



LIBRO BIANCO

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



Doc **6.1**

ATTI AMMINISTRATIVI

**BANDI REGIONALI RELATIVI AL PRIMO E AL
SECONDO PROGRAMMA DI ATTUAZIONE**

PIEMONTE, LOMBARDIA, PROVINCIA DI TRENTO,
VENETO, FRIULI VENEZIA GIULIA, LIGURIA

A P R I L E 2 0 0 7



Al fine di esaminare lo stato di attuazione del *Piano Nazionale della Sicurezza Stradale* sono stati raccolti gli atti amministrativi e la documentazione di riferimento predisposti nell'ambito del *Primo* e del *Secondo Programma di Attuazione* dalle diverse Regioni.

I materiali sono stati acquisiti direttamente grazie all'attiva collaborazione degli Uffici competenti in materia di Sicurezza Stradale e dai portali web delle Regioni e delle Province a statuto autonomo. Per eventuali imprecisioni ed integrazioni si chiede di segnalare alla Segreteria Tecnica della *Consulta Nazionale sulla Sicurezza Stradale*, ogni eventuale indicazione in merito.

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

PARTE PRIMA

- 1 REGIONE PIEMONTE
Bando 2° Programma di Attuazione 2003 – DGR n 40-2184 del 13 febbraio 2006 - BUR supplemento al n 7 del 17 febbraio 2006
- 2 REGIONE LOMBARDIA
Bando 1° Programma di Attuazione 2002 – DGR 7/13821 del 25 luglio 2003 - BUR n 31 del 25 luglio 2003
Bando 2° Programma di Attuazione 2003 – DGR n 7/18261 del 19 luglio 2004 - BUR n 171 del 23 luglio 2004 (3° Suppl. Straordinario)
- 3 PROVINCIA DI TRENTO
1° Programma di Attuazione 2002 – Approvazione delle proposte di intervento da ammettere a finanziamento – Del. 2076 del 30 settembre 2005
- 4 REGIONE VENETO
Bando 1° Programma di Attuazione 2002 – Del. 2437 del 8 agosto 2003 - BUR n 80 del 29 settembre 2003
- 5 REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA
Bando 1° / 2° Programma di Attuazione 2002-2003 – DGR n 3947 del 5 dicembre 2003 - BUR n 5 del 4 febbraio 2004
- 6 REGIONE LIGURIA
Bando 1° / 2° Programma di Attuazione 2002 - 2003 – DGR n 94 del 4 febbraio 2005 - BUR n 9 del 2 marzo 2005

PARTE SECONDA

- 7 REGIONE EMILIA ROMAGNA
Bando 1° Programma di Attuazione 2002 – BUR n 117 del 7 agosto 2003
Bando 2° Programma di Attuazione 2003 – DGR n 1037 del 4 luglio 2005 – BUR n 110 del 8 agosto 2005
- 8 REGIONE TOSCANA
Bando 1° Programma di Attuazione 2002 – DGR n 642 del 30 giugno 2003 - BUR n 30 del 23 luglio 2003
Bando 2° Programma di Attuazione 2003 – DGR n 1207 del 29 novembre 2004 – BUR n 51 del 22 dicembre 2004
- 9 REGIONE UMBRIA
Bando 1° Programma di Attuazione 2002 - DGR n 1900 del 12 dicembre 2003 – BUR n 4 del 28 gennaio 2004 – Suppl. Ord. n.3
Bando 2° Programma di Attuazione 2003 – DGR del 9 marzo 2005
- 10 REGIONE MARCHE
Bando 1° Programma di Attuazione 2002 – DGR n. 1117 del 5 agosto 2003 - BUR n 80 del 8 settembre 2003
Bando 2° Programma di Attuazione 2003 – DGR n. 934 del 25 luglio 2005 - BUR n 71 del 5 agosto 2005

PARTE TERZA

11 REGIONE LAZIO

Bando 1° Programma di Attuazione 2002 – Determinazione n 1295 del 24 giugno 2003 - BUR n. 20 del 19 luglio 2003 (Suppl. ordinario n.1)

Bando 2° Programma di Attuazione 2003 – Determinazione n 2963 del 22 luglio 2005 - BUR n. 24 del 30 agosto 2005 (Suppl. ordinario n.6)

12 REGIONE CAMPANIA

Bando 1° Programma di Attuazione 2002 – BUR n. 1 del 5 gennaio 2004

Bando 2° Programma di Attuazione 2003 – BUR n. 31 del 20 giugno 2005

13 REGIONE PUGLIA

1° Programma di Attuazione – 2002 - Delibera della Giunta regionale n. 617 del 15/05/2006

14 REGIONE CALABRIA

Bando 1° Programma di Attuazione 2002 – DGR 482 del 30 giugno 2003 – BUR n 15 del 16 agosto 2003 (Suppl. Straordinario n.1)

Bando 2° Programma di Attuazione 2003 – DGR 54 del 30 gennaio 2004 – BUR n 5 del 16 marzo 2006

15 REGIONE SICILIA

Bando 1° Programma di Attuazione 2002 - Decreto Assessoriale del 6 febbraio 2004 – GURS n 10 del 5 marzo 2004 – Parte I

Bando 2° Programma di Attuazione 2003 - Decreto Assessoriale del 28 febbraio 2005 – GURS n 10 del 11 marzo 2005 – Parte I

Bando 1° / 2° Programma di Attuazione 2002 – 2003 – GURS GURS n 3 del 19 gennaio 2007 – Parte I

CONTENUTI

Il documento raccoglie i bandi e le delibere regionali per l'assegnazione dei finanziamenti previsti:

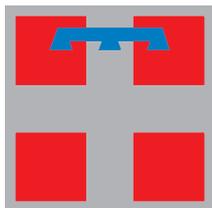
- dal *Primo Programma Annuale di Attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale* (Del. CIPE n.100 del 20 novembre 2002).
- e dal *Secondo Programma Annuale di Attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale* (Del. CIPE n. 21 del 13 novembre 2003).

In allegato agli atti amministrativi di cui sopra vengono inoltre raccolti documenti di diversa natura che, comunque collegati all'attuazione del *Piano Nazionale della Sicurezza Stradale* e pubblicati sui portali web regionali, consentono di ricostruire in maniera più completa l'iter di attuazione nelle diverse regioni.

1

Regione

PIEMONTE



BOLLETTINO UFFICIALE REGIONE PIEMONTE

Torino, 17 febbraio 2006

DIREZIONE , REDAZIONE e ABBONAMENTI
Piazza Castello 165, 10122 Torino
Tel 0114323994 - 3299 - 2722 - Fax 0114324363
Sito Internet: <http://www.regione.piemonte.it>
e-mail bollettino.ufficiale@regione.piemonte.it
Il Bollettino Ufficiale della Regione Piemonte si pubblica ogni giovedì in Torino.

CONSULTAZIONE AL PUBBLICO
Redazione del Bollettino Ufficiale dal lunedì al venerdì ore 9,00 - 12,00
Consiglio Regionale via Alfieri 15 Torino presso:
Ufficio Documentazione: tel 0115757342 - Biblioteca: via Confinza 14 tel. 0115757371 - URP: via Arsenale 14/G tel. 0115757444 dal lunedì al giovedì ore 9,00-13,00/14,00-16,00 venerdì ore 9,00-13,00

URP - Torino Piazza Castello 165 - Tel. 0114324903
Alessandria via dei Guasco 1 - Tel. 0131285518
Asti Corso Alfieri 165 - Tel. 0141324551
Biella via Galimberti 10/a - Tel. 0158551568
Cuneo Piazza Libertà 7 - Tel. 0171603161
Novara via Dominioni 4 - Tel. 0321393800
Verbania via Albertazzi 3 - Tel. 0323502844
Vercelli via Borgogna 1 - Tel. 0161600286

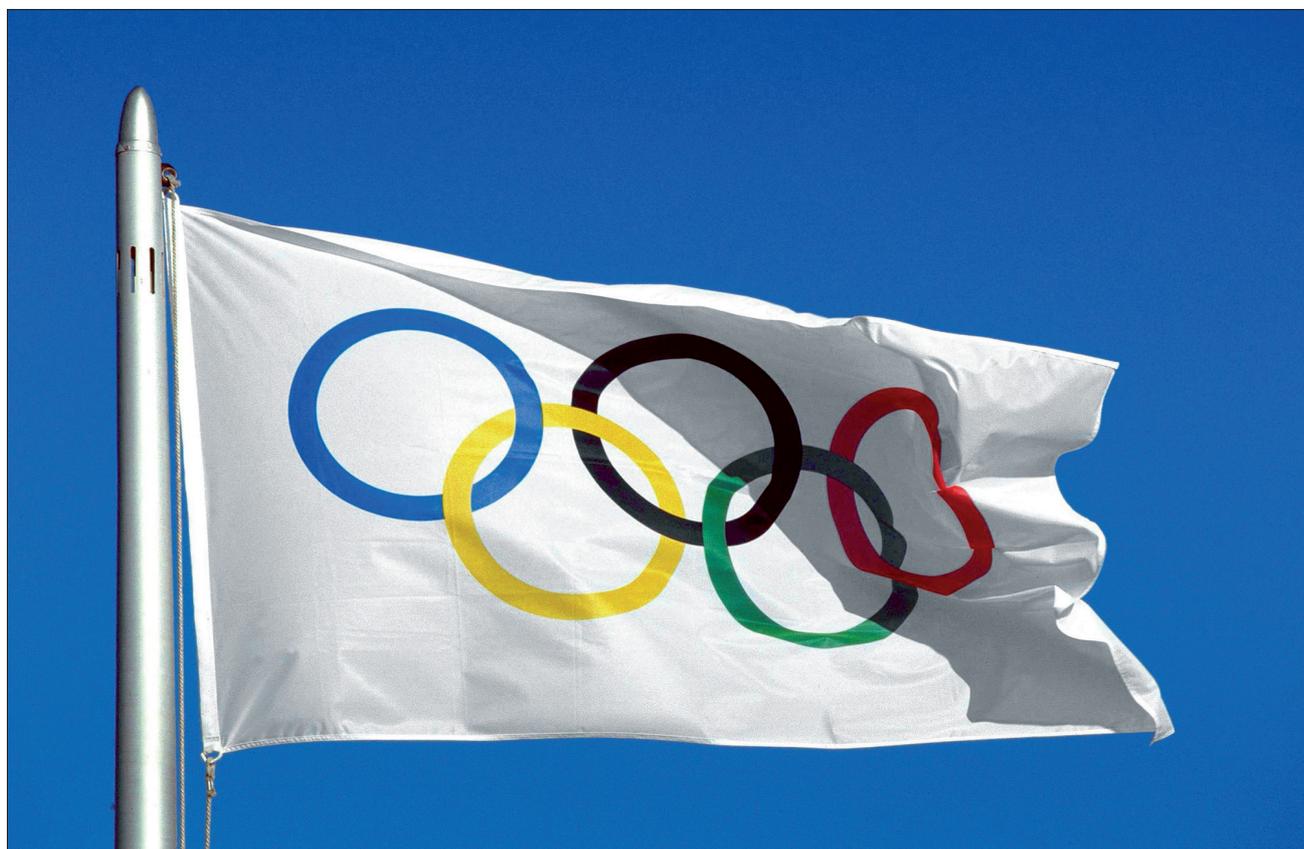


Foto Olycom

La Bandiera Olimpica

ATTI DELLA REGIONE - ATTI DELLO STATO

Sommario Parte I - II

Atti della Regione

- Leggi e regolamenti
- Decreti del Presidente della Giunta Regionale
- Decreti del Presidente del Consiglio Regionale
- 4 Deliberazioni della Giunta Regionale

- Deliberazioni del Consiglio Regionale
- Deliberazioni dell'Ufficio di Presidenza del Consiglio Regionale
- Deliberazioni delle Conferenze dei Servizi
- Determinazioni dei Dirigenti
- Circolari / Direttive
- Comunicati

- Enti Strumentali ed ausiliari della Regione Piemonte
- Comitato di Regia per i XX Giochi Olimpici Invernali Torino 2006

Atti dello Stato

- Leggi dello Stato
- Altri Provvedimenti

Torna al Sommario del Supplemento ordinario n. 1

Supplemento Ordinario n. 1 al B.U. n. 07

Deliberazione della Giunta Regionale 13 febbraio 2006, n.40-2184

Bando per la presentazione di proposte progettuali per il "Programma Annuale di Attuazione 2003" del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale

A Relazione dell'Assessore Borioli:

Premesso che:

- l'art. 32 della legge n. 144/99 istituisce il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, al fine di ridurre il numero e gli effetti degli incidenti stradali;
- il CIPE con delibera n. 100 del 29/11/2002 ha approvato il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale Azioni Prioritarie ed il Programma Annuale di Attuazione 2002, e con delibera n. 81 del 13/11/2003 ha approvato il Programma Annuale di Attuazione 2003 (Secondo Programma);
- i Programmi Annuali incentivano in via prioritaria gli interventi che riguardano le situazioni (tratte stradali, aree territoriali, zone urbane, comparti di mobilità, gruppo di utenti della strada, ecc.) caratterizzate dai più intensi fattori di rischio, dove si determinano le maggiori quote di danno sociale;
- il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con D.M. n. 4549 del 22/12/2003, ha ripartito i fondi per il cofinanziamento degli interventi del Secondo Programma di Attuazione 2003, stanziando per il Piemonte la cifra di euro 1.083.816,00 annui quale limite di impegno quindicennale;
- Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con D.D. n. 316 del 19/02/2004, ha impegnato tali fondi a favore della Regione Piemonte;
- la disponibilità dei fondi verrà disposta con provvedimento ministeriale conseguente all'avvenuta comunicazione da parte della Regione della graduatoria delle proposte ammesse a cofinanziamento;
- la Giunta regionale, con D.G.R. n. 14-14643 del 31/01/2005, ha aderito al Secondo Programma Annuale di Attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale;
- con la medesima D.G.R. n. 14-14643 del 31/01/2005, la Giunta Regionale ha scelto la procedura concertata per la valutazione delle proposte di intervento da ammettere a cofinanziamento, e ha demandato a una Commissione di Valutazione l'incarico di elaborare le procedure e la tempistica per la presentazione delle proposte progettuali e di definire in forma concertata le modalità ed i criteri per la valutazione delle proposte progettuali;
- gli ambiti per le proposte progettuali, ai sensi della D.G.R. n. 14-14643 del 31/01/2005, sono relativi a interventi infrastrutturali, interventi tecnologici e interventi per la diffusione della sicurezza stradale e sono valutati nel rispetto dei criteri di proporzionalità tra risorse impegnate e beneficio atteso e premialità per interventi in zone a massimo rischio;
- il Direttore Regionale Trasporti, con D.D. n. 619 del 02/12/2005, ha costituito la Commissione di Valutazione delle proposte progettuali, composta da membri in rappresentanza della Regione Piemonte, delle Province piemontesi e dei Comuni piemontesi;

Tutto ciò premesso,

Definito, nell'ambito della Commissione di Valutazione riunitasi il 22/12/2005, 11/01/2006, 24/01/2006 e 01/02/2006 come da verbali n. 1/2005, n. 2/2006, n. 3/2006 e n. 4/2006 depositati agli atti, lo schema di bando, con i relativi allegati, facente parte della presente deliberazione, nel rispetto delle indicazioni della D.G.R. n. 14-14643 del 31/01/2005;

Visto,

- l'art. 32 della legge n. 144/99, che istituisce il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale;
- la delibera CIPE n. 81 del 13/11/2003 che approva il Secondo Programma di Attuazione di cui alle premesse;
- il D.M. n. 4549 in data 22/12/2003 e il D.D. n. 316 del 19/02/2004, con cui il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha ripartito i fondi necessari e li ha impegnati, per la quota parte indicata in premessa, a favore della Regione Piemonte;
- la D.G.R. n. 14-14643 del 31/01/2005, con la quale la Regione Piemonte aderisce al Secondo Programma Annuale di Attuazione e definisce i criteri per la scelta delle proposte progettuali da ammettere a cofinanziamento, secondo i principi di cui alle premesse;
- la D.D. n. 619 del 02/12/2005 del Direttore Regionale Trasporti, di costituzione della Commissione di Valutazione;
- i verbali dei lavori della Commissione di Valutazione;

la Giunta Regionale, unanime,

delibera

- di approvare lo schema di "Bando per la presentazione di proposte progettuali relative alla realizzazione degli interventi del "Programma Annuale di Attuazione 2003" del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale", con i relativi allegati, che formano parte integrante e sostanziale della presente deliberazione;
- di individuare la Direzione Trasporti, Settore Pianificazione dei Trasporti, quale struttura competente per la gestione delle procedure previste dal bando in oggetto;
- di dare atto che con successiva deliberazione, esperita la procedura per la selezione delle proposte progettuali, verrà approvata la graduatoria di merito degli interventi ammessi a cofinanziamento e sarà stabilita l'assegnazione dei fondi.

La presente deliberazione sarà pubblicata sul B.U. della Regione Piemonte ai sensi dell'art. 61 dello Statuto e dell'art. 14 del D.P.G.R. n. 8/R/2002.

(omissis)

Allegato

BANDO PER LA PRESENTAZIONE DI PROPOSTE PROGETTUALI RELATIVE ALLA REALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI DEL «PROGRAMMA ANNUALE DI ATTUAZIONE 2003» DEL PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE.

La Regione Piemonte, in attuazione del «Piano Nazionale della Sicurezza Stradale. Azioni Prioritarie», approvato con deliberazione CIPE n. 100 del 29 novembre 2002, e del «Programma Annuale di Attuazione 2003», di seguito denominato “Secondo Programma di Attuazione”, approvato con deliberazione CIPE n. 81 del 13 novembre 2003, coordina l’attribuzione a soggetti beneficiari di € 1.083.816,00, quale limite annuo di impegno quindicennale e quale quota di cofinanziamento per interventi finalizzati a migliorare la sicurezza stradale, coerentemente con le finalità e i contenuti indicati nel Programma e nel Piano sopra richiamati.

Art. 1 - Obiettivi e contenuti.

La Regione Piemonte intende affermare e diffondere a tutti i livelli la “visione” di una circolazione stradale con “zero” morti e feriti gravi.

Una “visione” che è sorretta da principi etici, ma anche economici; infatti la prevenzione e la riduzione degli incidenti stradali porta ad un beneficio indubbio per la società (costi sanitari e assicurativi, perdita di ore lavorative, danni a beni materiali, ecc.).

Tale affermazione deve rappresentare uno stimolo potente per attivare le risorse, l’energia e la creatività di tutte le persone e di tutti gli organismi implicati, dalle responsabilità politiche a quelle tecniche e professionali, dalle scelte di mobilità ai comportamenti diffusi nel traffico, fissando obiettivi intermedi, indicando scadenze temporali, precisando programmi e possibili misure, valutando e verificando i risultati acquisiti.

La Regione Piemonte, e per essa la Direzione Trasporti – Settore Pianificazione dei Trasporti, attraverso il Secondo Programma di Attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, intende pertanto:

- continuare il processo di approccio sistematico al miglioramento della sicurezza stradale tendente alla progressiva riduzione del numero delle vittime e dei feriti degli incidenti avviato con il Primo Programma di Attuazione, intervenendo in via prioritaria nelle situazioni che presentano i più elevati livelli di rischio e sulle tipologie di incidenti che determinano il maggior numero di vittime e feriti;
- promuovere lo sviluppo di interventi ad alta efficacia, in particolare mediante l’uso di nuove tecnologie, e favorirne la diffusione in modo da determinare, a parità di risorse disponibili, la più ampia e celere riduzione delle vittime e feriti degli incidenti stradali;
- favorire la crescita degli investimenti e della cultura nella sicurezza stradale.

In funzione degli obiettivi sopra indicati si individuano come linee di azione prioritarie quelle:

- finalizzate a ridurre il numero delle vittime e feriti nelle situazioni di massimo rischio;
- i cui obiettivi e contenuti sono coerenti con la specifica configurazione e tipologia prevalente degli incidenti stradali;

- che puntano ad individuare gli interventi di maggiore efficacia attraverso l'analisi del rapporto tra benefici attesi in termini di miglioramento della sicurezza stradale, riduzione delle vittime e costo degli investimenti da realizzarsi;
- che hanno carattere di completezza in quanto coinvolgono in un progetto unitario diverse amministrazioni e organismi pubblici e privati che possono contribuire a migliorare la sicurezza stradale nella situazione oggetto di intervento;
- che presentano condizioni di sollecita fattibilità;
- che aumentano la diffusione della cultura della sicurezza stradale, il controllo sui comportamenti a rischio e la formazione di tutti i soggetti coinvolti.

Questi stessi obiettivi devono aver informato l'elaborazione dei Piani per la Sicurezza Stradale Provinciali e Comunali cofinanziati con il Primo Programma di Attuazione.

Art. 2 – Oggetto.

Sono cofinanziabili, in coerenza con il Secondo Programma di Attuazione, le proposte che riguardano uno dei seguenti campi di intervento:

A) interventi Infrastrutturali:

in ambito extraurbano

- messa in sicurezza di tratte e/o nodi di strade extraurbane a massimo rischio caratterizzati da elevato numero di incidenti;

in ambito urbano

- messa in sicurezza di ambiti urbani a massimo rischio mediante l'adozione di strategie delle zone 30 o di moderazione del traffico a basso costo e a massima efficacia;
- messa in sicurezza di tratte e/o nodi stradali urbani caratterizzati da elevato numero di incidenti;
- messa in sicurezza di attraversamenti urbani o di penetrazione di strade extraurbane a massimo rischio.

Gli interventi di messa in sicurezza devono fare riferimento alla situazione della rete esistente; sono pertanto escluse dai finanziamenti le nuove realizzazioni stradali, quali varianti, circonvallazioni, tangenziali, sottopassi, sovrappassi, ecc..

B) interventi tecnologici:

- Interventi innovativi di enforcement delle misure di prevenzione, controllo, repressione mediante strumentazione fissa omologata ed autorizzata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (informazione, controllo ed eventuale sanzionamento sui limiti di velocità, controllo automatico passaggio col rosso ed eventuale sanzionamento automatico, ecc.);
- Sperimentazione di azioni di e-safety in partenariato pubblico privato.

C) interventi per la diffusione della cultura della sicurezza stradale:



PNSS – 2° Programma di Attuazione
BANDO



- Campagne di sensibilizzazione/informazione locali, coordinate con le azioni di comunicazione e informazione della Regione già avviate o da avviare;
- Progetti di formazione dei conducenti (professionali o ordinari);
- Progetti di controllo/repressione dei comportamenti di guida a rischio;
- Impianto di Centri di Monitoraggio incidentalità locali, raccordati con il Centro Regionale;
- Progetti di formazione/educazione stradale in raccordo con il protocollo di intesa Regione — Province – Comuni - Ministero dell'Istruzione, Ministero dell'Interno e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Sono esclusi dal cofinanziamento progetti o eventuali loro lotti funzionali in corso, già finanziati con altre fonti o già inseriti in altri programmi regionali o statali di finanziamento.

Sono finanziabili interventi lungo strade Comunali, Provinciali, Regionali e Statali, sempre previa autorizzazione dell'ente proprietario della strada da allegarsi alla proposta progettuale.

Art. 3 - Destinatari.

Possono presentare proposte progettuali le Province ed i Comuni, in forma singola o associata con altri Comuni o con la propria Provincia.

Alle singole Amministrazioni o ai raggruppamenti di queste possono essere associati in partenariato altri organismi e soggetti, pubblici o privati, interessati al miglioramento della sicurezza stradale, che partecipano direttamente alla definizione e attuazione della proposta di intervento e che contribuiscono ad attuarla e a sostenerne gli oneri.

Art. 4 - Entità dei cofinanziamenti.

L'entità massima del cofinanziamento è fissata in 600.000 €, con percentuale massima di cofinanziamento rispetto al costo totale del progetto pari al 50%.

Sono ammesse proposte progettuali multisettoriali, composte da interventi di tipo A, B, C.

Il cofinanziamento minimo richiedibile per gli interventi infrastrutturali (A) e multisettoriali è pari a € 150.000.

Il cofinanziamento minimo richiedibile per gli interventi tecnologici (B) o per le misure di accompagnamento (C) è pari a € 30.000.

Sono finanziabili a mutuo gli interventi classificati come spese di investimento, ai sensi della normativa vigente (legge n. 350/2003 e s.m.i.).

Art. 5 - Presentazione delle proposte.

I cofinanziamenti saranno assegnati alle proposte progettuali che risulteranno maggiormente coerenti con gli obiettivi, i principi e con i contenuti del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale - Azioni Prioritarie e del Secondo Programma di Attuazione, sulla base della procedura di valutazione descritta al successivo art. 6.

Per concorrere all'assegnazione del cofinanziamento, l'Amministrazione proponente o il raggruppamento di Amministrazioni presentano domanda alla Regione Piemonte, Direzione Trasporti, Settore Pianificazione dei Trasporti, via Belfiore 23 – 10125 Torino.

La domanda, corredata dagli allegati di seguito elencati e firmata dal Sindaco e/o Assessore competente, dovrà pervenire entro e non oltre 60 giorni dalla data di pubblicazione del bando, a pena di esclusione. Farà fede la data del timbro postale.

Ogni domanda deve essere presentata sulla base dello schema riportato nell'allegato B.1 e corredata, a pena esclusione, dai seguenti elaborati:

- a) «Quadro descrittivo» dell'intervento, il cui schema è riportato in allegato B.2., redatto in duplice copia;
- b) analisi dell'incidentalità, redatta secondo le indicazioni dell'allegato B.3;
- c) nel caso in cui la proposta venga presentata da più Amministrazioni, copia dell'atto (Accordo di Programma, Intesa, Convenzione, ecc.), attraverso il quale i diversi enti esprimono la volontà di presentare in forma associata la proposta progettuale, la adottano, assumono gli impegni reciproci di cui ai punti successivi ed indicano l'Amministrazione capofila;
- d) progetto dell'intervento, accompagnato da una nota tecnica che evidenzia il carattere specifico e aggiuntivo della proposta, indicando gli obiettivi, il piano economico finanziario, il cronoprogramma con le fasi attuative, le strutture tecniche e la strumentazione che sarà impegnata per la realizzazione dell'intervento.

Nel caso in cui uno o più degli interventi proposti siano costituiti da interventi infrastrutturali (A), è necessario presentare un progetto preliminare, definitivo o esecutivo ai sensi della legge 109/94.

Nel caso, invece, di progetti che ricadono nei campi di azione B (interventi tecnologici) o C (interventi per la diffusione della cultura della sicurezza stradale) è necessario presentare un progetto pienamente operativo (che renda cioè possibile l'immediato passaggio alle fasi attuative a seguito della formale concessione del cofinanziamento) che indichi:

- la descrizione dell'intervento;
- gli obiettivi, le soluzioni che saranno adottate e gli effetti attesi;
- i motivi delle scelte;
- la fattibilità tecnica e amministrativa;
- i costi e i tempi di realizzazione dell'intervento.

e) autorizzazione/nulla osta/parere favorevole/atto d'accordo dell'ente proprietario e/o gestore della strada, nel caso in cui la proposta preveda interventi su strade non di proprietà dell'ente proponente, compresi gli eventuali impegni reciproci sulla manutenzione e la gestione degli interventi stessi;

f) indicazione del responsabile di procedimento e l'impegno a comunicare tempestivamente alla Regione Piemonte e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti eventuali variazioni della persona che svolge tale funzione;

g) copia delibera con cui il proponente, o capofila di cui al punto d), si impegna:

- a sostenere la quota di costi non coperta dal cofinanziamento;
- a rispettare i tempi indicati per la realizzazione e ad assicurare il monitoraggio dei risultati in termini di incidentalità determinati dall'intervento o dagli interventi realizzati per una durata non inferiore a tre anni a partire dalla data di completamento dell'intervento;
- a comunicare tempestivamente eventuali esigenze di modificazione dei contenuti della proposta e le relative cause;
- 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 Piemonte e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti lo svolgimento di sopralluoghi.
- ad avere o a realizzare, quale parte integrante della proposta presentata, una struttura ed un'attività di monitoraggio dei risultati conseguiti in termini di riduzione degli incidenti stradali.

Art. 6 - Valutazione delle proposte.

Ai fini dell'individuazione delle proposte di intervento da ammettere al cofinanziamento viene elaborata un'unica graduatoria basata sui punteggi attribuiti a ciascuna proposta.

Per definire il punteggio di ciascuna proposta, la Commissione di Valutazione di cui all'art. 7, utilizza la seguente metodologia:

Prima fase:

viene calcolato il Beneficio Sociale atteso dall'intervento, moltiplicando il valore del Danno Sociale dell'incidentalità stradale per il Tasso di Efficacia atteso dell'intervento:

$$BS_{\text{atteso}} = DS \times TE_{\text{atteso}}$$

La documentazione allegata ad ogni proposta di intervento, in particolare l'allegato B.3 – analisi dell'incidentalità, dovrà contenere tutti gli elementi utili alla Commissione per valutare il Danno Sociale, relativamente all'ambito territoriale o demografico a cui fa riferimento l'intervento (interventi tipo A e B - incrocio, tratta stradale, zona urbana, ecc. – interventi tipo C – numero utenti della strada formati, numero studenti coinvolti in campagne, ecc.) e che si intende abbattere con la realizzazione dello stesso.

Il Danno Sociale di riferimento viene calcolato moltiplicando il numero di persone decedute e ferite nell'ambito di riferimento territoriale o demografico per i costi parametrici medi indicati dal Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (1.394.400 € per persona deceduta, 39.900 € per persona ferita).

Attraverso tale parametro si intende favorire gli ambiti dove è maggiore la concentrazione delle vittime di incidenti stradali. E' preso in considerazione infatti anche il valore medio pro-capite del danno sociale nel Comune o Provincia in cui ricade l'intervento.

I dati di incidentalità di riferimento sono quelli messi a disposizione da ISTAT, da ACI e devono essere integrati da dati rilevati direttamente dalle Amministrazioni proponenti, soprattutto per quanto riguarda l'individuazione dei punti neri e delle zone a massimo rischio.

Nel caso di più Amministrazioni che partecipano in forma associata il danno sociale pro-capite sarà determinato:

- nel caso di Amministrazioni di diverso livello (es. Provincia con Comuni) si farà riferimento alla circoscrizione maggiore che contiene tutte le altre;
- nel caso di Amministrazioni dello stesso livello si farà riferimento alla somma dei valori.

Il Tasso di Efficacia atteso dell'intervento è un valore compreso tra zero (nessuna efficacia ⇒ nessun beneficio) e 100% (massima efficacia ⇒ beneficio atteso pari al danno sociale esistente).

Il valore del Tasso di Efficacia atteso viene attribuito in maniera concertata dalla Commissione di Valutazione, come somma totale (variabile tra 0 a 100) dei seguenti fattori singoli:

Parametro	Descrizione	Punteggio
Rilevanza della proposta	Capacità dell'intervento di incidere in modo diretto e specifico sull'incidentalità nelle zone a massimo rischio, tenendo conto del livello medio di rischio pro-capite e della coerenza dell'intervento con gli obiettivi e le prospettive di ridurre l'incidentalità	0 – 50 calcolato come: $[100 / (1 + \exp(-r)) - 50] \times C$ dove : r = rapporto tra valore del costo sociale medio nell'ambito di intervento e il valore del costo sociale medio regionale (382 €/ab) C = coerenza tra obiettivi e intervento (tra 0 e 1)
Capacità di Governo	Adeguatezza ed efficacia degli strumenti di governo dedicati all'intervento e al monitoraggio dei risultati	0 – 10
Integrazione con Piani di Sicurezza Nazionali o Locali	Conformità della proposta con il PNSS, il PSSU, il PSSP e le politiche regionali di Sicurezza Stradale	0 – 15
Concertazione, Interistituzionalità e Partenariato	Grado di partecipazione, coinvolgimento, confronto e condivisione fra soggetti pubblici e privati	0 – 10
Cantierabilità e Qualità	Immediata realizzabilità dell'intervento, qualità della progettazione e completezza della documentazione amministrativa	0 – 15



PNSS – 2° Programma di Attuazione
BANDO



Per le proposte multisettoriali il beneficio atteso sarà calcolato come somma dei singoli benefici delle componenti di tipo A, B, C, ciascuna valutata singolarmente.

Seconda fase:

Il punteggio del singolo progetto viene attribuito dalla Commissione rapportando il Beneficio Sociale atteso, stimato come sopra descritto, con il Costo dello stesso, per il quale viene richiesto il cofinanziamento:

$$\text{Punteggio}_{\text{intervento}} = \frac{\text{Beneficio Sociale}_{\text{atteso}}}{\text{Costo}_{\text{intervento}}}$$

Il Punteggio della proposta progettuale, pertanto, risulta tanto maggiore quanto più il Beneficio Sociale Atteso è maggiore dei Costi, nel rispetto del principio di proporzionalità indicato dal Secondo Programma di Attuazione.

In accordo al Secondo Programma di Attuazione, il valore di soglia minimo di Punteggio è fissato in 1 al di sotto del quale le proposte presentate non vengono ammesse al cofinanziamento (ovvero il beneficio sociale atteso deve essere maggiore del costo sostenuto).

Art. 7 - Commissione di Valutazione e definizione della graduatorie.

Ai fini di verificare la completezza e l'ammissibilità delle proposte presentate e per la definizione della graduatoria di merito, ai sensi della D.G.R. n. 14-14643 del 31/01/2005, con Determina Dirigenziale n. 619 del 02/12/2005, del Direttore Regionale ai Trasporti, è stata costituita la Commissione di Valutazione composta da tre componenti indicati dalla Regione, di cui uno con funzioni di presidente, da tre componenti designati dall'Unione Province Piemontesi e da tre componenti designati da ANCI-Piemonte.

La Commissione di Valutazione, nei 60 giorni successivi alla scadenza del bando, esamina le proposte di intervento presentate, attribuisce i punteggi sulla base della metodologia indicata nel precedente art. 6, definisce la relativa graduatoria di merito e trasmette gli atti alla Giunta regionale.

La Giunta regionale, con apposita delibera, approva la graduatoria e i corrispondenti cofinanziamenti, definisce l'elenco delle proposte di intervento ammesse al cofinanziamento ed i relativi tempi di realizzazione, stabilisce l'assegnazione dei fondi e dispone la trasmissione al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti della graduatoria di merito di tutte le domande e dei relativi Quadri descrittivi.

La graduatoria di cui al comma precedente resta valida anche per l'assegnazione di ulteriori risorse finanziarie che si venissero a rendere disponibili.

Art. 8 - Utilizzo della graduatoria.

Le eventuali disponibilità generate dalla perdita del diritto di accedere al cofinanziamento, a causa del mancato rispetto dei termini essenziali della proposta, confluiranno in un fondo

per il finanziamento delle prime tra le proposte escluse per limiti di disponibilità economica, in relazione alla graduatoria di cui all' art. 7

La Regione procederà, a seguito della ricognizione delle risorse utilizzabili, alla riallocazione di tali disponibilità.

Art. 9 - Realizzazione degli interventi.

La Direzione Trasporti, Settore Pianificazione dei Trasporti, comunica alle Amministrazioni individuate l'ammissione al cofinanziamento.

Il cofinanziamento viene erogato con la contrazione di mutui stipulati dall'Amministrazione aggiudicataria, secondo le procedure indicate dal Decreto n. 10539/TT/2003 del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, dalle procedure fissate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dalle procedure di erogazione dei mutui da parte degli istituti finanziatori, ivi compresa la Cassa Depositi e Prestiti.

Le Amministrazioni le cui proposte siano ammesse a cofinanziamento devono procedere alla stipula dei mutui entro un anno dalla data di comunicazione dell'ammissione a finanziamento, pena l'esclusione dalla graduatoria.

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.

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.

Gli interventi devono concludersi entro la data indicata nel cronoprogramma contenuto nella proposta progettuale e nella graduatoria di concessione del cofinanziamento, in ogni caso non oltre a tre anni dalla data di concessione del mutuo.

Tutti i destinatari dei cofinanziamenti sono obbligati:

- a) alla rendicontazione dello stato di avanzamento dei lavori alla Regione e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- 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 Trasporti.

La Direzione Trasporti, Settore Pianificazione dei Trasporti, valuta, a mezzo di esame istruttorio, l'ammissibilità delle eventuali variazioni comunicate dall'Amministrazione assegnataria. In caso di accettazione delle variazioni, queste dovranno essere inserite nel Quadro descrittivo di cui all'art. 5, unitamente ad una breve relazione tecnica. Il nuovo 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 dell'Amministrazione proponente.

Qualora l'attuazione degli interventi ammessi a cofinanziamento dovesse procedere in difformità dalle modalità, dai tempi, dai contenuti e dalle finalità indicati nella proposta



PNSS – 2° Programma di Attuazione
BANDO



ammessa al finanziamento, la Regione fissa un termine entro il quale l'assegnatario del finanziamento deve eliminare tali difformità. Trascorso inutilmente tale termine, la Regione revocherà il cofinanziamento, previa diffida ad adempiere entro un ulteriore termine. L'eventuale revoca del cofinanziamento (con i connessi atti istruttori) sarà comunicata dalla Regione al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti. La revoca comporta l'obbligo per l'Amministrazione assegnataria alla restituzione degli eventuali importi per i quali non esista la giustificazione di spesa.

Art. 10 - Informazioni accessorie.

La Documentazione relativa al presente bando è disponibile presso la Regione Piemonte, Direzione Trasporti, Settore Pianificazione dei Trasporti, via Belfiore 23 — 10125 Torino ed è consultabile e acquisibile sul sito Internet www.regione.piemonte.it/trasporti.



**PNSS – 2° Programma di Attuazione
ALLEGATO B1 – DOMANDA TIPO**



**DOMANDA TIPO
PER LA PRESENTAZIONE DELLE PROPOSTE RELATIVE AL
“SECONDO PROGRAMMA DI ATTUAZIONE”
DEL PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE**

A) Nel caso di singola amministrazione

Il Comune/Provincia di:

in partenariato con [indicare i soggetti pubblici o privati che hanno eventualmente stabilito una forma di partenariato con il proponente]:

dichiara di aver preso visione del Bando per la presentazione di proposte progettuali e avanza la proposta di intervento denominata:

il cui ambito di applicazione è *[indicare la zona, la strada, la tratta, l'incrocio, la categoria di utenti della strada, di studenti, ecc, 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 € _____ (oneri fiscali inclusi)

e richiede un cofinanziamento di € _____ pari al ____%

A tale fine si allegano i seguenti elaborati (barrare le voci interessate), compilati secondo le indicazioni contenute nel bando e approvati da _____ (estremi dell'atto di approvazione):

- “Quadro descrittivo” dell'intervento (allegato B.2);
- “Analisi dell'incidentalità” (allegato B.3);
- nota tecnica che evidenzia il carattere specifico e aggiuntivo della proposta;
- progetto (n. ____ elaborati grafici e n. ____ allegati e relazioni);
- autorizzazione/nulla osta/parere favorevole/atto d'accordo dell'ente gestore/proprietario della strada, nel caso in cui la proposta preveda interventi su strade non di proprietà e gestione dell'ente proponente, compresi gli eventuali impegni reciproci sulla proprietà, manutenzione e la gestione degli interventi stessi;
- individuazione del responsabile di procedimento;
- copia delibera riguardante l'impegno;
- a finanziare l'intervento o gli interventi indicati in proposta per la quota di costi non coperta dal cofinanziamento reso disponibile dal Piano Nazionale della Sicurezza Stradale;



**PNSS – 2° Programma di Attuazione
ALLEGATO B1 – DOMANDA TIPO**



- a rispettare i tempi e le indicazioni riportate nel quadro descrittivo e ad assicurare il monitoraggio dei risultati dell'intervento (degli interventi) in termini di incidentalità, per una durata non inferiore a tre anni dalla data completamento dell'intervento;
- a comunicare tempestivamente eventuali esigenze di modificazione dei contenuti della proposta e le relative cause;
- 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;
- ad avere o a realizzare, quale parte integrante della proposta presentata, una struttura ed un'attività di monitoraggio dei risultati conseguiti in termini di riduzione degli incidenti stradali.

Data e firma¹

¹ del Sindaco o dell'Assessore competente. In caso di partenariato saranno apposte anche le firme dei soggetti di partenariato.



PNSS – 2° Programma di Attuazione
ALLEGATO B1 – DOMANDA TIPO



B) Nel caso di più amministrazioni

Il raggruppamento costituito da:

Comune di

Comune di

Comune di

Provincia di

Avente come soggetto CAPOFILA

in partenariato con *[indicare i soggetti pubblici o privati che hanno eventualmente stabilito una forma di partenariato con il proponente]*:

dichiara di aver preso visione del Bando per la presentazione di proposte progettuali 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 € _____ (oneri fiscali inclusi)

e richiede un cofinanziamento di € _____ pari al ____ %

A tale fine si allegano i seguenti elaborati (barrare le voci interessate), compilati secondo le indicazioni contenute nel bando e approvati da _____ (estremi dell'atto di approvazione):

- “Quadro descrittivo” dell'intervento (allegato B.2);
- “Analisi dell'incidentalità” (allegato B.3);
- nota tecnica che evidenzia il carattere specifico e aggiuntivo della proposta;
- progetto (n. ____ elaborati grafici e n. ____ allegati e relazioni);
- autorizzazione/nulla osta/parere favorevole/atto d'accordo dell'ente gestore/proprietario della strada, nel caso in cui la proposta preveda interventi su strade non di proprietà e gestione dell'ente proponente, compresi gli eventuali impegni reciproci sulla proprietà, manutenzione e la gestione degli interventi stessi;
- individuazione del responsabile di procedimento;
- copia delibera riguardante l'impegno:



PNSS – 2° Programma di Attuazione
ALLEGATO B1 – DOMANDA TIPO



- a finanziare l'intervento o gli interventi indicati in proposta per la quota di costi non coperta dal cofinanziamento reso disponibile dal Piano Nazionale della Sicurezza Stradale;
- a rispettare i tempi e le indicazioni riportate nel quadro descrittivo e ad assicurare il monitoraggio dei risultati dell'intervento (degli interventi) in termini di incidentalità, per una durata non inferiore a tre anni dalla data completamento dell'intervento;
- a comunicare tempestivamente eventuali esigenze di modificazione dei contenuti della proposta e le relative cause;
- 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;
- ad avere o a realizzare, quale parte integrante della proposta presentata, una struttura ed un'attività di monitoraggio dei risultati conseguiti in termini di riduzione degli incidenti stradali.

Data e firma²

² del Sindaco o dell'Assessore competente dell'Amministrazione indicata come capofila. In caso di partenariato saranno apposte anche le firme dei soggetti di partenariato.



**PNSS – 2° Programma di Attuazione
ALLEGATO B2 – QUADRO DESCRITTIVO**



ALLEGATO B.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.

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.

Identificativo della proposta

Denominazione dell'intervento _____

/ / (1)

Comune/Provincia _____

Località _____

(2)

Responsabile di procedimento (3)

Amministrazione _____ Ufficio _____

Nome e cognome _____

Tel _____ Fax _____ e-mail _____

¹ Codice di identificazione dell'intervento, formato dall'identità del soggetto capofila, così composto: sigla della Provincia (due lettere) / nome del soggetto capofila per esteso/ numero progressivo della proposta (01,02,03,...).

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 gli altri riferimenti puntuali come la strada, la zona urbana, ecc.

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



**PNSS – 2° Programma di Attuazione
ALLEGATO B2 – QUADRO DESCRITTIVO**



2) Riepilogo dei dati sull'incidentalità ⁽⁸⁾

Serie storica (una tabella per ogni anno di cui si dispongono i dati)

Anno _____					
	NUMERO	EVOLUZIONE da _____ -a _____		INDICE	NUMERO
		VARIAZIONE	IN % SUL _____		
INCIDENTI				MORTALITÀ	
MORTI				LESIVITA'	
FERITI					

C) Obiettivi, contenuti e risultati attesi

1) Obiettivi:

2) Riferimenti ai campi di intervento previsti nel Programma Annuale di Attuazione 2003 e finanziati dal presente bando (*barrare una o più caselle - nel caso di interventi multisettoriali -a seconda del tipo di intervento proposto*):

a	Interventi infrastrutturali	<input type="checkbox"/>
b	Interventi tecnologici	<input type="checkbox"/>
c	Interventi cultura sicurezza	<input type="checkbox"/>

3) Descrizione sintetica delle azioni:

⁸ Per indice di mortalità, lesivita' si intende il numero di morti, feriti sul totale incidenti moltiplicato 100.



**PNSS – 2° Programma di Attuazione
ALLEGATO B2 – QUADRO DESCRITTIVO**



4) Durata complessiva dell'intervento (o degli interventi) proposti, a partire dalla data di presentazione della domanda, (in mesi) _____

5) Collegamento a Piani e Programmi in materia di Sicurezza Stradale (elencare eventuali strumenti di pianificazione e programmazione che costituiscono riferimento per gli interventi proposti e descrivere la coerenza dell'intervento con tali strumenti, al fine di mostrare la validità della proposta)

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)



**PNSS – 2° Programma di Attuazione
ALLEGATO B2 – QUADRO DESCRITTIVO**



D) Profili tecnico-amministrativi

1) Livello di progettazione (*barrare la voce corrispondente*) ⁽⁹⁾

Per quanto riguarda le opere: - Interventi infrastrutturali (a)		Per quanto riguarda gli altri interventi: - interventi tecnologici (b) - cultura della sicurezza stradale (c)	
preliminare		di piena operatività	
definitivo			
esecutivo			

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 ___

⁹ Il livello di progettazione per le opere è definito dalla legge 109/94.

¹⁰ Si dovranno 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, 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



**PNSS – 2° Programma di Attuazione
ALLEGATO B2 – QUADRO DESCRITTIVO**



4) Documentazione amministrativa allegata (*barrare la casella relativa, e in caso affermativo indicare con quale numero è allegata copia*):

4.1	Delibera d'impegno a finanziare la quota a carico dell'Amministrazione, a rispettare tempi e ad assicurare il monitoraggio	NO	SI	All: _____
4.2	Atto amministrativo (accordo di programma, intesa, convenzione, ecc.) di impegni reciproci nel caso di più soggetti proponenti	NO	SI	All: _____
4.3	Accordo di partenariato nel caso di più soggetti interessati	NO	SI	All: _____
4.4	Eventuali accordi non onerosi con altri soggetti	NO	SI	All: _____
4.5	Autorizzazione/nulla osta/parere favorevole/atto d'accordo dell'ente gestore della strada, nel caso in cui la proposta preveda interventi su strade non di proprietà dell'ente proponente	NO	SI	All: _____
4.6	Altri atti	NO	SI	All: _____

5) Descrizione degli accordi fra i vari soggetti:

5.1 Soggetti _____

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

Finalità _____

Contenuti _____

5.2 Soggetti _____

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

Finalità _____

Contenuti _____

5.3 Soggetti _____

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

Finalità _____

Contenuti _____

5.4 Soggetti _____

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

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.



**PNSS – 2° Programma di Attuazione
ALLEGATO B2 – QUADRO DESCRITTIVO**



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 _____



**PNSS – 2° Programma di Attuazione
ALLEGATO B2 – QUADRO DESCRITTIVO**



G) Fasi e tempi previsti dal programma di attività ⁽¹⁴⁾

Indicazione dei tempi previsti per le fasi attuative dell'intervento

	<i>Durata dall'inizio (in giorni)</i>	<i>Data prevista</i>
Per quanto riguarda le opere		
Approvazione Progetto Preliminare		
Redazione Progetto Definitivo		
Approvazione Progetto Definitivo		
Redazione Progetto Esecutivo		
Approvazione Progetto Esecutivo		
Aggiudicazione gara		
Inizio lavori		
Fine lavori ⁽¹⁵⁾		
Per quanto riguarda altre misure		
Validazione Progetto Operativo		
Affidamento incarico		
Inizio lavori		
Fine lavori ⁽¹⁶⁾		

Data ___ / ___ / ___

Firma del Responsabile del Procedimento

¹⁴ Questo quadro dovrà essere compilato sulla base delle previsioni di avanzamento dei lavori - cronoprogramma.

¹⁵ Al massimo entro 3 anni dall'accensione del mutuo.

¹⁶ Al massimo entro 3 anni dall'accensione del mutuo.



PNSS – 2° Programma di Attuazione
ALLEGATO B2 – QUADRO DESCRITTIVO



MONITORAGGIO DELL'INTERVENTO (17)

H) Calendario (18)

Table with 5 rows: 1) Inizio lavori, 2) SAL 1, 3) SAL 2, 4) SAL 3, 5) Fine lavori. Columns include Quota (%) and Data (DD/MM/AA).

I) Eventuali variazioni apportate al progetto originario

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

Two horizontal lines for text input.

2) Tipo di variazione:

Three horizontal lines for text input.

3) La variazione ha determinato una variazione dei costi:

- 3.1) no
3.2) si, in diminuzione
3.3) si, in aumento

J) Valutazioni

1) Eventuali problematiche rilevate durante l'attuazione

Four horizontal lines for text input.

17 Questa parte della scheda deve essere compilata ed inviata nella fase di realizzazione dell'intervento, perché è relativa al monitoraggio delle fasi attuative.

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



**PNSS – 2° Programma di Attuazione
ALLEGATO B2 – QUADRO DESCRITTIVO**



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.

Data ___ / ___ / ___

Firma del Responsabile del Procedimento



ALLEGATO B.3

ANALISI DELL'INCIDENTALITÀ

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 e di livello provinciale. Riportare i dati quantitativi specifici dell'area oggetto dell'intervento o delle aree oggetto degli interventi (punti neri o ambiti territoriali), citare le fonti.

2.1 Stato dell'incidentalità all'anno

Dati quantitativi sul numero di incidenti, morti e feriti e sugli indici di mortalità (morti/incidentix100) e di lesività (feriti/incidentix100)

2.2 Evoluzione nell'ultimo decennio o quinquennio

Evoluzione del numero di incidenti, morti e feriti nel periodo e degli indici di mortalità e di lesività.

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 nelle aree di intervento.

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 dei contenuti.

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.

2

Regione

LOMBARDIA

NB. I bandi della Regione Lombardia disponibili sul web in formato pdf sono “protetti” e perciò non modificabili e trasferibili nel presente documento. Si rimanda pertanto per la relativa consultazione ai files in pdf compresi nella directory “materiali regioni” / Lombardia

3

Provincia di
TRENTO

Dettaglio documento

Reg.delib.n. **2076**

Prot. n. 157/2005

VERBALE DI DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA PROVINCIALE

O G G E T T O:

Piano Nazionale della Sicurezza Stradale. Programma di attuazione 2002. Approvazione c proposte di intervento da ammettere al finanziamento.

Il giorno **30 Settembre 2005** ad ore **09:40** nella sala delle Sedute in seguito a convocazione disposta con avviso agli assessori, si è riunita

LA GIUNTA PROVINCIALE

sotto la presidenza del

VICE PRESIDENTE

MARGHERITA COGO

Presenti:

ASSESSORI

REMO ANDREOLLI**MARCO BENEDETTI****OLIVA BERASI****OTTORINO BRESSANINI****MAURO GILMOZZI****SILVANO GRISENTI****TIZIANO MELLARINI****GIANLUCA SALVATORI**

Assenti:

LORENZO DELLAI**MARTA DALMASO****FRANCO PANIZZA****TIZIANO SALVATERRA**

Assiste:

IL DIRIGENTE

MARCO MORESCHINI

Il Presidente, constatato il numero legale degli intervenuti, dichiara aperta la seduta

Il relatore comunica.

L'art. 32 della legge 144/99 istituisce il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale al fine di ridurre il numero e gli effetti degli incidenti stradali.

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";

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti con D.M. 938 in data 2/12/02 ha ripartito i fondi per la realizzazione di interventi in attuazione del suddetto programma, stanziando per la Provincia Autonoma di Trento la cifra di Euro 109.654,00 annui quale limite di impegno quindicennale da assegnare agli Enti proprietari di strade per l'attuazione di interventi coerenti con il suddetto Programma Annuale;

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti con D.M. 3482 in data 12/12/02 ha impegnato i suddetti fondi a favore della Provincia Autonoma di Trento;

Il paragrafo 5 del "Programma annuale di attuazione 2002" prevede che la Provincia Autonoma di Trento, in relazione alle specificità e agli obiettivi locali e in accordo con i criteri indicati nel Programma definisca le procedure concorsuali o concertative per l'allocatione delle risorse che ricadono nel territorio di competenza.

Il citato Programma Annuale prevede che le Province Autonome possano definire autonomamente alcuni dei parametri di attuazione al fine di rispondere a specifiche realtà locali.

La P.A.T. è allo stesso tempo ente deputato a porre in essere le procedure necessarie per l'attuazione del Piano nazionale per la sicurezza stradale nonché ente gestore di tutte le strade statali e provinciali della Provincia. Le restanti strade presenti sul territorio provinciale, ossia le strade comunali, sono gestite da 223 Comuni. In relazione a questo, i parametri di attuazione del Programma sono stati articolati previo accordo tra i soggetti proprietari delle strade e cioè la Provincia Autonoma di Trento e il Consorzio dei Comuni Trentini.

In data 17 gennaio 2005 è stata sottoscritta l'intesa tra Provincia Autonoma di Trento e Consorzio dei Comuni Trentini relativa alla procedura per l'allocatione delle risorse derivanti dal "Programma annuale di Attuazione 2002" del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale.

Con tale intesa si è stabilito che lo stanziamento relativo al "Programma annuale di Attuazione 2002" del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, di Euro 109.654,00 annui quale limite di impegno quindicennale, viene destinato quale cofinanziamento di un numero massimo di 6 proposte di intervento su tratti a massimo rischio di incidentalità interessanti contemporaneamente la viabilità statale/provinciale e la viabilità comunale o urbana e che le proposte di intervento verranno individuate dal Servizio Gestione Strade della P.A.T. nel rispetto dei criteri stabiliti dal Piano Nazionale della Sicurezza Stradale e verranno approvate con deliberazione della Giunta Provinciale, previo parere favorevole del Consorzio dei Comuni Trentini.

Il Servizio Gestione Strade della P.A.T. in collaborazione con il Servizio Opere Stradali ha provveduto all'individuazione degli interventi da ammettere al finanziamento, tra quelli previsti nel piano provinciale degli interventi per la viabilità. Su tali proposte di intervento, che si elencano di seguito, il Consorzio dei Comuni Trentini in data 2 settembre 2005 ha dato parere favorevole:

- Svincolo in località Tesero sulla S.P. 232 di Fiemme.
- Svincolo Lavis Nord – Rotatoria con la S.S. 612
- Rotatoria con S.S. 42 a Dimaro.

Ritenuto pertanto di approvare le proposte di intervento sopra indicate al fine di attivare le procedure per il recepimento delle risorse previste dal Piano nazionale della sicurezza stradale – Programma di Attuazione 2002.

Tutto ciò premesso,

LA GIUNTA PROVINCIALE

- udita la relazione e condivise le ragioni espresse in premessa;
- visti gli atti citati in premessa;
- visti gli artt. 8 e 16 del D.P.R. n. 670 di data 31.08.1972 e s.m.;
- con votazione unanime espressa nelle forme di legge;

d e l i b e r a

- 1) di approvare le seguenti proposte di intervento da ammettere al finanziamento previsto dal Piano nazionale della sicurezza stradale – Programma di Attuazione 2002:
 - Svincolo in località Tesero sulla S.P. 232 di Fiemme.
 - Svincolo Lavis Nord – Rotatoria con la S.S. 612
 - Rotatoria con S.S. 42 a Dimaro.
- 2) di dare atto che la realizzazione degli interventi di cui al punto 1 è competenza del Servizio Opere stradali della Provincia Autonoma di Trento e che gli stessi sono previsti nel Piano generale degli interventi per la viabilità 2003-2008.
- 3) di impegnarsi a sostenere la quota di costi necessaria per la realizzazione degli interventi non coperta dal finanziamento reso disponibile dal Piano Nazionale della sicurezza stradale – Programma di Attuazione 2002.
- 4) di impegnarsi a rispettare i tempi di realizzazione e ad assicurare il monitoraggio dei risultati determinati dagli interventi realizzati per una durata non inferiore a tre anni a partire dalla data di collaudo dell'avvenuto completamento dei lavori.
- 5) di comunicare tempestivamente al Ministero delle Infrastrutture dei Trasporti eventuali esigenze di modificazione dei contenuti delle proposte e le relative cause.
- 6) di 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 al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti lo svolgimento di sopralluoghi.
- 7) di incaricare il Servizio Gestione Strade della P.A.T. ad attivare le procedure per il recepimento in capo alla Provincia Autonoma di Trento delle risorse previste dal Piano nazionale della sicurezza stradale – Programma di Attuazione 2002, trasmettendo i relativi atti e la documentazione necessaria al Ministero delle Infrastrutture dei Trasporti.

CAR

PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

Pag. di 3 RIFERIMENTO: 2005-S106-00162

4

Regione
VENETO

5

Regione

FRIULI V. GIULIA

Spedizione in abbonamento postale
70% - D.C.B. Padova
In caso di mancato recapito inviare
al CMP di Padova
per la restituzione al mittente previo pagamento resi



Anno XLI - N. 5

BOLLETTINO UFFICIALE

DELLA

REGIONE AUTONOMA FRIULI-VENEZIA GIULIA

TRIESTE, 4 febbraio 2004

€ 2,50

DIREZIONE E REDAZIONE: SERVIZIO AFFARI DELLA PRESIDENZA - TRIESTE - VIA CARDUCCI, 6 - TEL. 3773607

AMMINISTRAZIONE: SERVIZIO DEL PROVVEDITORATO - TRIESTE - CORSO CAVOUR, 1 - TEL. 3772037

Il «Bollettino Ufficiale della Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia» si pubblica di regola il mercoledì; nel caso di festività la pubblicazione avviene il primo giorno feriale successivo. La suddivisione in parti, l'individuazione degli atti oggetto di pubblicazione, le modalità ed i termini delle richieste di inserzione e delle relative pubblicazioni sono contenuti nelle norme regolamentari emanate con D.P.G.R. 8 febbraio 1982, n. 043/Pres., pubblicato in B.U.R. 17 marzo 1982, n. 26, modificato con D.P.G.R. 7 ottobre 1991, n. 0494/Pres., pubblicato in B.U.R. 10 marzo 1992, n. 33 e con D.P.G.R. 23 dicembre 1991, n. 0627/Pres., pubblicato in B.U.R. n. 50 del 22 aprile 1992. Per quanto in esse non previsto si applicano le norme statali o regionali in materia di pubblicità degli atti.

La versione integrale dei testi contenuti nel Bollettino Ufficiale è consultabile gratuitamente, a partire dal Bollettino Ufficiale della Regione n. 11 del 17 marzo 1999, sul seguente sito Internet della Regione autonoma Friuli-Venezia Giulia:

<http://www.regione.fvg.it>

L'archivio relativo ai numeri dall'aprile 1998 al marzo 1999 propone il sommario delle singole parti di cui è composto il Bollettino stesso e relativi supplementi.

La riproduzione del Bollettino sul sito Internet ha carattere meramente informativo ed è, pertanto, priva di valore giuridico.

VISTA la deliberazione n. 22 del 27 ottobre 2003, con la quale il Consiglio direttivo dell'Ente determina per l'anno 2004 i canoni per i diversi tipi di licenze ed autorizzazioni per l'esercizio della pesca sportiva nelle acque pubbliche interne del Friuli Venezia Giulia, il costo del rilascio di duplicati e l'addebito della somma forfetaria per l'invio postale delle licenze, dei libretti annuali ricognitivi 2004 e dei loro duplicati. Anno 2004;

RAVVISATA opportuna l'approvazione dell'atto in esame;

VISTO lo Statuto regionale;

VISTO l'articolo 12 della legge regionale 20 marzo 2000, n. 7;

SU PROPOSTA dell'Assessore regionale all'agricoltura,

all'unanimità,

DELIBERA

1. È approvata la deliberazione del Consiglio direttivo dell'Ente tutela pesca n. 22 del 27 ottobre 2004, concernente: «Canoni per l'esercizio della pesca sportiva nelle acque pubbliche interne del Friuli Venezia Giulia; costo del rilascio duplicati; addebito della somma forfetaria per l'invio postale delle licenze, dei libretti annuali ricognitivi 2004 e dei loro duplicati. Anno 2004».

2. La presente deliberazione sarà pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione.

3. La presente deliberazione sarà notificata all'Ente interessato.

IL PRESIDENTE: ILLY

IL SEGRETARIO GENERALE: BELLAROSA

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 5 dicembre 2003, n. 3947.

Approvazione del disciplinare per l'assegnazione dei finanziamenti relativi alla realizzazione degli interventi previsti dal Programma annuale di attuazione 2002 del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale.

LA GIUNTA REGIONALE

VISTA la legge 17 maggio 1999, n. 144 «Misure in materia di investimenti, delega al Governo per il riordino degli incentivi all'occupazione e della normativa che disciplina l'INAIL, nonché disposizioni per il riordino degli Enti previdenziali»;

CONSIDERATO che l'articolo 32 della citata legge n. 144/1999 dispone che, al fine di ridurre il numero e gli effetti degli incidenti stradali ed in relazione al «Piano di Sicurezza Stradale 1997-2001» della Commissione delle Comunità europee, il Ministero dei lavori pubblici, sentito il Ministero dei trasporti e della navigazione, definisce il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale che viene approvato dal CIPE;

ATTESO 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»;
- il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con decreto ministeriale 2 dicembre 2002, n. 938, ha autorizzato il riparto dell'importo complessivo di euro 12.911.422,00 annui per quindici anni, stanziando per la Regione Friuli Venezia Giulia l'importo annuo di euro 304.793,00, da assegnare agli Enti proprietari delle strade territorialmente competenti ai sensi dell'articolo 56 della legge 23 dicembre 1999, n. 488, per interventi in materia di sicurezza stradale, da attuare sulla base dei programmi annuali predisposti dal Ministero delle infrastrutture e trasporti e approvati dal CIPE ex articolo 32 della legge 144/1999;
- con decreto ministeriale 12 dicembre 2002, n. 3482, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti terrestri e per i sistemi informativi e statistici ha disposto l'impegno dell'importo

complessivo di euro 12.911.422,00 annui, dei quali euro 304.793,00 a favore della Regione Friuli Venezia Giulia, quale limite di impegno quindicennale con decorrenza dall'anno 2001;

- l'effettiva disponibilità dei fondi a favore del bilancio regionale sarà disposta con provvedimento ministeriale conseguente all'avvenuta comunicazione da parte della Regione della graduatoria delle proposte ammesse a finanziamento;

CONSIDERATO che il citato Programma Annuale 2002 prevede che le Regioni possano definire autonomamente alcuni dei parametri di attuazione, al fine di rispondere a specifiche realtà locali;

RITENUTO, in relazione a quanto sopra, di articolare i parametri di attuazione del Programma in accordo con i soggetti proprietari delle strade;

SENTITI in proposito i rappresentanti delle Province e dell'ANCI del Friuli Venezia Giulia;

RITENUTO di ammettere a finanziamento tutti i campi di intervento previsti dal «Programma Annuale di Attuazione 2002» del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, al fine di rendere più incisiva l'azione di contrasto all'incidentalità con interventi mirati ed efficaci;

RITENUTO altresì di disporre, ai soli fini della determinazione dei massimali di cofinanziamento, la suddivisione degli enti beneficiari in tre diverse strutture territoriali, come di seguito specificato:

- struttura territoriale di grande dimensione: le Province di Udine, Pordenone, Trieste e Gorizia nonché i Comuni capoluogo di Provincia;
- struttura territoriale intermedia: i Comuni non capoluogo di Provincia con popolazione superiore ai 10.000 abitanti;
- struttura territoriale di piccola dimensione: i Comuni non capoluogo di Provincia con popolazione inferiore ai 10.000 abitanti;

PREDISPOSTO, conseguentemente, lo schema di disciplinare per l'assegnazione dei finanziamenti relativi alla realizzazione degli interventi previsti dal «Programma Annuale di Attuazione 2002» del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, allegato a formare parte integrante e sostanziale della presente deliberazione;

CONSIDERATO che la Direzione regionale della viabilità e dei trasporti - Servizio della viabilità, nell'ambito del citato Programma, intende promuovere un accordo tra le Province per l'accesso ai cofinanziamenti disposti dal Piano Nazionale della Sicurezza Stradale per realizzare i catasti delle strade provinciali previsti dal decreto ministeriale 10 giugno 2001, n. 6 e che le Province hanno comunicato l'adesione all'iniziativa e la disponibilità alla realizzazione del catasto delle strade di propria competenza, anche con il coinvolgimento diretto dei propri uffici tecnici;

VISTA la propria deliberazione 28 novembre 2003, n. 3824 di autorizzazione alla stipula di una convenzione con l'Università degli Studi di Trieste - Centro di Eccellenza per la Ricerca in Telegeomatica per l'affidamento dell'incarico per la realizzazione di un «Prototipo di Catasto delle Strade», ai sensi del decreto ministeriale 10 giugno 2001, a partire dalle strade provinciali, che comprenda tutte le tipologie di strade presenti nel territorio regionale;

RITENUTO di autorizzare sin d'ora che parte dei cofinanziamenti previsti dal Programma Annuale di Attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale sia riservata alla realizzazione del Catasto delle Strade da parte delle Amministrazioni provinciali;

ATTESO che il citato Programma Annuale, al punto 10.2 prevede la nomina di una Commissione di valutazione per la definizione delle graduatorie di merito composta da rappresentanti della Regione, delle Province e dei Comuni;

RITENUTO di stabilire sin d'ora che la Commissione di valutazione sarà composta da due rappresentanti della Regione, di cui uno con funzioni di presidente, due rappresentanti delle Province indicati dall'UPI e tre rappresentanti dei Comuni indicati dall'ANCI, rinviando a successivo provvedimento la formalizzazione di tale nomina, in attesa della comunicazione da parte degli Enti interessati dei nominativi dei propri rappresentanti in seno a detta Commissione;

RITENUTO inoltre di considerare sin d'ora valida la graduatoria di merito, come definita dalla citata Commissione, anche ai fini del riparto predisposto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in relazione

al «Programma Annuale di Attuazione 2003», che prevede uno stanziamento a favore della Regione Friuli Venezia Giulia pari a euro 376.886,00 annui per quindici anni, il cui impegno di spesa non è stato ancora formalizzato da parte del Ministero stesso;

all'unanimità,

DELIBERA

- Di approvare lo schema di disciplinare per l'assegnazione dei finanziamenti relativi alla realizzazione degli interventi previsti dal «Programma Annuale di Attuazione 2002» del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, allegato a formare parte integrante e sostanziale della presente deliberazione.
- Di stabilire che la Commissione di valutazione, come prevista al punto 10.2 del Programma di attuazione, incaricata di redigere la graduatoria finale dei progetti ammissibili a finanziamento sarà composta da due rappresentanti della Regione, di cui uno con funzioni di presidente, due rappresentanti delle Province e tre rappresentanti dei Comuni.
- Di rinviare la formalizzazione di tale nomina ad avvenuta comunicazione, da parte dell'UPI per le Province e dell'ANCI per i Comuni, dei nominativi dei propri rappresentanti in seno a detta Commissione.
- Di disporre la riserva di parte dei finanziamenti previsti dall'allegato disciplinare alla realizzazione da parte delle Province del proprio Catasto delle Strade.
- Di stabilire sin d'ora la validità della graduatoria di merito, come definita dalla citata Commissione, anche ai fini del riparto predisposto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in relazione al «Programma Annuale di Attuazione 2003».
- Di disporre la pubblicazione della presente deliberazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Friuli Venezia Giulia.

IL PRESIDENTE: ILLY

IL SEGRETARIO GENERALE: BELLAROSA

**Attuazione regionale del
Programma Annuale di Attuazione 2002
del
Piano Nazionale della Sicurezza Stradale**

DISCIPLINARE REGIONALE PER L'ASSEGNAZIONE DI FINANZIAMENTI

Contenuti del documento

- a) il Disciplinare redatto dalla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia;
- b) la documentazione tecnica, come di seguito indicato, per l'attuazione del Disciplinare:

Sezione 1

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. Allegato AG - Verifica di rispondenza al principio di aggiuntività.

Sezione 2

1. Il «Quadro descrittivo» (allegato A) e la relativa appendice costituita dalla tabella «Dati generali sull'incidentalità» (allegato A1);
2. la «Scheda delle condizioni che contribuiscono a determinare la priorità della proposta» (allegato B);

3. Parametri per la selezione delle proposte da ammettere a finanziamento (allegato B1);
4. la «Analisi generale dell'incidentalità» (allegato C);
5. lo schema di convenzione tipo tra la Regione e l'Amministrazione proponente (o raggruppamento di Amministrazioni (allegato E)).

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 al decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 12 dicembre 2002 che assegna alla Regione Friuli Venezia Giulia euro 304.793,00, valore riferito alla prima annualità dei limiti d'impegno quindicennale, destinati ad interventi delle Province e dei Comuni, finalizzati a migliorare la sicurezza stradale, la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia intende attuare il Programma ed il Piano sopra richiamati, individuando gli interventi più coerenti ai principi di riferimento ivi contenuti.

Art. 2

Obiettivi

1. Il presente disciplinare, 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 gli enti proprietari delle strade territorialmente competenti, ovvero 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

Commissione di valutazione

1. Ai fini della individuazione delle priorità tra le proposte ammissibili a 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 delibera della Giunta regionale una Commissione di valutazione composta da 2 rappresentanti della Regione, di cui uno con funzioni di presidente, da due rappresentanti delle Province indicati dall'UPI e tre rappresentanti dei Comuni indicati dall'ANCI.

2. La Commissione provvederà alla definizione della graduatoria di merito per l'allocazione delle risorse.

Art. 6

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 la presentazione di proposte tese all'assegnazione del cofinanziamento, l'Amministrazione, o il raggruppamento di Amministrazioni proponente, presenta domanda alla Regione Friuli Venezia Giulia, utilizzando lo schema riportato nella Documentazione Tecnica allegata al presente disciplinare 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, (Sezione 2, allegato A);
- b) scheda delle condizioni che contribuiscono a determinare la priorità della proposta, (Sezione 2, allegato B e B1);
- c) l'analisi generale dell'incidentalità compilata come indicato nella Documentazione Tecnica, sezione (Sezione 2, allegato C);
- d) l'atto associativo, di cui al decreto legislativo n. 267/2000, nel caso in cui la proposta venga presentata da più di una Amministrazione, attraverso il quale le diverse Amministrazioni esprimono ed adottano la proposta d'intervento, assumono gli impegni di cui ai punti successivi ed indicano l'Amministrazione capofila;
- e) il progetto relativo alle azioni da realizzare con l'indicazione degli obiettivi, degli oneri da sostenere, delle risorse professionali, delle strutture tecniche e della 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 almeno i caratteri di progetto preliminare ai sensi della legge 14/2002;
- f) la nomina del responsabile del procedimento e l'impegno a comunicare tempestivamente alla Regione Friuli Venezia Giulia ed al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, eventuali variazioni della persona che svolge tale funzione;
- g) la delibera di approvazione della proposta con la quale il proponente si impegna:
 - g1) 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);
 - g2) 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. 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;

g3) a comunicare tempestivamente eventuali esigenze di modifica dei contenuti della proposta e le relative cause;

g4) 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 eventuali sopralluoghi.

3. Le domande, corredate dai suddetti allegati e firmate dal Sindaco o dal Presidente della Provincia, dovranno pervenire presso la Regione Friuli Venezia Giulia, Direzione regionale della viabilità e trasporti, Via Giulia n. 75/1, Trieste, entro il 31 marzo 2004 - ore 12.00.

4. La Commissione, nei successivi 15 giorni dalla scadenza di cui al punto 3, valuta la completezza della documentazione pervenuta e si riserva la facoltà di chiedere eventuali integrazioni o precisazioni in merito alle proposte presentate.

5. L'allocazione delle risorse, le modalità di erogazione nonché il massimo tasso di interesse riconosciuto sul mutuo stipulato dall'Ente proponente saranno coerenti alle disposizioni del Programma, punto 9.1, che demanda ad un successivo decreto interministeriale l'individuazione dei criteri e delle modalità per l'autorizzazione agli Enti proprietari a contrarre mutui.

Art. 7

Entità dei finanziamenti

1. Preso atto che il punto 4.3 del Programma suddivide i campi d'intervento in tre linee di finanziamento così definite:

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 (campi d'intervento 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 (campi d'intervento 3.2 e 3.4).

4.3.3 - Interventi finalizzati a migliorare la sicurezza stradale sulla mobilità locale in generale (campi d'intervento 3.5; 3.6; 3.7; 3.8; 3.9; 3.10; 3.11; 3.12; 3.13 e 3.14).

Si adotta la ripartizione percentuale delle risorse indicata al punto 9.3 del Programma, ovvero pari al 25% per la linea di finanziamento 4.3.1, 35% per la linea di finanziamento 4.3.2, 40% per la linea di finanziamento 4.3.3. Tali percentuali potranno essere opportunamente modificate, al fine di attivare il maggior numero di proposte possibile, nel rispetto degli obiettivi di cui all'articolo 2.

2. 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.

3. Gli importi e le quote massime di cofinanziamento sono stabilite sulla base di quanto indicato nella tabella di cui al successivo punto 4. In particolare, ai soli fini della determinazione dei massimali di cofinanziamento, hanno carattere di:

- struttura territoriale di «grande dimensione», le Provincia di Udine, Pordenone, Trieste e Gorizia e i Comuni capoluogo di Provincia;
- struttura territoriale «intermedia»: i Comuni non capoluogo di provincia con popolazione superiore ai 10.000 abitanti;
- struttura territoriale «di piccola dimensione», i Comuni con popolazione inferiore a 10.000 abitanti.

4. In relazione alle tre 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 milioni di euro)

	Incentivi del Piano	
	Valore	Quota %
INTERVENTI SULLA RETE STRADALE (misure indicate ai punti 3.1; 3.2; 3.3; 3.4;)		
Province e Comuni che costituiscono una struttura territoriale di grande dimensione	0.50	40%
Province e Comuni di dimensione intermedia	0.30	45%
Province e Comuni di piccola dimensione	0.15	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 che costituiscono una struttura territoriale di grande dimensione	0.50	50%
Province e Comuni di dimensione intermedia	0.30	55%
Province e Comuni di piccola dimensione	0.15	60%

5. Nel caso di proposte presentate da raggruppamenti di più Amministrazioni, il massimale di finanziamento a cui fare riferimento è quello relativo all'amministrazione con popolazione maggiore, sia esso Provincia o Comune.

6. Per gli interventi indicati al punto 3.13 del Programma, può essere richiesta l'applicazione di una percentuale pari al 60% del costo complessivo con un massimale comunque non superiore a 0,80 milioni di euro, nel caso in cui la proposta riguardi l'attuazione di Piani o programmi di durata non inferiore al triennio.

7. 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 8.

8. 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.

Art. 8

Selezione delle proposte da ammettere al finanziamento

1. Ai fini dell'individuazione delle proposte di intervento da ammettere al finanziamento la Commissione di cui all'articolo 5 elabora la graduatoria delle proposte stesse in base ad un sistema di valutazioni 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. La Commissione di valutazione, nei 60 giorni successivi alla verifica tecnica di cui al punto 6.4, esamina le proposte di intervento, stabilisce, con l'ausilio dei dati e delle indicazioni presenti nella «Documentazione tecnica» allegata al presente disciplinare - Allegati B e B1 -, gli interventi prioritari da ammettere a finanziamento e definisce la relativa graduatoria.

3. Nel caso di proposte costituite da più interventi, la valutazione sarà riferita all'intera proposta. Una proposta può essere costituita da più interventi qualora questi siano finalizzati al raggiungimento dei medesimi obiettivi e alla soluzione dei medesimi problemi di sicurezza. Ciascun Ente può presentare più proposte.

4. Il punteggio massimo attribuibile a ciascuna proposta è pari a 100 punti. Non vengono ammesse al finanziamento le proposte che non raggiungano almeno 30 punti.

5. La Regione, approva la graduatoria e i corrispondenti cofinanziamenti, 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 ai relativi Quadri descrittivi.

6. La graduatoria di cui al punto 4 del presente articolo resta valida anche per l'assegnazione delle risorse finanziarie che si renderanno disponibili con l'entrata in vigore del «Programma Annuale di Attuazione 2003».

7. La Regione dà comunicazione all'Ente assegnatario del cofinanziamento tramite lettera raccomandata, secondo l'ordine delle posizioni nella graduatoria.

8. L'Ente assegnatario presenterà l'atto di assunzione dell'impegno di spesa e di accensione del mutuo rispettivamente entro trenta e quarantacinque giorni dall'avvenuta comunicazione della graduatoria.

Art. 9

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 Amministrazioni ammesse a cofinanziamento si faranno garanti, nei confronti del Ministero delle Infrastrutture e trasporti e della Regione nel consentire forme di controllo al fine 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 regionale 14/2002 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. In caso di accettazione delle variazioni, queste dovranno essere inserite nel Quadro descrittivo di cui all'art. 6, comma 2, lettera a), unitamente ad una breve relazione tecnica e il Quadro descrittivo così aggiornato dovrà essere trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti. Qualora le variazioni ammesse comportino maggiori oneri questi saranno ad esclusivo carico del proponente.

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.

6. La Documentazione tecnica allegata al presente bando è reperibile presso la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, Direzione regionale della viabilità e trasporti, via Giulia n. 75/1, Trieste. In tempi brevi il presente disciplinare sarà disponibile su sito Internet della Regione Friuli Venezia Giulia - www.regione.fvg.it

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 del «Disciplinare regionale redatto da Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia,» approvato con delibera della Giunta Regionale del n., di seguito denominato *Disciplinare*, e dei relativi allegati che costituiscono parte integrante dello stesso, 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 nomina responsabile di procedimento e coordinatore della presente proposta [nome e funzioni e recapito della persona incaricata].

Il proponente dichiara che il costo complessivo della proposta, ivi comprese le fasi di studio e progettuali, è pari a euro e richiede un finanziamento di euro, pari al . . . % del costo complessivo.

A tale fine si allegano i seguenti elaborati, compilati secondo le indicazioni contenute nel *Disciplinare*:

- a) «*Quadro descrittivo*» dell'intervento (allegato A);
- b) «*Scheda delle condizioni che contribuiscono a determinare la priorità della proposta*», (allegato B);
- c) «*Analisi dell'incidentalità*» (allegato C);
- d) progetto secondo quanto stabilito all'articolo 6 del *Disciplinare*. (allegato 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 sostenere la quota di costi non coperta dal finanziamento reso disponibile dal Primo programma di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, nel caso in cui la proposta sia ammessa a finanziamento, presentando l'atto di assunzione dell'impegno di spesa contestualmente alla proposta o prima della stipula della convenzione richiamata nel *Disciplinare* regionale;
 - 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, 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 eventuali sopralluoghi.
- g) l'allegato «AG» debitamente compilato, comprovante il carattere di aggiuntività dell'intervento proposto.

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 del «Disciplinare regionale redatto da Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia,» approvato con delibera della Giunta Regionale del n., di seguito denominato *Disciplinare*, e dei relativi allegati che costituiscono parte integrante dello stesso, 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 raggruppamento indica quale Amministrazione capofila, alla quale fare riferimento per ogni comunicazione su argomenti inerenti la proposta e la sua attuazione, il/la e indica quale responsabile di procedimento e coordinatore della proposta [nome e funzioni e recapito della persona incaricata].

Il raggruppamento proponente dichiara che il costo complessivo della proposta, ivi comprese le fasi di studio e progettuali, è pari a euro e richiede un finanziamento di euro

A tale fine si allegano i seguenti elaborati, compilati secondo le indicazioni contenute nel *Disciplinare*:

- a) «*Quadro descrittivo*» dell'intervento (allegato A);
- b) «*Scheda delle condizioni che contribuiscono a determinare la priorità della proposta*», (allegato B);
- c) «*Analisi dell'incidentalità*» (allegato C);
- d) progetto secondo quanto stabilito all'articolo 6 del *Disciplinare*. (allegato 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 sostenere la quota di costi non coperta dal finanziamento reso disponibile dal Primo programma di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, nel caso in cui la proposta sia ammessa a finanziamento, presentando l'atto di assunzione dell'impegno di spesa contestualmente alla proposta o prima della stipula della convenzione richiamata nel *Disciplinare* regionale;
 - 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, 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.
- g) l'allegato «AG» debitamente compilato comprovante il carattere di aggiuntività dell'intervento proposto.

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].

ALLEGATO "AG"

Verifica di rispondenza al principio di aggiuntività

Preso atto di quanto indicato al punto 2.3 del Programma annuale di attuazione per il 2002 del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, riguardo al principio di aggiuntività.

In relazione agli investimenti in sicurezza stradale dell'ultimo triennio e alle risorse professionali impegnate in questo settore, è evidenziato come l'intervento proposto rappresenti un aumento quantitativo o qualitativo dell'impegno del soggetto/i proponente/i sulla base della seguente relazione.

Data __/__/2003

Il responsabile del procedimento

SEZIONE 2

QUADRO DESCRITTIVO

Allegato A e appendice A1

SCHEDA DELLE CONDIZIONI CHE CONTRIBUISCONO A DETERMINARE LA PRIORITÀ DELLA PROPOSTA

Allegati B e B1

ANALISI GENERALE DELL'INCIDENTALITÀ

Vedi Allegato C

SCHEMA DI CONVENZIONE TIPO TRA LA REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA E L'AMMINISTRAZIONE PROPONENTE

Vedi Allegato E

ALLEGATO A

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.

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.

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
INCIDENTI				- incidentalità	
Morti				- mortalità	
Feriti				- ferimento	

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

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

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

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

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

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

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

5) Descrizione degli accordi (15)

5.1 Soggetto/i _____

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

Finalità _____

Contenuti _____

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	Altri	
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	Altri	
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	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 lavoriData ___/___/___
 2) SAL 1 Quota ___% Data ___/___/___
 3) SAL 2 Quota ___% Data ___/___/___
 4) SAL 3 Quota ___% Data ___/___/___
 5) Fine lavoriData ___/___/___

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) sì, in diminuzione ___, specificare di quanto: _____;
 3.3) sì, 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 ___/
 sì _____: data ___/___/___; rapporto allegato.

- 3) Valutazione sui risultati a 1 anno: redigere un breve rapporto.
 4) Valutazione sui risultati a 2 anni: redigere un breve rapporto.
 5) 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 considerati 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 dell'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 109/1994 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.

APPENDICE A1

QUADRO DESCRITTIVO

DATI GENERALI SULL'INCIDENTALITÀ STRADALE

ALLEGATO B

SCHEDA DELLE CONDIZIONI CHE CONTRIBUISCONO A DETERMINARE LA PRIORITÀ DELLA PROPOSTA

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.

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

Soggetto proponente: _____

Denominazione della proposta: _____

A		RILEVANZA DELLA PROPOSTA	
A1	Entità del danno sociale	morti: _____ / feriti: _____ / danno sociale: _____ tasso di mortalità: _____ / tasso di ferimento: _____ / danno sociale procapite: _____	
A2	Intervento in situazioni di massimo rischio	NO ___ / SI ___ Breve descrizione: _____ _____ _____	
A3		Capacità di contrasto dell'intervento	
	A3' 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 _____ _____ _____	
	A3'' Garanzia di durata nel tempo	Descrivere i motivi _____ _____	
	A3''' Riduzione attesa delle vittime	riduzione dei morti: in numero _____ in % _____ riduzione dei feriti: in numero _____ in % _____	
B		RAFFORZAMENTO DELLA CAPACITÀ DI GOVERNO	
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 _____	
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 _____	
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 _____	
C		COMPLETEZZA / INTEGRAZIONE	
C'	Multisetorialità e interistituzionalità	indicare tutti settori coinvolti nella proposta: _____ eventuali altre amministrazioni che concorrono alla realizzazione: _____ _____	
C''	Integrazione in Piani e Programmi per la sicurezza stradale	indicare Piani e Programmi con i quali l'intervento si coordina _____ _____	
D		TEMPESTIVITÀ	
D1	Livello di progettazione delle opere e degli altri interventi	Preliminare (o di massima) __ Definitivo __ Esecutivo (o operativo) . . __	
D2	Completezza degli atti amministrativi	No ___ / Si ___	
D3	Disponibilità dei fattori necessari	No ___ / Si ___	

Data
____/____/____Firma del Responsabile del Procedimento

ALLEGATO B1

PARAMETRI PER LA SELEZIONE DELLE PROPOSTE DA AMMETTERE A FINANZIAMENTO

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 ridurre 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 prerequisito 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 possano assumere diversi pesi in re-

lazione 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 risultati a medio periodo);
- i criteri per la determinazione dei punteggi.

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:

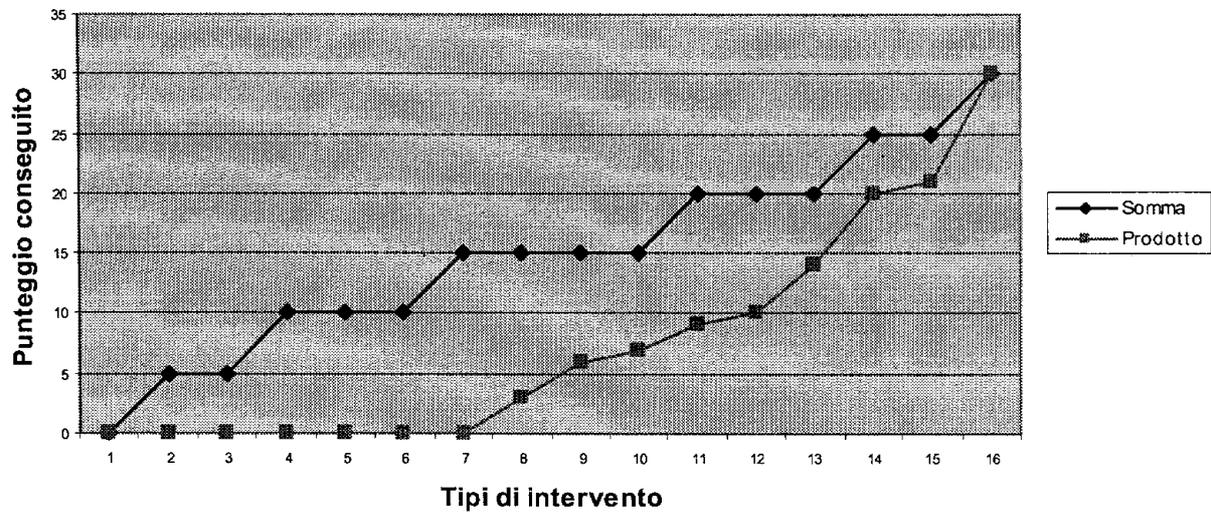
- a) gli interventi ad elevata capacità di contrasto applicati a situazioni di massimo rischio e cospicuo danno sociale conseguono il massimo punteggio;
- b) gli interventi ad alta capacità di contrasto applicati a situazioni di basso rischio e scarso danno sociale devono dare luogo a punteggi minimi (sono l'intervento giusto applicato al contesto errato e, in generale, evidenziano una scarsa efficacia della strategia generale di miglioramento della sicurezza stradale);
- c) 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 quanto 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.

Andamento dei punteggi



Quanto alle singole componenti di valutazione, si propone di adottare 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:

- danno sociale = (numero morti x euro 1.394.400) + (numero di feriti x euro 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, dall'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 tali 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 predeterminare 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 interessate/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 identificano 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 un 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.

ALLEGATO C

ANALISI GENERALE DELL'INCIDENTALITÀ

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 all'anno più recente (2001 o 2002)

Dati quantitativi sul numero di incidenti, morti e feriti e sul tasso di mortalità morti/popolazione x100.000 e di ferimento (feriti/popolazione x100.000).

2.2 Evoluzione nell'ultimo decennio o quinquennio

Evoluzione del numero di incidenti, morti e feriti nel periodo 1997-2001 (o 1998-2002) 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.

ALLEGATO E

SCHEMA DI CONVENZIONE TIPO

TRA LA REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA E L'AMMINISTRAZIONE (O RAGGRUPPAMENTO DI AMMINISTRAZIONI) PROPONENTE

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

TRA

la Regione autonoma Friuli Venezia Giulia (C.F. 80014930327) da qui in avanti denominata «Regione», in persona del Direttore del Servizio della viabilità, giusta deliberazione della Giunta regionale n., il quale interviene in nome e per conto della Regione giusto il disposto dell'articolo 52 della legge regionale 18/1996 e successive modifiche

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. (allegato),

[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 (allegato)

[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 144/1999 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 dicembre 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.M. n. 3482 del 12 dicembre 2002 ha impegnato i fondi necessari per l'attivazione dei suddetti interventi;
- che con delibera della Giunta regionale n. di data è stato approvato il disciplinare 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 1 dell'articolo 5 del Disciplinare per la realizzazione degli interventi previsti dal «Programma Annuale di Attuazione 2002» del «Piano Nazionale della Sicurezza Stradale. Azioni Prioritarie», istituita con deliberazione della Giunta regionale n. in data ha valutato le proposte pervenute, formulando la graduatoria delle richieste, nella quale la domanda medesima risulta collocata al posto, con punti;
- che la Giunta regionale, con deliberazione n. , del ha approvato la graduatoria e definito l'elenco delle proposte di intervento ammesse al cofinanziamento, ha autorizzato la spesa complessiva di euro nonché la stipula della presente Convenzione;
- 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 3673 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.

Art. 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 regionale 31 mag-

gio 2002, n. 14, e successive modifiche ed integrazioni, del Regolamento di attuazione della citata legge regionale, approvato con D.P.Reg. 5 giugno 2003, n. 0165/Pres., nonché alle norme del Capitolato generale d'appalto per i lavori pubblici, approvato con D.P.Reg. 5 giugno 2003, n. 0166/Pres. 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 (allegato), il progetto preliminare (allegato) e la scheda descrittiva della proposta di intervento (allegato), fanno parte integrante e sostanziale della presente Convenzione.

Art. 2

Denominazione e contenuti della proposta di intervento

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

Art. 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 della Regione è determinato, sulla base di quanto indicato dal contraente e in relazione ai massimali stabiliti all'articolo 7, comma 4, del Disciplinare 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

Art. 4

Verifiche e monitoraggio

1. Nell'attuazione della presente Convenzione la Regione 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.

2. La Regione 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.

Art. 5

Erogazioni del cofinanziamento

Il cofinanziamento relativo alla proposta di intervento di cui al precedente articolo 2 viene erogato con le modalità che saranno definite e comunicate al soggetto proponente ammesso al cofinanziamento stesso.

Art. 6

Diffusione dei risultati

1. I diritti di paternità intellettuale e di esclusiva, salvo casi particolari e specifici, sono posti congiuntamente in capo alla Regione 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, la Regione 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.

Art. 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 alla Regione.

2. La Regione, 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'articolo 3 della presente convenzione saranno regolate ai sensi dell'articolo 27 della legge regionale 14/2002.

Art. 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.

Art. 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 dalla Regione.

2. Trascorso inutilmente tale termine, la Regione si riserva la facoltà di sospendere l'erogazione del co-

finanziamento, 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 alla Regione gli eventuali importi da questa corrisposti e per i quali non esistano giustificazioni di spesa, con la maggiorazione degli interessi legali.

Art. 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 la Regione 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 della Regione e di accettare forme di controllo che la Regione riterrà opportuno effettuare ai fini del migliore esito degli interventi.

3. L'Amministrazione proponente esonera e tiene indenne la Regione da qualsiasi impegno e responsabilità che a qualsiasi titolo possa derivare nei confronti dei terzi dalla presente Convenzione.

Art. 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'articolo 10 della legge 18 novembre 1998, n. 415.

Art. 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 del Direttore regionale della viabilità e dei trasporti.

Trieste, li

per la REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA

.....

per l'AMMINISTRAZIONE PROPONENTE

.....

VISTO: IL PRESIDENTE: ILLY

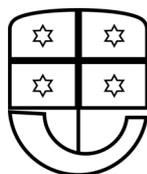
VISTO: IL SEGRETARIO GENERALE: BELLAROSA

6

Regione

LIGURIA

REPUBBLICA ITALIANA



BOLLETTINO UFFICIALE DELLA REGIONE LIGURIA

Direzione, Amministrazione: Tel. 010 54.851
 Redazione: Tel. 010 5485663 - 5068 - Fax 010 5484815
 Abbonamenti e Spedizioni: Tel. 010 5485232 - 5253

Internet: www.regione.liguria.it
 E-mail: abbonati@regione.liguria.it
 E-mail: burl@regione.liguria.it

PARTE SECONDA

Genova - Via Fieschi 15

CONDIZIONI DI VENDITA: Ogni fascicolo € 3,00. "La vendita è effettuata esclusivamente in Genova presso la Libreria Giuridica - Galleria E. Martino 9."

CONDIZIONI DI ABBONAMENTO: Con decorrenza annuale:

Canone globale: € 160,00 - Parte I: € 40,00 - Parte II: € 80,00 - Parte III: € 40,00 - Parte IV: € 35,00 - Sconto alle librerie: 10% - È esclusa la fatturazione. I Supplementi Straordinari (Leggi finanziarie, Ruolo nominativo S.S.n., ...) non sono compresi nei normali canoni di abbonamento, il singolo prezzo viene stabilito dall'Ufficio di Presidenza; degli atti in essi contenuti ne viene data notizia sul corrispondente fascicolo ordinario. Il costo dei fascicoli arretrati è il doppio del prezzo di copertina. I fascicoli esauriti sono prodotti in fotocopia il cui prezzo è di € 0,13 per facciata. I fascicoli non recapitati devono essere richiesti entro 30 giorni.

CONDIZIONI DI PUBBLICAZIONE E TARIFFE: Tutti gli annunci e avvisi dei quali si richiede la pubblicazione sul B.U.R.L. devono essere prodotti in originale, redatti in carta da bollo nei casi previsti dal D.p.r. 26.10.1972 n. 642 e s.m., con allegate due fotocopie, firmati dalla persona responsabile che richiede la pubblicazione, con l'indicazione della qualifica o carica sociale. Il costo della pubblicazione è a carico della Regione quando la pubblicazione è prevista da leggi e regolamenti regionali - Alle richieste di pubblicazione onerosa deve essere allegata la ricevuta del versamento sul c/c postale dell'importo dovuto, secondo le **TARIFFE vigenti**: diritto fisso di intestazione € 5,00 - Testo € 2,00 per ciascuna linea di scrittura (massimo 65 battute) o frazione, compresa la firma dattiloscritta. Sconto del 10% sui testi anticipati per posta elettronica.

TERMINI DI PUBBLICAZIONE: Si pubblica di regola il mercoledì, se coincidente con festività, il primo giorno successivo non festivo. Gli annunci, avvisi e bandi di concorso da pubblicarsi entro i termini stabiliti devono pervenire alla Redazione del B.U.R.L. Via Fieschi 15 - 16121 Genova, entro le ore 12 dei due mercoledì precedenti l'uscita del Bollettino; la scadenza indicata deve essere di almeno 15 giorni dalla data di pubblicazione, pena la mancata pubblicazione.

CONDIZIONI DI PAGAMENTO: Il pagamento degli abbonamenti e delle inserzioni deve avvenire esclusivamente mediante versamento sul c/c postale N. 00459164 intestato al Bollettino Ufficiale Regione Liguria, Via Fieschi, 15 - 16121 Genova indicando a tergo del certificato di allibramento, la causale del versamento. L'Amministrazione non risponde dei ritardi causati dalla omissione di tale indicazione.

Grafica Veneta S.p.A. - Trebaseleghe (PD)

Pubblicazione settimanale - "Spedizione in a.p. art. 2 comma 20/c legge 662/96 - Filiale di GENOVA"

PARTE SECONDA

Atti di cui all'art. 4 della Legge Regionale 24 Dicembre 2004 n. 32

SOMMARIO

DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO REGIONALE 27.01.2005 N. 1

**Programma generale delle iniziative per la celebrazione del ses-
santesimo anniversario della lotta di liberazione nazionale. Arti-
colo 10, comma 2 legge regionale 16 aprile 2004 n. 9.**

pag. 1415

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 01.02.2005 N. 82

Ratifica del protocollo di intesa tra la Regione Liguria - Ministero

l'impegno a favore dell'E.R.S.U. della somma necessaria all'erogazione degli assegni di studio, così come previsto dalle suindicate modalità operative;

- di disporre la pubblicazione del presente atto sul Bollettino Ufficiale e sul sito internet della Regione Liguria;
- di dare atto che avverso il presente provvedimento può essere proposto ricorso giurisdizionale al T.A.R. entro sessanta giorni, ovvero ricorso amministrativo straordinario al Presidente della Repubblica, entro centoventi giorni dalla notifica, comunicazione o pubblicazione dello stesso.

IL SEGRETARIO
Mario Martinero

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE

04.02.2005

N. 94

Piano Nazionale della Sicurezza Stradale. Programmi annuali di attuazione.

LA GIUNTA REGIONALE

Premesso che:

- Il Programma d'azione Comunitario 1997-2001, in materia di Sicurezza Stradale, indica come obiettivo per gli Stati membri la riduzione del 50% degli incidenti stradali mortali entro il 2010;
- l'art. 32 della legge 17.05.1999 n.144 - in coerenza con gli indirizzi comunitari e al fine di ridurre il numero e gli effetti degli incidenti stradali - ha previsto la predisposizione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS), da attuare attraverso programmi annuali approvati, al pari del PNSS, dal CIPE;

Vista la legge 23.12.1999 n. 488 (finanziaria 2000) che, all'art. 56:

- ha previsto il finanziamento degli interventi in materia di sicurezza stradale, da attuare da parte degli Enti proprietari delle strade territorialmente competenti, sulla base dei programmi annuali di cui al precedente paragrafo;
- ha autorizzato, a tal fine, un limite di impegno quindicennale di € 12.911.422,00 per l'anno 2001 e di € 20.658.276 per l'anno 2002 finalizzati all'accensione di mutui da parte degli Enti locali;

Visto il D.M. 19.03.2000 con il quale sono stati definiti gli indirizzi generali e le linee guida per la predisposizione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale;

Premesso che:

- con delibera CIPE n.100 del 29.11.2002 sono stati approvati il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale - Azioni Prioritarie - riferito al biennio 2002/2003 ed il primo "Programma annuale di attuazione 2002";
- con D.M. n.938 del 02.12.2002 è stata approvata la ripartizione interregionale del fondo del Primo Programma di € 12.911.422,00 annuo, che assegna alla Regione Liguria l'importo di € 360.790,00 quale rateo quindicennale;
- con D.M. n. 3482 del 12.12.2002 sono stati impegnati i suddetti fondi a favore della Regione Liguria per la realizzazione degli interventi coerenti con il Programma annuale;
- con delibera CIPE n. 81 del 13.11.2003 è stato approvato il secondo "Programma annuale di attuazione 2003" che prevede che il 25% dei fondi disponibili sull'esercizio finanziario 2002 sia gestito direttamente dallo Stato per interventi di rilevanza nazionale ed il restante 75% sia invece ripartito tra le Regioni che predisporranno bandi regionali destinati a Comuni e Province;
- con D.M. n. 4549 del 22.12.2003, è stata approvata la ripartizione interregionale del fondo del Secondo Programma di € 15.493.707, pari al 75% dell'intera somma disponibile, ed è stata assegnata alla Regione Liguria la somma di € 455.931,00 quale rateo quindicennale;
- con D.M. n. 316 del 19.02.2004 sono stati impe-

gnati i suddetti fondi a favore della Regione Liguria per la realizzazione degli interventi coerenti con il Programma annuale;

Atteso che, come espressamente previsto dall'art. 3 del DM 3482/02 e dall'art. 3 del DM 316/04, la disponibilità dei fondi nel bilancio regionale verrà disposta conseguentemente alla avvenuta comunicazione da parte della Regione dell'accensione dei mutui da parte degli Enti proprietari delle strade ammessi a finanziamento;

Considerato che si reputa opportuno:

- bandire, ai sensi dell'art. 5 del Programma annuale di attuazione 2002 e dell'art. 4 del Programma annuale di attuazione 2003, un'unica procedura concorsuale per gli Enti Locali della Liguria proprietari dei sedimi stradali;
- nominare apposita Commissione di valutazione delle istanze pervenute e di determinazione della graduatoria per l'assegnazione delle risorse, costituita da 2 componenti indicati dalla Regione di cui uno con funzioni di presidente, da un componente indicato dall'URPL e da due componenti indicati dall'ANCI regionale di cui uno in rappresentanza dei Comuni capoluogo;
- approvare un'unica graduatoria di assegnazione delle risorse attribuite alla Regione dai Programmi Annuali di attuazione 2002 e 2003 ed ammontanti complessivamente ad un rateo quindicennale di € 816.721,00.

Preso atto che il tasso per mutui a rateo quindicennale, sulla base del tasso praticato dalla Cassa Depositi e Prestiti, è fissato in 3,80% e che pertanto in via presuntiva le risorse mutuabili con € 816.721,00 ammontano a € 9.272.000,00 che costituiscono il riferimento utile ai fini dell'attribuzione dei finanziamenti di cui al presente atto;

Ritenuto:

- di dover pertanto approvare il "Bando per il finanziamento degli interventi strategici per la sicurezza stradale e relativa documentazione tecnica", allegato al presente provvedimento

quale sua parte integrante e necessaria;

- di approvare lo schema di "Convenzione" da stipularsi tra la Regione Liguria e gli Enti beneficiari del finanziamento di che trattasi, allegato al presente provvedimento quale sua parte integrante e necessaria;
- di provvedere con successivo atto alla nomina della Commissione di valutazione delle istanze pervenute;

Sentiti i rappresentanti dell'URPL (unione regionale Province liguri) e dell'ANCI (associazione nazionale Comuni italiani) nell'incontro tenutosi con la Regione Liguria in data 19.10.2004;

Su proposta dell'Assessore incaricato del Settore Mobilità, Trasporti e Viabilità

DELIBERA

per tutto quanto specificato in premessa a cui si fa ogni più ampio riferimento:

- di approvare il "Bando per il finanziamento degli interventi strategici per la sicurezza stradale e relativa documentazione tecnica" in attuazione delle attività previste dai Programmi di Attuazione 2002 e 2003;
- di approvare lo schema di "Convenzione" che i Soggetti attuatori degli interventi ammessi al finanziamento sottoscriveranno con la Regione Liguria;
- di istituire con successivo atto apposita Commissione che provveda all'esame delle istanze e definisca la graduatoria di merito degli interventi;
- di inviare copia della presente deliberazione, unitamente agli allegati, al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per i rispettivi provvedimenti di competenza.

IL SEGRETARIO
Mario Martinero

(segue allegato)

PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE

**PROGRAMMA ANNUALE DI ATTUAZIONE 2002
PROGRAMMA ANNUALE DI ATTUAZIONE 2003**

REGIONE LIGURIA

**BANDO PER IL FINANZIAMENTO DEGLI INTERVENTI
STRATEGICI PER LA SICUREZZA STRADALE
E
RELATIVA DOCUMENTAZIONE TECNICA**

PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE
PROGRAMMI ANNUALI DI ATTUAZIONE 2002 e 2003

REGIONE LIGURIA

PARTE PRIMA

BANDO PER L'ASSEGNAZIONE DI CONTRIBUTI FINANZIARI PER LA REALIZZAZIONE DELLE AZIONI PREVISTE DAL PRIMO "PROGRAMMA ANNUALE DI ATTUAZIONE 2002" E DAL SECONDO "PROGRAMMA ANNUALE DI ATTUAZIONE 2003" DEL PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE

- RIFERIMENTI NORMATIVI
 - OBIETTIVI
 - CONTENUTI
 - OGGETTO
 - DESTINATARI
 - PRESENTAZIONE DELLE DOMANDE
 - MODALITA' DI SELEZIONE DELLE PROPOSTE DA AMMETTERE A FINANZIAMENTO E RELATIVA GRADUATORIA
 - MODALITA' TECNICO - OPERATIVE
 - ENTITA' DEI FINANZIAMENTI
 - ULTERIORI ASPETTI
-

Art. 1 – Riferimenti normativi

La Regione Liguria, in attuazione del “*Piano Nazionale della Sicurezza Stradale*”, del primo “*Programma Annuale di Attuazione 2002*” entrambi approvati con delibera CIPE n.100 del 29.11.02 e del secondo “*Programma Annuale di Attuazione 2003*”, definisce le procedure concorsuali per l’attribuzione a Province e Comuni, della somma di € 360.790,00 per il 2002 e di € 455.931,00 per il 2003 secondo quanto stabilito dai riparti regionali per le rispettive annualità. Detti valori sono riferiti alla prima annualità dei limiti di impegno quindicennali finalizzati all’accensione di mutui da parte degli Enti ammessi a contributo secondo le modalità indicate nei rispettivi decreti interministeriali e costituiscono cofinanziamento per la realizzazione di interventi finalizzati a migliorare la sicurezza stradale in relazione alle specificità ed agli obiettivi locali, coerenti con le finalità e i contenuti indicati nel Piano e nei Programmi sopra richiamati, e conformi ai criteri e alle modalità di cui al presente bando. Il complessivo monte risorse è stimato in € 3.610.000,00 per il 2002 e di € 4.560.000,00 per il 2003.

Art. 2 - Obiettivi

Al fine di erogare il cofinanziamento sopraindicato, la Regione Liguria bandisce una procedura concorsuale per l’assegnazione di contributi finanziari per lo sviluppo delle attività previste nel “*Piano Nazionale della Sicurezza Stradale*” e specificatamente nei Programmi Annuali di Attuazione 2002 e 2003 a favore di Comuni, Province o raggruppamenti di tali Amministrazioni, per la realizzazione di interventi ricadenti nel territorio ligure. Tale cofinanziamento sarà assegnato sulla base di una proposta dettagliatamente descritta nei documenti redatti a cura dell’Amministrazione proponente secondo le modalità riportate nella allegata Documentazione tecnica.

Art. 3 - Contenuti

1. La Regione Liguria, in conformità con quanto previsto dal primo “*Programma Annuale di Attuazione 2002*” e dal secondo “*Programma Annuale di Attuazione 2003*”, intende:
 - avviare un processo sistematico di miglioramento della sicurezza stradale e di progressiva riduzione del numero delle vittime degli incidenti;
 - 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;
 - favorire la crescita degli investimenti nella sicurezza stradale.
2. In funzione degli obiettivi sopra indicati si individuano come linee di azioni prioritarie quelle che:
 - sono finalizzate a ridurre il numero delle vittime nelle situazioni di massimo rischio;
 - tendono a rafforzare la capacità di monitoraggio e di governo della sicurezza stradale da parte delle Amministrazioni locali;
 - hanno carattere 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;
 - presentano condizioni di immediata fattibilità.

3. La presente procedura concorsuale – bandita ai sensi dell'art.5 del Programma Annuale di Attuazione 2002 e dell'art.4 del Programma Annuale di Attuazione 2003 – determinerà un'unica graduatoria di assegnazione delle risorse attribuite alla Regione ed ammontanti complessivamente ad un rateo quindicennale di € 816.721,00.

Art. 4 - Oggetto

1. Sono finanziabili le proposte che riguardano uno o piu' campi predeterminati di intervento tra quelli indicati al prf. 3 del "Programma Annuale di Attuazione 2002" e ai prf. 2.1,2.2,2.3 del »Programma Annuale di Attuazione. 2003«.

In particolare possono essere finanziati:

1.1 Interventi finalizzati a migliorare la sicurezza stradale sulla mobilità locale extraurbana:

- a) la messa in sicurezza di tronchi, nodi e intersezioni delle strade extraurbane a massimo rischio;

1.2 Interventi finalizzati a migliorare la sicurezza stradale sulla mobilità urbana e di ingresso/uscita dalle aree urbane:

- b) la messa in sicurezza delle zone urbane a massimo rischio , individuate sulla base delle analisi svolte dalle Amministrazioni responsabili;
- c) la moderazione del traffico e la riqualificazione di strade e piazze per il miglioramento della sicurezza stradale in area urbana, attraverso interventi quali:
 - la creazione di rotatorie;
 - la creazione di reti continue di percorsi pedonali anche intersecanti la rete viaria riservata agli autoveicoli;
 - la creazione di zone a velocità particolarmente limitate (zone 30);
 - la formazione di aree pedonali e piu' in generale di aree con precedenza al traffico pedonale;
 - il miglioramento della fruibilità dell'area per pedoni e ciclisti;
 - la predisposizione di dispositivi o mezzi tecnici di controllo del traffico.

1.3 Programmi integrati per il miglioramento della sicurezza stradale:

- d) la creazione di centri di pianificazione, programmazione, monitoraggio e gestione, di livello provinciale o 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 ridurne significativamente la portata;
 - definire e attuare gli interventi per il miglioramento della sicurezza stradale;
- e) la predisposizione di Piani provinciali della sicurezza stradale e Piani della sicurezza stradale urbana;
- f) il rafforzamento e la creazione di uffici di Polizia (Stradale, Municipale o Locale) dedicati in modo specifico alla raccolta ed all'elaborazione di dati sugli incidenti

- stradali e sull'attività sanzionatoria, nonché azioni specifiche di prevenzione, controllo e repressione finalizzate a ridurre il rischio di incidente;
- g) il rafforzamento e il miglioramento dell'efficacia dell'educazione alla sicurezza stradale nelle scuole e agli adulti. Gli Enti che intendono realizzare questa azione dovranno presentare la proposta in partenariato con l'Ufficio Scolastico Regionale per la Liguria;
 - h) il rafforzamento e il miglioramento dell'efficacia dell'azione di informazione e delle campagne di sensibilizzazione ai valori della sicurezza stradale.
2. Sono finanziabili interventi solo lungo strade Comunali e Provinciali.
3. Le risorse finanziarie potranno essere utilizzate esclusivamente per spese in conto capitale, per realizzare le opere e le iniziative che saranno ammesse a finanziamento, compresi gli studi, le progettazioni, l'acquisizione di beni e servizi necessari alla loro realizzazione.

Art. 5 – Destinatari

1. Possono presentare proposte di intervento per accedere ai cofinanziamenti gli Enti proprietari delle strade territorialmente competenti, ovvero i Comuni e le Province titolari delle funzioni attribuite ai sensi dell'art.12 della l.r.n.3 del 22.01.99, in forma singola o associata.
- In particolare le proposte possono essere suddivise con le seguenti modalità:
- ✓ *relativamente ai campi di intervento di mobilità locale extraurbana (a,) e di mobilità urbana di ingresso/uscita alle aree urbane (b,c):*
 - Province e Comuni in forma singola o associata;
 - ✓ *relativamente ai programmi integrati per il miglioramento della sicurezza stradale (punti d,e, f, g, h):*
 - Province o Comuni con popolazione superiore ai 10.000 abitanti;
 - Comuni con meno di 10.000 abitanti in forma associata con altri Comuni, tale per cui l'associazione così costituita assommi più' di 10.000 ab.;
 - Comuni con meno di 10.000 ab. associati con relativa Provincia;
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. Nel caso di raggruppamento di più' Enti, l'Amministrazione capofila assume il ruolo di soggetto proponente.
3. Ogni Amministrazione con popolazione < 200.000 abitanti potrà presentare una sola proposta in forma singola e non più' di due proposte in forma associata.
4. Non saranno ammesse alle procedure di valutazione progetti di intervento risultanti assegnatari di precedenti contributi finanziari da parte della Regione Liguria.

Art. 6 - Presentazione delle domande

1. Per concorrere all'assegnazione del cofinanziamento, l'Amministrazione o il raggruppamento di Amministrazioni proponenti, presentano domanda alla Regione Liguria sulla base dello schema riportato nella Documentazione Tecnica allegata al presente disciplinare e corredata, pena esclusione, dai seguenti elaborati:

ALLEGATO A : «*Quadro descrittivo*» dell'intervento comprendente il progetto relativo alle azioni da realizzare, gli obiettivi, gli oneri da sostenere, le risorse professionali, le strutture tecniche e la strumentazione che sarà impegnata per la realizzazione di ciascun intervento con successivo monitoraggio dei risultati attesi .

A1: scheda tecnica di verifica di rispondenza al principio di specificità/aggiuntività della proposta.

A2: Nel caso in cui uno o più degli interventi previsti siano costituiti da opere infrastrutturali o edili, il progetto dovrà assumere i caratteri di preliminare, definitivo o esecutivo ai sensi della legge 109/94 ovvero almeno di uno studio di fattibilità che comprenda:

- inquadramento della problematica a livello di incidentalità e delle soluzioni da attuare per la rimozione delle criticità riscontrate,
- relazione descrittiva,
- rilievi planoaltimetrici e studio di inserimento urbanistico,
- elaborati grafici (stato di fatto, scenario di progetto,...),
- quadro economico-finanziario;

Nel caso in cui siano previsti azioni o interventi di mobilità in generale, è sufficiente presentare un progetto pienamente operativo, tale da rendere possibile l'immediato passaggio alle fasi attuative o in alternativa un progetto di massima che indichi:

- tipo di intervento,
- soluzioni che saranno adottate ed effetti attesi,
- motivi delle scelte,
- fattibilità tecnica ed amministrativa,
- quadro economico-finanziario;

ALLEGATO B : scheda delle condizioni che contribuiscono a determinare la priorità della proposta.

ALLEGATO C : analisi generale dell'incidentalità.

ALLEGATO D : nomina del responsabile del procedimento, l'impegno a comunicare tempestivamente alla Regione Liguria eventuali variazioni della persona che svolge tale funzione;

ALLEGATO E : nel caso in cui la proposta venga presentata da più di una Amministrazione, l'atto associativo (Intesa, Convenzione,...) attraverso il quale le diverse Amministrazioni esprimono ed adottano la proposta di intervento, assumono gli impegni di cui ai punti successivi ed indicano l'Amministrazione capofila;

- ALLEGATO F : delibera di approvazione della proposta con cui il proponente si impegna:
- f1) a sostenere la quota di costi non coperta dal finanziamento reso disponibile dai Programmi Annuali di Attuazione 2002 e 2003 (in coerenza con quanto indicato nel "Quadro descrittivo"), nel caso in cui la proposta sia ammessa a finanziamento, presentando l'atto della stipula della convenzione di cui all'art.6 nei tempi che verranno indicati dalla Regione;
 - 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 completamento dell'intervento;
 - 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 eventuali sopralluoghi.
 - f5) ad approvare lo schema di Convenzione allegato alla documentazione del presente atto.
2. Le domande, corredate dai suddetti allegati e firmate dal Sindaco o dal Presidente della Provincia o da un loro delegato, dovranno pervenire presso la **Regione Liguria – Dipartimento Infrastrutture, Trasporti e Protezione Civile – Settore Mobilità, Trasporti e Viabilità – Via D'Annunzio 111 – 16100 GENOVA**, in busta chiusa a mezzo posta con raccomandata A.R. o mediante consegna diretta all'ufficio "protocollo generale" che rilascerà apposita ricevuta, con la dicitura «BANDO RELATIVO AI PROGRAMMI ANNUALI 2002 E 2003 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.

Art. 7 – Modalità di selezione delle proposte da ammettere al finanziamento e relativa graduatoria

1. I finanziamenti saranno assegnati alle proposte che risulteranno maggiormente coerenti con gli obiettivi e con i contenuti del *"Piano Nazionale della Sicurezza Stradale. Azioni Prioritarie"*, del primo *"Programma Annuale di Attuazione 2002"* e del secondo *"Programma Annuale di Attuazione 2003"*.
2. Ai fini dell'individuazione delle proposte da ammettere a finanziamento, la Regione Liguria nomina una Commissione di Valutazione - formata da 2 componenti indicati dalla Regione di cui uno con funzioni di presidente, da un componente indicato dall'URPL e da due componenti indicati dall'ANCI regionale di cui uno in rappresentanza dei Comuni capoluogo - che procederà secondo i criteri e le modalità contenuti nel presente Bando.

3. La Commissione di Valutazione esamina le proposte di intervento e stabilisce, con l'ausilio dei dati e delle indicazioni presenti nella "Documentazione tecnica" allegata al presente bando, gli interventi da ammettere a finanziamento definendo la relativa graduatoria in base ad un sistema di punteggi che tiene conto dei parametri di valutazione inerenti:
 - **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** della 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 cantierabilità e la tempestività** dell'intervento nel produrre risultato;
4. Il punteggio massimo attribuibile a ciascuna proposta è pari a 1,00 punti. Non vengono ritenute ammissibili le proposte che non raggiungano almeno 0,40 punti.
5. Nel caso di proposte costituite da più interventi si dovranno analizzare i parametri di valutazione di ogni singolo intervento, assumendo, ai fini della valutazione complessiva, il valore della media aritmetica;
6. Nel caso di interventi ammessi al finanziamento inseriti nella graduatoria con lo stesso punteggio, verrà data priorità alle proposte avanzate da Enti o raggruppamento di Enti con maggiore popolazione.
7. La Giunta regionale approva la graduatoria con i punteggi e i corrispondenti cofinanziamenti e trasmette al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti tutti gli Atti relativi compreso i Quadri Descrittivi dei singoli progetti.
8. La graduatoria di merito resterà valida anche per l'assegnazione di ulteriori risorse finanziarie che dovessero comunque rendersi disponibili entro il 31.12.2005.
9. La Regione comunica alle Amministrazioni interessate l'ammissione al cofinanziamento.

Art. 8 – Modalità tecnico-operative

1. Entro **45 giorni** dalla data di ricevimento della comunicazione dell'ammissione al cofinanziamento, i proponenti dovranno trasmettere alla Regione la delibera di approvazione della proposta definitiva, da adottarsi da parte dell'Amministrazione proponente. In caso di proposta presentata in forma associata, dovrà anche essere approvato con la suddetta delibera e ad essa allegato l'atto associativo (convenzione, accordo di programma o intesa) firmato dai soggetti associati ed in caso di partenariato, dai partner, contenente l'indicazione delle percentuali di partecipazione di ciascun soggetto.
2. La Regione, verificata l'esatta rispondenza della documentazione presentata con la proposta approvata, procede alla stipula della Convenzione con la quale si perfezioneranno gli accordi attuativi, sulla base dello schema allegato alla documentazione del Bando.

3. I lavori, gli interventi e le attività devono avviarsi entro **24 mesi dalla firma della convenzione**; tale avvio dovrà essere documentato attraverso la presentazione al Settore regionale competente del verbale di consegna lavori, del certificato di inizio lavori o una dichiarazione del responsabile unico del procedimento dell'inizio dell'attività. L'Amministrazione assegnataria si impegna a comunicare, al termine delle attività previste dalla proposta, una esaustiva documentazione tecnico-economica con la descrizione dei risultati raggiunti che devono risultare conformi a quanto previsto nella proposta, nonché una dettagliata indicazione dei costi sostenuti per la realizzazione degli interventi stessi.
4. La Regione valuta, a mezzo di esame istruttorio, l'ammissibilità delle eventuali variazioni richieste dall'Amministrazione assegnataria come previsto all'art.6 comma 3, lettera f3. In caso di accettazione delle variazioni, queste integreranno il Quadro descrittivo di cui all'art. 6, comma 3, 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 diffida l'assegnatario del contributo ad eliminare le cause di tali difformità entro un termine congruo. Trascorso inutilmente tale termine, la Regione revocherà il cofinanziamento. La revoca del contributo comporta l'obbligo per l'Amministrazione assegnataria di restituire alla Regione gli eventuali importi da questa corrisposti, con la maggiorazione degli interessi legali.
6. Le eventuali disponibilità, generate dalla perdita del diritto ad accedere ai finanziamenti a causa del mancato rispetto di termini essenziali della proposta, saranno ridestinate al finanziamento di altri interventi, inseriti in graduatoria, sulla base del punteggio assegnato.

Art. 9 - Entità dei finanziamenti

1. Le risorse disponibili vengono attribuite alle tre linee di finanziamento (secondo quanto indicato al punto 9.3 del primo "*Programma annuale di attuazione 2002*" e ai punti 2.1,2.2,2.3 del secondo "*Programma Annuale di Attuazione 2003*" indicativamente con la seguente ripartizione:
 - 1) 25% per la mobilità locale extraurbana (a);
 - 2) 40% per la mobilità urbana e di ingresso/uscita dalle aree urbane (b,c);
 - 3) 35% per i programmi integrati al miglioramento della sicurezza stradale (d,e,f,g,h);
2. L'entità massima del cofinanziamento, cioè la percentuale di intervento coperta dal finanziamento regionale, 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.

3. Gli importi e le quote massime di cofinanziamento sono suddivise in base alle seguenti classi:

- Area Urbana estesa : Amministrazioni con popolazione superiore ai 200.000 abitanti;
- Area Urbana : Amministrazioni con popolazione tra i 20.000 e i 200.000 abitanti;
- Struttura territoriale intermedia : Amministrazioni con pop. tra 10.000 e 20.000 abitanti;
- Struttura territoriale di "piccola dimensione" : Amministrazioni con pop. inferiore a 10.000 abitanti;

4. In relazione alle tre classi sopra indicate si determinano i massimali di cofinanziamento riportati nella seguente tabella:

MASSIMALI DI COFINANZIAMENTO PER GLI INTERVENTI IN ATTUAZIONE DEL PIANO		
.	Valore (mln €)	Quota %
Mobilità locale extraurbana (interventi punto a)		
Mobilità urbana e di ingresso/ uscita dalle aree urbane (interventi punti b,c)		
Area urbana estesa	3,0	50%
Area urbana	2,5	50%
Struttura territoriale intermedia	1,0	55%
Struttura territoriale di piccola dimensione	0,5	60%
Programmi integrati per il miglioramento della sicurezza stradale (interventi punti d,e,f,g, h)		
Area urbana estesa	2,0	50%
Area urbana	0,8	60%
Struttura territoriale intermedia		

5. Nel caso di proposte da raggruppamenti di piu' Amministrazioni, le dimensioni demografiche per il massimale di finanziamento a cui fare riferimento sono determinate come indicato di seguito:

- nel caso di Amministrazioni di diverso livello (ad es. una Provincia e diversi Comuni) si farà riferimento alla circoscrizione amministrativa maggiore;
- nel caso di Amministrazioni dello stesso livello (ad es. piu' Comuni o piu' Province) si farà riferimento alla somma dei valori;

6. Gli importi derivanti da eventuali economie o da ulteriori disponibilità finanziarie utilizzabili per le finalità proprie del primo «Programma Annuale di Attuazione. 2002» e del secondo «Programma Annuale di Attuazione 2003» che si venissero a determinare successivamente, confluiranno in un fondo di finanziamento degli stessi Programmi e saranno assegnati alle proposte di intervento non finanziate in relazione alla posizione nella graduatoria di cui all'art.7.

Art. 10 – 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 dei Trasporti e 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 Documentazione tecnica allegata al presente bando è disponibile presso la Regione Liguria – Dipartimento Infrastrutture, Trasporti e Protezione Civile – Settore Mobilità, Trasporti e Viabilità – Via D'Annunzio 111 GENOVA - ed è consultabile ed acquisibile sul sito Internet: www.regione.liguria.it

PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE
PROGRAMMI ANNUALI DI ATTUAZIONE 2002 e 2003

REGIONE LIGURIA

PARTE SECONDA

DOCUMENTAZIONE TECNICA

1. DOMANDA DI PARTECIPAZIONE
 2. allegati :
 - A : QUADRO DESCRITTIVO DELLA PROPOSTA
 - A.1: VERIFICA DI RISPONDENZA AL PRINCIPIO DI AGGIUNTIVITA'
 - B : PARAMETRI PER LA VALUTAZIONE DELLE PROPOSTE
 - B.1: SCHEDA DEI CRITERI DI PONDERAZIONE
 - C : ANALISI GENERALE DELL'INCIDENTALITÀ
 3. CONVENZIONE TIPO
-

PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE
PROGRAMMI ANNUALI DI ATTUAZIONE 2002 e 2003

REGIONE LIGURIA

DOMANDA DI PARTECIPAZIONE

A) Nel caso di singola Amministrazione

La Provincia / il Comune di

in partenariato con:

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

in relazione a quanto indicato dal primo «Programma Annuale di Attuazione. 2002» e 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 primo Programma Annuale di Attuazione. 2002 e dal secondo Programma Annuale di Attuazione. 2003» del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, ivi compreso lo schema di convenzione di cui all'allegato G 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.] :

1. **«Quadro descrittivo» dell'intervento ;**
2. **progetto preliminare della proposta** (o altro livello di progetto);
3. **verifica di rispondenza al principio di aggiuntività;**
4. **scheda delle condizioni di priorità;**
5. **«Analisi generale dell'incidentalità» ;**
6. **nomina del responsabile di procedimento;**

7. **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 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 completamento 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.
- ✓ Ad approvare la bozza di Convenzione sulla base dello schema riportato nella "documentazione tecnica" allegata al Bando;

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

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

B) Nel caso di piu' Amministrazioni

Il raggruppamento costituito da :

Comune di _____
Comune di _____
Comune di _____
Comune di _____
Provincia di _____

in partenariato con:

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

in relazione a quanto indicato dal primo «*Programma Annuale di Attuazione. 2002*» e 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 primo Programma Annuale di Attuazione. 2002 e dal secondo Programma Annuale di Attuazione. 2003*» del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, ivi compreso lo schema di convenzione di cui all'allegato G 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.] :

1. **«Quadro descrittivo» dell'intervento ;**
2. **progetto preliminare della proposta** (o altro livello di progetto);
3. **verifica di rispondenza al principio di aggiuntività;**
4. **scheda delle condizioni di priorità;**
5. **«Analisi generale dell'incidentalità» ;**

6. **atto amministrativo** attraverso il quale il raggruppamento di Amministrazioni esprimono l'intenzione a partecipare, approvano il progetto, si impegnano a sostenere gli oneri derivati, indicano l'Amministrazione capofila;
7. **nomina del responsabile di procedimento;**
8. **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 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 completamento 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.
 - ✓ Ad approvare la bozza di Convenzione sulla base dello schema riportato nella "documentazione tecnica" allegata al Bando;

Il proponente indica quale Amministrazione capofila alla quale fare riferimento per ogni comunicazione su argomenti inerenti la proposta e la sua attuazione, il Comune / la Provincia di

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

[dell'assessore competente o del Sindaco o del Presidente della Provincia, a seconda dell'Amministrazione indicata come capofila;
in caso di partenariato saranno apposte anche le firme dei soggetti di partenariato].

PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE
PROGRAMMI ANNUALI DI ATTUAZIONE 2002 e 2003

REGIONE LIGURIA

ALLEGATO A

QUADRO DESCRITTIVO

D) Profili tecnico-amministrativi1) Livello di progettazione (circolare il numero appropriato) ⁽⁹⁾

Per quanto riguarda le opere		Per quanto riguarda altre misure	
Fattibilità	1	Generale o di massima	5
Preliminare	2	Operativo	6
Definitivo	3		
Esecutivo	4		

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

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

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

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

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

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

5) Descrizione degli accordi ⁽¹⁵⁾

5.1 Soggetto/i _____

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

Finalità _____

Contenuti _____

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 <input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/>
	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) Nell'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	Altri	
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	Altri	
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	Quadro descrittivo	A
3	Progetto/i degli interventi previsti	A.1
4	Documentazione sul carattere aggiuntivo dell'intervento	A.2
5	Scheda delle condizioni che contribuiscono a determinare la priorità della proposta	B
6	Analisi generale dell'incidentalità	C
7	Nomina del responsabile del procedimento	D
8	Accordi (elencarli tutti secondo quanto indicato nel precedente punto "D4")	E
9	Atti di impegno (elencarli tutti secondo quanto indicato nel precedente punto "D4")	F
10	Eventuali ulteriori documenti	
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.

Data ___/___/___

Firma del Responsabile del Procedimento

ISTRUZIONI PER LA COMPILAZIONE

N.B. 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, 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 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 considerati soggetti di partenariato gli organismi pubblici che non hanno competenze istituzionali in materia di sicurezza stradale e gli organismi privati, quando gli uni 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 finanziario.

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

(8) Per tasso di mortalità, ferimento e incidentalità si intende il numero dei morti, feriti e incidenti per 100.000 abitanti.

(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.

(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 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.

PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE
PROGRAMMI ANNUALI DI ATTUAZIONE 2002 e 2003

REGIONE LIGURIA

ALLEGATO A.1

VERIFICA DI RISPONDENZA AL PRINCIPIO DI AGGIUNTIVITA'

PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE
PROGRAMMI ANNUALI DI ATTUAZIONE 2002 e 2003

REGIONE LIGURIA

ALLEGATO B

PARAMETRI PER LA VALUTAZIONE DELLE PROPOSTE

Il quadro valutativo è articolato nelle quattro aree definite nell'art. 5 comma 2 del Bando:

- A. 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;
- B. il rafforzamento** della capacità di governo della sicurezza stradale;
- C. la completezza** dell'intervento e il suo inserimento in una strategia (Piano o Programma) generale per migliorare la sicurezza stradale;
- D. la cantierabilità e la tempestività** dell'intervento nel produrre risultato.

A. RILEVANZA DELLA PROPOSTA

Per tener conto dello stato dell'incidentalità stradale e per individuare le situazioni di massimo rischio è necessario avere dati inerenti il numero di morti e feriti per incidenti stradali. La gravità degli incidenti, in termini di decessi e ferimenti, determina un differente costo per la collettività: il costo sociale è direttamente correlato alle conseguenze più o meno gravi subite dalle persone coinvolte nell'incidente.

Per tener conto di questo fattore si è considerato il parametro relativo al danno sociale determinato dagli incidenti stradali, parametro proporzionale al numero di morti e feriti e valutato applicando un costo differente per decessi e per ferimenti.

A.1. Entità del danno sociale

Il numero di morti e feriti deve fare riferimento ai dati dell'anno 2001 o 2002.

Mobilità locale extraurbana (a) Mobilità urbana e di ingresso/uscita dalle aree urbane (b, c) Programmi integrati per il miglioramento della sicurezza stradale (d, e, f, g, h)			
<i>Danno sociale inerente l'area di intersezione o il tronco stradale oggetto d'intervento (a,b,c) o l'ambito amministrativo o territoriale interessato dall'intervento (d,e,f,g,h)</i>			
Riferimento	Parametro	Modalità di calcolo	Valore
1'	Numero morti	-	
2'	Numero feriti	-	
3'	Costo sociale morti [€]	-	1.394.400
4'	Costo sociale feriti [€]	-	39.900
5'	Danno sociale morti	1' * 3'	
6'	Danno sociale feriti	2' * 4'	
7'	Totale danno sociale	5' + 6'	

A.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.

Mobilità locale extraurbana (a) Mobilità urbana e di ingresso/uscita dalle aree urbane (b, c)		Programmi integrati per il miglioramento della sicurezza stradale (d, e, f, g, h)	
<i>Rapporto tra il totale danno sociale e l'estesa stradale dell'area di intersezione o del tronco stradale oggetto d'intervento</i>		<i>Rapporto tra il totale danno sociale e la popolazione (inerenti la Provincia o il Comune/i Comuni territorialmente interessati dall'intervento o porzioni definite di questi)</i>	
Estesa stradale dell'area di intervento [km]		Popolazione ¹	
Danno sociale /estesa stradale		Danno sociale pro- capite (dannosociale / popolazione)	

A.3. Capacità dell'intervento di contrasto all'incidentalità

Occorre definire il campo/i d'intervento oggetto della domanda e descriverne brevemente le caratteristiche.

Campo d'intervento		Descrizione intervento
a	Messa in sicurezza di tronchi e nodi strade extraurbane a max rischio	
b	Messa in sicurezza zone urbane a massimo rischio	
c	Moderazione del traffico e riqualificazione di strade e piazze	
d	Centri di monitoraggio della sicurezza stradale	
e	Predisposizione di Piani della sicurezza stradale	
f	Uffici di polizia locale dedicati in modo esclusivo alla sicurezza stradale	
g	Educazione alla sicurezza stradale	
h	Informazione e sensibilizzazione	

¹ Popolazione della Provincia o del Comune/dei Comuni territorialmente interessati dall'intervento o porzioni definite di queste.

A.3' Garanzia di durata nel tempo

Descrizione dei motivi a garanzia della durata nel tempo della capacità di contrasto dell'incidentalità. Per i campi d'intervento g) ed h) occorre definire la durata delle iniziative:

B. RAFFORZAMENTO DELLE CAPACITA' DI GOVERNO**B.1. Presenza, rafforzamento, costituzione di 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 (anche se non 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 programmazione degli interventi sulla rete viaria, sensibilizzazione degli utenti, orientamento delle politiche localizzative, etc.

Presenza, rafforzamento, costituzione di struttura tecnica dedicata	SI	NO
<i>Descrizione della struttura tecnica dedicata:</i>		
Numero di persone che fanno parte della struttura o aggiunte alla struttura preesistente:		

B.2. Presenza, rafforzamento, costituzione di centro di monitoraggio

Per quanto concerne i centri 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.

Presenza, rafforzamento, costituzione di centro di monitoraggio	SI	NO
<i>Descrizione della struttura tecnica dedicata:</i>		
Numero di persone che fanno parte della struttura o aggiunte alla struttura preesistente:		

B.3. Presenza, rafforzamento, costituzione di consulta/struttura di 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 che abbia specifico nesso con gli impegni amministrativi e finanziari in materia di sicurezza stradale.

Presenza, rafforzamento, costituzione di consulta/struttura di coordinamento	SI	NO
<i>Descrizione della struttura tecnica dedicata:</i>		
Numero di persone che fanno parte della struttura o aggiunte alla struttura preesistente:		

C. COMPLETEZZA / INTEGRAZIONE

C.1. 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 al riguardo che l'adesione di altri settori dell'Amministrazione o di altre Amministrazioni, solo se accompagnata dall'assunzione di impegni, costituisca espressione di multisetorialità o di interistituzionalità.

Settori coinvolti nella proposta	
Altre Amministrazioni che concorrono alla realizzazione della proposta	

C.2. Integrazione 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 abbia/abbiano assunto impegni almeno in termini di dichiarazione di intenti.

Piani e/o programmi con i quali l'intervento si coordina:	
--	--

D. TEMPESTIVITA'**D.1. Livello di progettazione**

Per le opere trattasi di uno studio di fattibilità o dei tre livelli indicati dalla legge 109/94 (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).

Mobilità locale extraurbana (a) Mobilità urbana e di ingresso/uscita dalle aree urbane (b, c)		Programmi integrati per il miglioramento della sicurezza stradale (d, e, f, g, h)	
Livello di progettazione delle opere		Livello di progettazione dell'intervento	
fattibilità		di massima	
preliminare		piena operatività	
definitivo			
esecutivo			

D.2. 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 (PRG adottato o vigente, autorizzazioni,...).

Completezza degli atti amministrativi	SI	NO
<i>Atti amministrativi eventualmente mancanti:</i>		

D.3. 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 o dalla accertata disponibilità di relatori/formatori. 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.

Disponibilità di tutti i fattori necessari	SI	NO
<i>Fattori eventualmente mancanti:</i>		

PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE
PROGRAMMI ANNUALI DI ATTUAZIONE 2002 e 2003

REGIONE LIGURIA

ALLEGATO B.1

SCHEDA DEI CRITERI DI PONDERAZIONE

SCHEDA DEI CRITERI DI PONDERAZIONE

SCHEMA AD ALBERO

campi di intervento art.4 - prf.1.2 ;

parametri	peso relativo	peso ass.		peso relativo	peso assoluto		peso relativo	peso assoluto	punteggio			
A. Rilevanza	40%	0,40	a.1 pericolosità	40%	0,160	danno sociale	40%	0,064	0; 0,50; 1,00			
						Situazioni a max rischio	60%	0,096	0; ,25; 0,50; 0,75; 1,00			
			a.2 capacità di contrasto	60%	0,240	campi intervento	70%	0,168	0; ,25; 0,50; 0,75; 1,00			
						durata	30%	0,072	0; 0,50; 1,00			
				(a .1 + a .2) = 100%		0,400						
			B. Rafforzamento	10%	0,10	b.1 strutt. tecnica di monitoraggio	40%	0,040	esistenza			0,75
									costituzione			0,50
									rafforzamento			1,00
						b.2 centro di monitoraggio	40%	0,040	esistenza			0,75
									costituzione			0,50
		rafforzamento							1,00			
b.3 consulta	20%	0,020				esistenza			0,75			
						costituzione			0,50			
						rafforzamento			1,00			
b .1 + b .2 + b .3 = 100%		0,100										
C. Completezza	25%	0,25	c.1 Multisetorialità e interistituzionalità	70%	0,175	Amministr > 200,000 ab			1,00			
						Amministr > 10,000 ab.			0,75			
						altri			0,25			
			c.2 Pianificazione	30%	0,075	generica			0,50			
						specifica			1,00			
			c .1 + c .2 = 100%		0,250							
D. Tempestività	25%	0,25	d.1 Progettazione	60%	0,150	fattibilità			0,25			
						preliminare			0,75			
						definitivo			1,00			
			d.2 completezza atti amministrativi	20%	0,050				0; 0,50; 1,00			
			d.3 disponibilità dei fattori necessari	20%	0,050				0; 0,50; 1,00			
			d .1 + d .2 + d .3 = 100%		0,250							

SCHEMA DEI CRITERI DI PONDERAZIONE

SCHEMA AD ALBERO

campi di intervento art.4 - prf. 1.3. ;

parametri	peso relativo	peso ass.		peso relativo	peso assoluto		peso relativo	peso assoluto	punteggio			
A. Rilevanza	30%	0,30	a.1 pericolosità	40%	0,120	danno sociale	40%	0,048	0, 0,50 ; 1,00			
						Situazioni a max rischio	60%	0,072	0, ,25; 0,50; 0,75; 1,00			
			a.2 capacità di contrasto	60%	0,180	campi intervento	70%	0,126	0, ,25; 0,50; 0,75; 1,00			
						durata	30%	0,054	0, 0,50 ; 1,00			
				(a .1 + a .2) = 100%		0,300						
			B. Rafforzamento	30%	0,30	b.1 strutt. tecnica di monitoraggio	40%	0,120	esistenza	30%	0,036	0,50 ; 1,00
									costituzione	20%	0,024	0,50 ; 1,00
									rafforzamento	50%	0,060	0,50 ; 1,00
						b.2 centro di monitoraggio	40%	0,120	esistenza	30%	0,036	0,50 ; 1,00
									costituzione	20%	0,024	0,50 ; 1,00
		rafforzamento					50%	0,060	0,50 ; 1,00			
b.3 consulta	20%	0,060				esistenza	30%	0,018	0,50 ; 1,00			
						costituzione	20%	0,012	0,50 ; 1,00			
						rafforzamento	50%	0,030	0,50 ; 1,00			
b .1 + b .2 + b .3 = 100%		0,300										
C. Completezza	20%	0,20				c.1 Multisetorialità e interistituzionalità	60%	0,120	Amministr > 200,000 ab	50%	0,060	1,00
									Amministr > 10,000 ab.	40%	0,048	0,75
					altri		10%	0,012	0,25			
			c.2 Pianificazione	40%	0,080	generica	30%	0,024	0,00; 1,00			
						specifica	70%	0,056	0,00; 1,00			
			c .1 + c .2 = 100%		0,200							
D. Tempestività	20%	0,20	d.1 Progettazione	20%	0,040	fattibilità	15%	0,006	0,25			
						preliminare	30%	0,012	0,75			
						definitivo	55%	0,022	1,00			
			d.2 completezza atti amministrativi	40%	0,080				0,00 ; 0,50 ; 1,00			
			d.3 disponibilità dei fattori necessari	40%	0,080				0,00 ; 0,50 ; 1,00			
			d .1 + d .2 + d .3 = 100%		0,200							

PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE
PROGRAMMI ANNUALI DI ATTUAZIONE 2002 e 2003

REGIONE LIGURIA

ALLEGATO C

ANALISI GENERALE DELL'INCIDENTALITA'

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, se disponibili, i dati di livello 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/ popolazionex100.000) e di ferimento (feriti/ popolazionex100.000).

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.

PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE
PROGRAMMI ANNUALI DI ATTUAZIONE 2002 e 2003

REGIONE LIGURIA

CONVENZIONE TIPO

**SCHEMA DI CONVENZIONE TIPO tra LA REGIONE LIGURIA e
L'AMMINISTRAZIONE PROPONENTE
(o RAGGRUPPAMENTO di AMMINISTRAZIONI)**

L'anno duemilacinque, il giorno del mese di in nella sede della Regione Liguria

TRA

La Regione Liguria (C.F.) in persona del in forza di quanto indicato nel "Bando per l'assegnazione dei finanziamenti e la realizzazione degli interventi previsti dal *Programma Annuale di attuazione 2002* e dal *Programma Annuale di attuazione 2003*";

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 l'art. 32 della legge 144/99 ha istituito il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale;
- che il CIPE, con delibera n. 100/2002 del 29 novembre 2002 ha approvato sia il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale. Azioni Prioritarie sia il Programma Annuale di Attuazione 2002;
- che il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti con D.M. n° 938 del 2 dicembre 2002 ha ripartito i fondi per la realizzazione di interventi in attuazione del suddetto programma attuativo;
- che il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti con D.M. n. 3482 del 12 dicembre 2002 ha impegnato i fondi necessari per l'attivazione dei suddetti interventi;
- che il CIPE, con delibera n. 81 del 13 novembre 2003 ha approvato il Programma Annuale di Attuazione 2003;
- che il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti con D.M. n°4549 del 22 dicembre 2003 ha ripartito i fondi per la realizzazione di interventi in attuazione del suddetto programma attuativo;
- che il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti con D.M. n°316 del 19 febbraio 2004 ha impegnato i fondi necessari per l'attivazione dei suddetti interventi;

- che con Delibera della Giunta Regionale n°... del/..... / è stato approvato il "Bando per l'assegnazione dei finanziamenti e la realizzazione degli interventi previsti dal Programma Annuale di Attuazione 2002 e dal Programma Annuale di Attuazione 2003" del P.N.S.S.;
- che il Presidente della Provincia di / il Sindaco del Comune di, con nota del...../...../..... prot.n..... ha presentato la proposta denominata

[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.7 del "Bando per l'assegnazione dei finanziamenti per la realizzazione degli interventi previsti dal Programma Annuale di Attuazione 2002 e dal Programma Annuale di Attuazione 2003", istituita con decreto n°... del Direttore del Dipartimento Infrastrutture, Trasporti e Protezione Civile, in data..... /..... /..... ha valutato le proposte pervenute, formulando la graduatoria delle richieste, nella quale la domanda medesima risulta collocata alposto, conpunti;
- che la Giunta Regionale, con Delibera n°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 € a valere sui fondi destinati al finanziamento delle succitate 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 11.02.94 n.109 e s.m. e i., al Regolamento approvato con DPR n.554 del 21.12.99, nonché alle norme del Capitolato generale di Appalto dei lavori pubblici, approvato con DM n.145 del 19.04.00 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

La Regione affida all'Amministrazione proponente l'attuazione della proposta denominata

[denominazione indicata al punto A del Quadro descrittivo]
così articolato *[riportare in sintesi la descrizione 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 €
2. L'importo complessivo del cofinanziamento a carico della Regione **dell'Amministrazione erogante** è determinato, sulla base di quanto indicato dal contraente e in relazione ai massimali stabiliti all'articolo 9, comma 4 del Bando in €
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 €*[in caso di più soggetti indicare anche la ripartizione degli oneri]* e risulta così ripartito:
- €a carico di.....;
- €a carico di.....;

Articolo 4. Verifiche e monitoraggio

1. Nell'attuazione della presente convenzione la Regione 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.

2. In relazione all'azione d'assistenza e monitoraggio, 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. Erogazione del cofinanziamento

Il cofinanziamento relativo alla proposta di intervento, di cui al precedente art. 3, viene erogato con modalità che saranno definite e comunicate al soggetto proponente ammesso al cofinanziamento stesso.

Articolo 6. Diffusione dei risultati

3. I diritti di paternità intellettuale e di esclusiva, salvo casi particolari e specifici, sono posti congiuntamente in capo alla Regione e all'Amministrazione proponente e il loro sfruttamento dovrà svolgersi in modo concordato.
4. Al fine di favorire la diffusione dei risultati della sperimentazione realizzata attraverso le proposte di intervento, la regione provvede:
 - c) alla pubblicazione dei risultati più significativi conseguiti tramite gli interventi posti in essere;
 - d) 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.
5. 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 alla Regione.
2. La Regione, 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 dalla 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 un termine che, a mezzo di lettera raccomandata, sarà comunicato dalla Regione.
2. Trascorso infruttuosamente detto termine, la Regione 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 alla Regione 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 la Regione 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 della Regione e di accettare forme di controllo che quest'ultima riterrà opportuno effettuare ai fini del migliore esito degli interventi.
3. L'Amministrazione proponente esonera e tiene indenne la Regione da qualsiasi impegno e responsabilità che, a qualsiasi titolo, possa derivare nei confronti dei terzi dalla presente convenzione.

Articolo 11. Controversie

1. La risoluzione di eventuali controversie derivanti 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 inesemplari 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 del soggetto destinatario del finanziamento.

Genova, li

LA REGIONE LIGURIA

L'AMMINISTRAZIONE PROPONENTE



CONSULTA NAZIONALE SULLA SICUREZZA STRADALE. SEGRETERIA TECNICA

