euro. Al fine di fornire il massimo supporto alla costituzione dei centri di monitoraggio sopra indicati la quota di cofinanziamento non potrà essere inferiore al 60% del costo complessivo, fermo restando il limite massimo indicato al punto 8.1.1 del suddetto programma.
- 4) Alla elaborazione e attuazione di Piani e programmi per migliorare la sicurezza stradale secondo quanto indicato al punto 2.4.2 del *"Programma Annuale di Attuazione. 2003"* sono riservati fino a 24 milioni di Euro, rispettando per le quote massime di cofinanziamento indicate al punto 8.1.1. del suddetto *"Programma Annuale di Attuazione. 2003"*.
- 5) Alla realizzazione di interventi complessi di carattere intersettoriale e innovativo secondo quanto indicato al punto 2.4.3 del *"Programma Annuale di Attuazione. 2003"* sono riservati fino a 24 milioni di Euro, rispettando per le quote massime di cofinanziamento indicate al punto 8.1.1. del suddetto *"Programma Annuale di Attuazione. 2003"*.
- 6) Gli importi derivanti da eventuali economie o da ulteriori disponibilità finanziarie utilizzabili per le finalità proprie del secondo *"Programma Annuale di Attuazione. 2003"* che si venissero a determinare successivamente, confluiranno in un fondo di finanziamento dello stesso secondo *"Programma Annuale di Attuazione. 2003"* e saranno assegnati alle proposte di intervento non finanziate in relazione alla posizione nella graduatoria di cui al successivo articolo 7, fino ad esaurimento del fondo.

Art. 7 – Valutazione delle proposte

- 1) Ai fini dell'individuazione delle proposte di intervento da ammettere al cofinanziamento vengono elaborate tre distinte graduatorie, una per ciascun tipo di misura.
- 2) Per quanto riguarda i centri di monitoraggio e governo di cui al punto 2.4.1 del *"Programma Annuale di Attuazione. 2003"* saranno finanziate tutte le proposte che soddisfano le caratteristiche indicate nello stesso punto fino ad una concorrenza massima di 40 milioni di Euro. Sarà elaborata una graduatoria delle proposte attribuendo fino a 20 punti per le caratteristiche di cui alle lettere a), b) et e) e dieci punti per le caratteristiche di cui alle lettere c), d) f) et g), fino ad un massimo di 100 punti. In caso di richieste di cofinanziamento che eccedano i limiti sopra indicati, saranno finanziate le proposte con punteggio più elevato. Non potranno essere finanziate proposte che non raggiungono 40 punti o che non soddisfino in alcun modo due (o più di due) caratteristiche tra quelle elencate indicate al punto 2.4.1 del *"Programma Annuale di Attuazione. 2003"*.
- 3) Per quanto riguarda la elaborazione e attuazione di Piani e programmi per migliorare la sicurezza stradale secondo quanto indicato al punto 2.4.2 del *"Programma Annuale di Attuazione. 2003"* saranno finanziate le proposte che soddisfano le caratteristiche indicate nello stesso punto fino ad una concorrenza massima di 24 milioni di Euro. Sarà elaborata una graduatoria delle proposte attribuendo fino a 40 punti per le caratteristiche di cui alle lettere a) et b) e 20 punti per le caratteristiche di cui alla lettera c), fino ad un massimo di 100 punti. In caso di richieste di cofinanziamento che ecceda-

no i limiti sopra indicati, saranno finanziate le proposte con punteggio più elevato. Non potranno essere finanziate proposte che non raggiungono 40 punti.

- 4) Per quanto riguarda la realizzazione di interventi complessi di carattere intersettoriale e innovativo secondo quanto indicato al punto 2.4.3 del *"Programma Annuale di Attuazione. 2003"* saranno finanziate le proposte che soddisfano le caratteristiche indicate nello stesso punto fino ad una concorrenza massima di 24 milioni di Euro. Sarà elaborata una graduatoria delle proposte attribuendo fino a 15 punti per il carattere intersettoriale, fino a 15 punti per la presenza di elementi innovativi, fino a 20 punti per la rilevanza della proposta ai fini della riduzione del numero delle vittime degli incidenti stradali, fino a 20 punti in relazione alla rilevanza del contesto urbanistico-territoriale sul quale si applica la proposta e fino a 30 punti per la possibilità di replicare l'intervento in situazioni analoghe. Non potranno essere finanziate proposte che non raggiungono 40 punti.
- 5) Nel caso di proposte costituite da più interventi, ai fini della valutazione complessiva si esprimerà una valutazione ponderata sulla base dei parametri specifici di ciascuna linea di azione.

Art. 8 – Graduatorie e selezione delle proposte da ammettere al finanziamento

- 1) Le graduatorie di cui al precedente articolo restano valide anche per l'assegnazione di ulteriori risorse finanziarie che si venissero a rendere disponibili e fossero utilizzabili per le finalità proprie del secondo *"Programma Annuale di Attuazione. 2003"*, fino all'entrata in vigore del terzo *"Programma Annuale di Attuazione. 2004"*.
- 2) Ai fini della individuazione delle proposte da ammettere al finanziamento e in relazione a quanto indicato nel comma 5.3.1 del secondo *"Programma Annuale di Attuazione. 2003"*, viene costituita, con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, una Commissione di Valutazione costituita da sette esperti, due dei quali indicati dallo stesso Ministro (tra questi sarà scelto il Presidente della commissione, il cui voto, in caso di parità, sarà decisivo), due indicati dalla Consulta Nazionale sulla Sicurezza Stradale, due indicati dalle Regioni, due dall'UPI e due dall'ANCI, secondo quanto indicato al comma 5.3.2 del secondo *"Programma Annuale di Attuazione. 2003"*.
- 3) La Commissione di Valutazione esamina le proposte di intervento, attribuisce i punteggi sulla base dei criteri indicati nel paragrafo 5.2 del secondo *"Programma Annuale di Attuazione. 2003"* e dettagliati nel precedente art. 7, definisce la relativa graduatoria di merito e trasmette gli atti al Ministro. La Commissione verificherà, altresì, la coerenza di ciascuna proposta con l'eventuale Piano o Programma regionale di sicurezza stradale che fosse stato adottato dalla Regione.
- 4) Sarà data priorità alle proposte relative alla creazione, rafforzamento e sviluppo dei centri di monitoraggio, secondo quanto indicato al punto 2.4.1 del secondo Programma di attuazione.
- 5) Il Ministro, con proprio decreto, approva la graduatoria e i corrispondenti cofinanziamenti potenziali, definisce l'elenco delle proposte di intervento ammesse al cofinanziamento, stabilisce la assegnazione dei fondi.

Art. 9 – Ulteriori aspetti

- 1) Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti non assume rapporti diretti con le imprese, i gruppi di lavoro e i professionisti, i fornitori di beni e servizi ai quali il proponente affida la realizzazione di tutte o parte delle azioni comprese nella proposta di intervento.
- 2) Le eventuali convenzioni tra l'Amministrazione ammessa a cofinanziamento ed imprese, gruppi di lavoro e professionisti, fornitori di beni o servizi, dovranno prevedere nei confronti dei medesimi l'obbligo a conformarsi alle direttive del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e ad accettare le forme di controllo che lo stesso riterrà opportuno effettuare ai fini del miglior esito degli interventi.

- 3) Relativamente agli interventi che presuppongano la realizzazione di opere edilizie e infrastrutturali, la normativa di riferimento è quella contenuta nella legge 109/94 e successive modifiche ed integrazioni ed in genere tutta la normativa vigente in materia di lavori pubblici.
- 4) Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti valuta, a mezzo di esame istruttorio, l'ammissibilità delle eventuali variazioni comunicate dall'Amministrazione assegnataria con le modalità di cui all'art. 5 comma 2, lettera e3. In caso di accettazione delle variazioni, queste dovranno essere inserite nel Quadro descrittivo di cui all'art. 5, comma 2, lettera a unitamente ad una breve relazione tecnica e il Quadro descrittivo così aggiornato dovrà essere comunicato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, **Dipartimento per le Opere Pubbliche e l'Edilizia, Direzione Generale per le Strade e Autostrade**. Qualora le variazioni ammesse comportino maggiori oneri questi saranno ad esclusivo carico del Proponente.
- 5) Qualora l'attuazione degli interventi ammessi a cofinanziamento dovesse procedere in difformità dalle modalità, dai tempi, dai contenuti e dalle finalità indicati nella proposta ammessa al finanziamento, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti fissa un termine entro il quale l'assegnatario del contributo deve eliminare le cause di tali difformità. Trascorso inutilmente tale termine, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti si riserva la facoltà di revocare il cofinanziamento, previa diffida ad adempiere entro un ulteriore termine. La revoca del contributo comporta l'obbligo per l'Amministrazione assegnataria di restituire alla Regione gli eventuali importi da questa corrisposti e per i quali non esistano giustificazione di spesa, con la maggiorazione degli interessi legali.
- 6) La Documentazione tecnica allegata al presente bando è disponibile presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, **Dipartimento per le Opere Pubbliche e l'Edilizia, Direzione Generale per le Strade e Autostrade, Ufficio ..., stanza ...** ed è consultabile ed acquisibile sul sito Internet:
http://www.infrastrutturetrasporti.it/main/facciamo/amm_lpp/dirgen/ispettorati/stradale/PNS/PNS.html

DOCUMENTAZIONE TECNICA

Sezione 1
DOMANDA TIPO

A) NEL CASO DI SINGOLA AMMINISTRAZIONE

La Regione/Provincia/il Comune di

[ed eventualmente:]

in partenariato con:

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

in relazione a quanto indicato dal "Secondo Programma Annuale di Attuazione. 2003" del "Piano Nazionale della Sicurezza Stradale. Azioni Prioritarie", dichiara di aver preso visione della "Documentazione tecnica" che costituisce allegato del "Bando per la realizzazione degli interventi strategici previsti dal secondo Programma Annuale di Attuazione. 2003" del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, [SOLO NEL CASO IN CUI LA PROCEDURA PREVEDA LA SOTTOSCRIZIONE DI UNA CONVENZIONE TRA ENTE EROGANTE E ENTE PROPONENTE: ivi compreso lo schema di convenzione di cui alla sezione 4^A della suddetta "Documentazione Tecnica"] e avanza la proposta di intervento denominata "....." il cui ambito di applicazione è [indicare la circoscrizione territoriale o la zona o la strada, etc interessata dall'intervento]

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

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

- a. "Quadro descrittivo" dell'intervento (All. A);
- b. "Analisi generale dell'incidentalità" (All. B);
- c. progetto preliminare (o altro livello di progetto) (All. C; se la proposta comprende più interventi descritti attraverso più progetti, questi saranno elencati come allegato C1, C2 ... Cn);
- d. nomina del responsabile di procedimento;
- e. delibera riguardante l'impegno:
 - a finanziare l'intervento o gli interventi indicati in proposta per la quota di costi non coperta dal finanziamento regionale reso disponibile dal Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, [A QUESTO PUNTO VI SONO DUE ALTERNATIVE:
 - I) impegnando a tal fine la somma di € sul capitolo di bilancio, E IN QUESTO CASO NON APPARE INDISPENSABILE UNA CONVENZIONE CON L'AMMINISTRAZIONE EROGANTE;
 - II) riservando le somme a ciò necessarie non appena ciò sarà possibile E IN QUESTO CASO APPARE OPPORTUNA LA STIPULA DI UNA CONVENZIONE CON L'AMMINISTRAZIONE EROGANTE, DOPO CHE SONO STATE IMPEGNATE LE SOMME;
 - a rispettare i tempi indicati nel quadro descrittivo di cui al precedente punto "a" e ad assicurare il monitoraggio dei risultati dell'intervento (degli interventi) per una durata non inferiore a tre anni dalla data di collaudo degli interventi, nonché a dedicare alla realizzazione dell'intervento o degli interventi indicati nella presente proposta le risorse professionali indicate nel quadro descrittivo di cui al precedente punto "a";
 - a predisporre e rendere disponibile un'esauriente documentazione sugli interventi intrapresi e sugli effetti da questi determinati, al fine di consentire una valutazione della loro efficacia ai fini della sicurezza stradale e la loro eventuale diffusione e a consentire alla Regione e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti lo svolgimento di sopralluoghi.

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

della persona incaricata] e si impegna a comunicare tempestivamente al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, **Dipartimento per le Opere Pubbliche e l'Edilizia, Direzione Generale per le Strade e Autostrade**, eventuali variazioni della persona che svolge tale funzione.

Data e firma

[dell'assessore competente o del Sindaco o del Presidente della Regione/Provincia; in caso di partenariato saranno apposte anche le firme dei soggetti di partenariato].

B) NEL CASO DI PIÙ AMMINISTRAZIONI

Il raggruppamento costituito da

.....

[ed eventualmente:]

in partenariato con:

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

in relazione a quanto indicato dal "Secondo Programma Annuale di Attuazione. 2003" del "Piano Nazionale della Sicurezza Stradale. Azioni Prioritarie", dichiara di aver preso visione della "Documentazione tecnica" che costituisce allegato del "Bando per la realizzazione degli interventi strategici previsti dal secondo Programma Annuale di Attuazione. 2003" del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, [SOLO NEL CASO IN CUI LA PROCEDURA PREVEDA LA SOTTOSCRIZIONE DI UNA CONVENZIONE TRA ENTE EROGANTE E ENTE PROPONENTE: ivi compreso lo schema di convenzione di cui alla sezione 4^A della suddetta "Documentazione Tecnica"] e avanza la proposta di intervento denominata "....." il cui ambito di applicazione è [indicare la circoscrizione territoriale o la zona o la strada, etc interessata dall'intervento].

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

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

- a. "Quadro descrittivo" dell'intervento (All. A);
- b. "Analisi generale dell'incidentalità" (All. B);
- c. progetto preliminare (o altro livello di progetto) (All. C; se la proposta comprende più interventi descritti attraverso più progetti, questi saranno elencati come allegato C1, C2 ... Cn);
- d. nomina del responsabile di procedimento;
- e. delibera riguardante l'impegno:
 - a finanziare l'intervento o gli interventi indicati in proposta per la quota di costi non coperta dal finanziamento regionale reso disponibile dal Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, [A QUESTO PUNTO VI SONO DUE ALTERNATIVE:
 - l) impegnando a tal fine la somma di € sul capitolo di bilancio, E IN QUESTO CASO NON APPARE INDISPENSABILE UNA CONVENZIONE CON L'AMMINISTRAZIONE EROGANTE;

II) riservando le somme a ciò necessarie non appena ciò sarà possibile E IN QUESTO CASO APPARE OPPORTUNA LA STIPULA DI UNA CONVENZIONE CON L'AMMINISTRAZIONE EROGANTE, DOPO CHE SONO STATE IMPEGNATE LE SOMME;

- a rispettare i tempi indicati nel quadro descrittivo di cui al precedente punto "a" e ad assicurare il monitoraggio dei risultati dell'intervento (degli interventi) per una durata non inferiore a tre anni dalla data di collaudo degli interventi, nonché a dedicare alla realizzazione dell'intervento o degli interventi indicati nella presente proposta le risorse professionali indicate nel quadro descrittivo di cui al precedente punto "a";
- a predisporre e rendere disponibile un'esauriente documentazione sugli interventi intrapresi e sugli effetti da questi determinati, al fine di consentire una valutazione della loro efficacia ai fini della sicurezza stradale e la loro eventuale diffusione e a consentire alla Regione e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti lo svolgimento di sopralluoghi.

Il proponente indica quale Amministrazione capofila alla quale fare riferimento per ogni comunicazione su argomenti inerenti la proposta e la sua attuazione, il e indica quale responsabile di procedimento e coordinatore dell'intervento - o del sistema di interventi - indicato nella presente proposta[*nome e funzioni e recapito della persona incaricata*] e si impegna a comunicare tempestivamente al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, **Dipartimento per le Opere Pubbliche e l'Edilizia, Direzione Generale per le Strade e Autostrade**, eventuali variazioni della persona che svolge tale funzione.

Data e firma/e

[dell'assessore competente o del Sindaco o del Presidente della Regione/Provincia; in caso di partenariato saranno apposte anche le firme dei soggetti di partenariato].

Sezione 2
QUADRO DESCRITTIVO

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

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

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

Identificativo della proposta

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

Responsabile di procedimento ⁽³⁾

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

A) Attori

- 1) Soggetto proponente ⁽⁴⁾ _____

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

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

B) Stato ed evoluzione della sicurezza stradale ⁽⁷⁾

- 1) Problematiche di riferimento e principali fattori di rischio _____

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

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

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

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

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

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

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

4) Durata complessiva dell'intervento (o degli interventi) proposti (in mesi) _____

5) Collegamento a Piani e Programmi (elencare eventuali strumenti di pianificazione e programmazione che costituiscono riferimento diretto per gli interventi proposti)

6) Coordinamento/integrazione con altre iniziative (indicare gli eventuali altri interventi con i quali si coordinano gli interventi proposti)

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

D) Profili tecnico-amministrativi

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

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

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

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

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

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

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

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

- | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|-------|----|-------|----|----|-------|----|----|-------|----|----|-------|----|----|-------|----|----|-------|----|----|-------|----|----|-------|----|----|-------|
| <ul style="list-style-type: none"> 4.1 Impegno a inserire l'opera nel programma e a finanziare la quota a carico dell'Amministrazione, all'approvazione del progetto⁽¹³⁾ 4.2 Impegno della spesa per il progetto coerente con il PNSS e impegno a modificare il bilancio in caso di assegnazione di cofinanziamento⁽¹⁴⁾ 4.3 Impegno di bilancio per la quota di costi non finanziati dal PNSS 4.4 Approvazione della proposta (e di tutti gli interventi che la costituiscono) 4.5 Sottoscrizione dell'accordo tra i soggetti proponenti 4.6 Sottoscrizione dell'accordo di partenariato tra tutte le parti interessate 4.7 Sottoscrizione degli accordi non onerosi tra tutte le parti interessate 4.8 4.9 | <table border="1" style="border-collapse: collapse;"> <tr><td>No</td><td>Si</td><td>All.:</td></tr> <tr><td>No</td><td>Si</td><td>All.:</td></tr> <tr><td>No</td><td>Si</td><td>All.:</td></tr> <tr><td>No</td><td>Si</td><td>All.:</td></tr> <tr><td>No</td><td>Si</td><td>All.:</td></tr> <tr><td>No</td><td>Si</td><td>All.:</td></tr> <tr><td>No</td><td>Si</td><td>All.:</td></tr> <tr><td>No</td><td>Si</td><td>All.:</td></tr> <tr><td>No</td><td>Si</td><td>All.:</td></tr> </table> | No | Si | All.: | No | Si | All.: | No | Si | All.: | No | Si | All.: | No | Si | All.: | No | Si | All.: | No | Si | All.: | No | Si | All.: | No | Si | All.: |
| No | Si | All.: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| No | Si | All.: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| No | Si | All.: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| No | Si | All.: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| No | Si | All.: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| No | Si | All.: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| No | Si | All.: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| No | Si | All.: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| No | Si | All.: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

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

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

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

¹³ Per investimenti che riguardano un unico intervento.

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

5) Descrizione degli accordi ⁽¹⁵⁾

5.1 Soggetto/i _____

Accordo: non oneroso ___ / oneroso ___, in questo caso indicare l'onere € _____

Finalità _____

Contenuti _____

5.2 Soggetto/i _____

Accordo: non oneroso ___ / oneroso ___, in questo caso indicare l'onere € _____

Finalità _____

Contenuti _____

E) Risorse impegnate per la realizzazione degli interventi

1) Costi dell'intervento (in Euro)

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

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

Settore	Livello			Totale
	Laureati	Diplomati	Altri	
Tecnici				
Amministrativi				
Totale				

3) Collaborazioni esterne

No___ / Si___, in caso di risposta affermativa indicare, per ciascuna collaborazione, la denominazione del soggetto e il tipo di contributo fornito

3.1 Denominazione _____
Tipo di prestazione _____

3.2 Denominazione _____
Tipo di prestazione _____

F) Strutture tecniche e di monitoraggio

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

1.1) SI.....

1.2) NO ed è tra gli interventi previsti dalla presente proposta

1.3) NO e sarà costituita successivamente.....

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

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

QUADRO DESCRITTIVO

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

1.5) Personale della struttura:

Settore	Livello			Totale
	Laureati	Diplomati	Altro	
Tecnici				
Amministrativi				
Totale				

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

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

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

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

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

Settore	Livello			Totale
	Laureati	Diplomati	Altro	
Tecnici				
Amministrativi				
Totale				

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

Indicazione dei tempi previsti per le fasi attuative dell'intervento

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

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

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

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

H) Elenco dei materiali documentari

DOCUMENTI ED ELABORATI CHE COSTITUISCONO LA PRESENTE PROPOSTA		
Num	Tipo di elaborato/documento	Allegato:
1	Domanda	
2	Quadro descrittivo (il presente)	A
3	Analisi generale dell'incidentalità	B
4	Progetto/i degli interventi previsti	C / C1; C2; ...
5	Atti di impegno (elencarli tutti secondo quanto indicato nel precedente punto "D4")	D1; D2; ...; Dn
6	Accordi (elencarli tutti secondo quanto indicato nel precedente punto "D4")	E1; E2; ...; En
7	Eventuali ulteriori documenti	F1; F2; ..; Fn
...	
n		

Data ___ / ___ / ___

Firma del Responsabile del Procedimento

MONITORAGGIO DELL'INTERVENTO ⁽¹⁹⁾

I) Calendario ²⁰

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

J) Eventuali variazioni apportate al progetto originario

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

- 2) Tipo di variazione: _____

- 3) La variazione ha determinato una variazione dei costi:
 3.1) no ___
 3.2) si, in diminuzione ___, specificare di quanto: € _____;
 3.3) si, in aumento ___, specificare di quanto: € _____.

K) Valutazioni

- 1) Eventuali problematiche rilevate durante l'attuazione _____

- 2) Eventuali provvedimenti adottati per superare le problematiche _____

- 3) Presentazione dei risultati nell'ambito delle attività di informazione/promozione promosse e coordinate dal Piano Nazionale della Sicurezza Stradale:
 no ___/
 si ___: data ___/___/___; rapporto allegato.
- 4) Valutazione sui risultati a 1 anno: redigere un breve rapporto.
- 5) Valutazione sui risultati a 2 anni: redigere un breve rapporto.
- 6) Valutazione sui risultati a 3 anni: redigere un breve rapporto.

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

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

ISTRUZIONI PER LA COMPILAZIONE

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

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

Sezione 3

**ANALISI GENERALE
DELL'INCIDENTALITÀ**

Di seguito si riporta un indice orientativo dei contenuti della *“Analisi generale dell'incidentalità”*, i cui risultati costituiscono base di riferimento per l'individuazione degli obiettivi e dei contenuti dell'intervento - o degli interventi – riguardante il *“Programma Annuale di Attuazione 2003”* del *“Piano Nazionale della Sicurezza Stradale. Azioni Prioritarie”*.

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

A. STATO ED EVOLUZIONE DELLA SICUREZZA STRADALE

1. ASPETTI GENERALI

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

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

2. INCIDENTALITÀ: DATI QUANTITATIVI

Saranno da utilizzare i dati di livello regionale, provinciale o comunale a seconda della scala della proposta. Nel caso di intervento puntuale, riportare anche, qualora disponibili, i dati quantitativi specifici dell'area oggetto dell'intervento o delle aree oggetto degli interventi.

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

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

2.2 Evoluzione nell'ultimo decennio o quinquennio

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

2.3 Disaggregazioni territoriali significative (eventuale)

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

2.4 Aspetti particolari (eventuale)

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

3. INCIDENTALITÀ: ELEMENTI QUALITATIVI

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

B. FATTORI DI RISCHIO E POSSIBILI LINEE DI SUPERAMENTO

4. INDIVIDUAZIONE DEI PRINCIPALI FATTORI DI RISCHIO

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

5. POSSIBILI LINEE DI CONTRASTO DEI FATTORI DI RISCHIO

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

C. PROPOSTA E SUE MOTIVAZIONI

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

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

D. CONTESTO TECNICO E INTERVENTI NEL PRECEDENTE TRIENNIO

7. STRUTTURE TECNICHE

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

8. STATO DELLE CONOSCENZE SULLA SICUREZZA STRADALE

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

9. STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE/PROGRAMMAZIONE

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

10. INTERVENTI NEL CAMPO DELLA SICUREZZA STRADALE

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

Sezione 4
CONVENZIONE TIPO

TRA IL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

E

L'AMMINISTRAZIONE (O RAGGRUPPAMENTO DI AMMINISTRAZIONI) PROPONENTE

L'anno duemilatre, il giorno ... del mese di, in nella sede del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

TRA

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

E

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

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

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

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

PREMESSO

- che la legge 144/99 istituisce il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale;
- che il CIPE, con delibera n. 100 del 29 novembre 2002 ha approvato il "*Piano Nazionale della Sicurezza Stradale. Azioni Prioritarie*" e con delibera n. del 7 novembre 2003 il "*Secondo Programma Annuale di Attuazione 2003*";
- che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con D.D. ha impegnato i fondi necessari per l'attivazione dei suddetti interventi;
- che il Presidente della Regione/Provincia di / il Sindaco del Comune di ..., con nota del ... prot. n°..., ha presentato la proposta denominata [denominazione indicata al primo paragrafo della domanda di finanziamento];

[oppure]

- che con [convenzione o accordo di programma del (registrato in caso di partecipazione dei privati) ... elencare tutte le Amministrazioni componenti e gli enti pubblici e privati] si sono riunite in ed hanno presentato, con nota del ... prot. n°..., la proposta di intervento denominata [denominazione indicata al primo paragrafo della domanda di finanziamento];
- che la commissione di cui all'art. 8 del Bando per la realizzazione degli interventi strategici previsti dal "*Secondo Programma Annuale di Attuazione. 2003*" del "*Piano Nazionale della Sicurezza Stradale. Azioni Prioritarie*", istituita con ... in data ha valutato le proposte pervenute, formulando la graduatoria delle richieste, nella quale la domanda medesima risulta collocata al posto, con punti;
- che il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, con decreto numero, del ha approvato la graduatoria e definito l'elenco delle proposte di intervento ammesse al cofinanziamento;
- che tra le proposte di intervento ammesse al cofinanziamento figura al posto quella denominata [denominazione indicata al primo paragrafo della domanda di finanziamento], presentata da la Regione / la Provincia / il Comune di // il raggruppamento costituito da....., che prevede un cofinanziamento di Euro a valere sui fondi del capitolo destinati al finanziamento delle sopradette proposte di intervento.;

TUTTO CIÒ PREMESSO

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

Articolo 1. Normativa di riferimento

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

Articolo 2. Denominazione e contenuti della proposta di intervento

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

Articolo 3. Onere complessivo e cofinanziamento

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

Articolo 4. Verifiche e monitoraggio

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

Articolo 5. Erogazioni del cofinanziamento

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

- 20% dell'importo complessivo del cofinanziamento pari a Euro ... dopo l'avvenuta approvazione del programma operativo delle attività da realizzare nell'ambito della proposta di intervento, secondo quanto indicato dal comma 7° dell'articolo 5 del Bando;

- fino alla concorrenza dell'ulteriore 70% dell'importo complessivo del cofinanziamento, pari a Euro ... con rate di acconto d'importo non inferiori a € 100.000), sulla base degli stati di avanzamento dei lavori, tranne l'ultima, certificati dal Direttore dei lavori per quanto riguarda le attività costituite da realizzazione di opere e dal responsabile di procedimento per tutte le altre attività e confermati dall'Amministrazione proponente;
- 10% a saldo, pari a Euro ... all'approvazione degli atti di collaudo.

Articolo 6. Diffusione dei risultati

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

Articolo 7. Variazioni

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

Articolo 8. Collaudo delle eventuali opere

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

Articolo 9. Termini per la risoluzione della convenzione

1. Qualora l'attuazione dell'intervento dovesse procedere in difformità dalle modalità, dai tempi, dai contenuti e dalle finalità, di cui alla presente convenzione e relativi allegati, l'Amministrazione proponente ha l'obbligo di eliminare le cause di tale difformità entro

il termine che, a mezzo di lettera raccomandata, sarà fissato dall'Amministrazione erogante.

2. Trascorso inutilmente tale termine, l'Amministrazione erogante si riserva la facoltà di sospendere l'erogazione del cofinanziamento, previa diffida ad adempiere entro un ulteriore termine, anch'esso comunicato a mezzo di lettera raccomandata.
3. Trascorso inutilmente l'ulteriore termine concesso all'Amministrazione proponente, la presente convenzione è risolta di diritto.
4. La risoluzione della convenzione comporta l'obbligo per l'Amministrazione proponente di restituire all'Amministrazione erogante gli eventuali importi da questa corrisposti e per i quali non esistano giustificazioni di spesa, con la maggiorazione degli interessi legali.

Articolo 10. Rapporto tra il contraente e terzi

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

Articolo 11. Controversie

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

Articolo 12. Registrazione ed esecutività della convenzione

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

Località, li

L'AMMINISTRAZIONE EROGANTE

.....

L'AMMINISTRAZIONE PROPONENTE

.....

