



PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE.  
3° PROGRAMMA DI ATTUAZIONE

**BANDO**  
**PER INTERVENTI DI RILEVANZA NAZIONALE**  
**A FAVORE DELLA SICUREZZA STRADALE**

**Art. 1 - Riferimenti normativi**

- 1) Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in relazione a quanto previsto dal "*Piano Nazionale della Sicurezza Stradale*" approvato con deliberazione CIPE n. 100 del 29 novembre 2002, dalla Legge finanziaria 2007, comma 1035 e dal "*3° Programma di attuazione*", destina la somma di € 53.000.000 per il finanziamento di interventi delle Province e dei Comuni finalizzati a migliorare la sicurezza stradale, secondo quanto indicato nel suddetto "*3° Programma di attuazione*". Con Decreto Dirigenziale n.20712 del 27.12.2007 è stato effettuato il riparto tra le Regioni e le Province Autonome di Trento e Bolzano a seguito del quale è stato assegnato alla Regione Lazio l'8,92% del totale pari ad € 4.726.961,00, attualmente iscritti al Bilancio Regionale al Cap. D12120.

**Art. 2 – Obiettivi**

- 1) Il presente bando, in coerenza con l'"Atto di indirizzo per il governo della sicurezza stradale" e in conformità con quanto previsto dal "3° Programma di attuazione", è finalizzato a:
  - sviluppare e rafforzare le capacità di governo della sicurezza stradale presso le Regioni, le Province e i Comuni e ad incentivare la crescita degli investimenti per migliorare la sicurezza stradale;
  - favorire la formazione di una nuova cultura della sicurezza stradale presso i cittadini in età scolare, presso gli adulti e presso i decisori e i tecnici che possono contribuire al miglioramento della sicurezza stradale;
  - promuovere lo sviluppo di interventi ad alta efficacia - distribuiti su tutta la gamma dei campi di intervento prioritari indicati nel successivo art. 3, ai commi 2), 3) e 4) e favorirne la diffusione in modo da determinare, a parità di risorse disponibili, la più ampia e celere riduzione delle vittime degli incidenti stradali, con particolare riferimento ai campi di intervento prioritari indicati nel successivo art. 3 del presente bando.
- 2) Tali obiettivi dovranno essere perseguiti in coerenza con i principi di premialità, proporzionalità, specificità/aggiuntività, priorità, intersettorialità e completezza indicati nel "3° Programma di attuazione".
- 3) I campi di azione e le tipologie di intervento dovranno essere scelte con diretto e stretto riferimento:
  - a) ai risultati di una analisi di sicurezza stradale e all'individuazione dei principali fattori di rischio che riguardano in generale il territorio di competenza della/e Amministrazione/i proponente e, qualora l'intervento si localizzi in un'area o in un sito specifico, con particolare riferimento a tale area o sito;
  - b) agli obiettivi generali di miglioramento della sicurezza e riduzione del numero delle vittime, in coerenza con quanto previsto dal terzo "*Programma di azione europeo per la sicurezza stradale. Dimezzare il numero di vittime della strada nell'Unione europea entro il 2010: una responsabilità condivisa.*" e dal Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, allo scopo di individuare l'azione o il sistema di azioni che, nell'ambito delle risorse date, consenta il massimo avvicinamento a tali obiettivi generali;



- c) al confronto tra diverse possibilità di intervento e all'individuazione della/e soluzione/i che presenta le migliori prospettive in termini di rapporto tra risultati attesi e mezzi professionali, finanziari e strumentali impegnati per il conseguimento di tali risultati.

### Art. 3 – Contenuti

- 1) Sono finanziabili interventi dedicati in modo specifico al miglioramento della sicurezza stradale per importi equamente suddivisi tra i campi di intervento prioritari elencati di seguito.
- 2) Settore A, rafforzamento della **capacità di governo della sicurezza stradale**, costituito da tre campi di azione:
  - A 1) definizione e attuazione di piani di formazione al governo della sicurezza stradale per tecnici e decisori, sia sotto il profilo tecnico, sia sotto quello della programmazione, pianificazione e gestione del sistema di interventi a favore della sicurezza stradale;
  - A2) iniziative rivolte al contrasto dei comportamenti ad alto rischio comprendenti: indagini sulle caratteristiche e sulla distribuzione sociale, spaziale e temporale dei comportamenti di guida ad elevato rischio; definizione delle misure più efficaci per contrastare tali comportamenti; applicazione di tali misure e verifica della loro efficacia;
  - A3) definizione e attuazione di protocolli e moduli operativi per la regolamentazione del traffico, il miglioramento della segnaletica e l'esercizio delle attività di prevenzione, controllo, dissuasione, repressione dei comportamenti ad elevato rischio e quella di primo e pronto soccorso al fine di migliorare il rapporto tra mezzi impegnati e risultati conseguiti sia in termini di riduzione dell'incidentalità, sia in termini di riduzione degli effetti degli incidenti stradali sulle persone.
- 3) Settore B, formazione di una **nuova cultura della sicurezza stradale**, costituito da due campi di azione:
  - B1) definizione e realizzazione di progetti pilota nel campo della formazione alla mobilità sicura e sostenibile della popolazione in età scolare, secondo criteri di sistematicità, coerenza, integrazione, orientamento su obiettivi specifici e misurabili, monitoraggio dei risultati e valutazione della loro efficacia, condivisione dei risultati delle esperienze;
  - B2) campagne locali di informazione e sensibilizzazione da integrare in una banca generale di comunicazione per la sicurezza stradale (messa in rete delle esperienze di informazione/sensibilizzazione, valorizzazione e diffusione delle esperienze più significative creazione di un sistema di informazione e sensibilizzazione rivolto sia alla popolazione adulta in generale, sia a specifici segmenti e tipologie sociali).
- 4) Settore C, interventi su **componenti di incidentalità prioritarie** ai fini del miglioramento complessivo della sicurezza stradale nel Paese, costituito da cinque campi di azione:
  - C1) individuazione delle tratte stradali extraurbane che presentano le maggiori concentrazioni di vittime per incidenti stradali, analisi dei fattori di rischio, definizione della gamma di interventi efficaci per eliminare o ridurre i fattori di rischio, valutazione delle alternative e scelta della alternativa più soddisfacente, sua definizione progettuale e realizzazione o avvio dell'intervento (o degli interventi);
  - C2) piani, programmi e interventi per migliorare la sicurezza stradale nelle aree urbane ad elevata incidentalità stradale attraverso misure di regolamentazione del traffico,



- riqualificazione del sistema viario, tutela e messa in sicurezza degli utenti deboli, promozione e valorizzazione della mobilità ciclopedonale, interventi per la regolamentazione e la messa in sicurezza della mobilità in aree ad elevata densità residenziale e/o terziaria (Progetto città sicure);
- C3) riduzione dei maggiori divari di rischio esistenti a livello provinciale attraverso piani di azione che rispondano ad uno specifico protocollo e che prevedano anche attuazioni pilota;
- C4) misure per la messa in sicurezza della mobilità su due ruote a motore basate sull'analisi dell'incidentalità specifica, sull'individuazione delle situazioni e dei fattori di rischio presenti in loco, sull'individuazione delle tipologie di interventi più efficaci, sulla progettazione e sulla realizzazione degli interventi (anche in questo caso è opportuno definire un protocollo di riferimento);
- C5) progetti pilota e interventi per la messa in sicurezza degli spostamenti casa-lavoro, con particolare riferimento al pendolarismo, che rispettino un protocollo di analisi, individuazione dei fattori di rischio e delle possibili soluzioni, progettazione delle misure di messa in sicurezza e loro attuazione.
- 5) Oltre alla formazione al governo della sicurezza stradale, che costituisce uno specifico campo di applicazione, come indicato nel precedente comma 2), lettera A1, anche le misure riferite a tutti gli altri campi di intervento elencati nei commi 2), 3) e 4) possono comprendere azioni formative specifiche. La presenza di azioni formative costituisce fattore premiale, come indicato nel successivo art. 7, comma 1), lettere D] ed E].
- 6) Le Amministrazioni assegnatarie di finanziamento hanno l'obbligo di monitorare l'attuazione dell'intervento e i risultati conseguiti attraverso l'intervento posto in essere, in termini di riduzione delle vittime degli incidenti stradali, per non meno di tre anni dalla conclusione dell'intervento stesso.
- 7) Le Amministrazioni assegnatarie di finanziamento dovranno assicurare un'ampia e chiara informazione di natura generale (prevalentemente riferita ai cittadini) e di natura tecnico-amministrativa (prevalentemente riferita agli altri soggetti che operano nel campo della sicurezza stradale) sulle azioni poste in essere (obiettivi, aspetti tecnici, aspetti economici, aspetti procedurali) e sui risultati conseguiti. Tale informazione rispetterà, ove presenti, i formati, gli standard, le modalità di comunicazione e le quote minime di impegno sul costo complessivo dell'intervento indicate dalla Regione/Provincia autonoma.
- 8) Le suddette Amministrazioni assicureranno altresì il più ampio supporto e la più completa documentazione al monitoraggio regionale e nazionale e forniranno tutte elementi utili per consentire un agevole accesso agli strumenti informatici, ai prodotti tecnologici, alle metodologie e la loro utilizzazione non onerosa da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, delle Regioni, delle Province e dei Comuni, secondo quanto indicato nel successivo art. 9, comma 3°.
- 9) Gli interventi potranno riguardare uno o più Settori di cui al precedente articolo 3. L'integrazione di diversi campi di azione in un progetto unitario e coerente costituisce fattore premiale aggiuntivo, come indicato nel successivo art. 7, comma 1°, lettera E].

#### **Art. 4 – Destinatari**

- 1) Possono presentare proposte per accedere ai cofinanziamenti le Province e i Comuni, in forma singola o associata.
- 2) Ogni amministrazione potrà candidare una sola proposta secondo le modalità previste nel successivo art. 5.



- 3) Non potranno essere ammesse proposte che risultino in contrasto con strumenti di pianificazione e programmazione regionale di sicurezza stradale adottati dalla Regione.
- 4) 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 contribuiscono direttamente alla definizione, all'attuazione della proposta di intervento e alla realizzazione della stessa con oneri da sostenersi in modo equamente distribuito tra i partecipanti.
- 5) L'impegno a partecipare attivamente alla definizione e all'attuazione della proposta e a sostenerne gli oneri, da parte di più settori di una stessa Amministrazione locale o di più Amministrazioni locali (di identico o diverso livello) in un rapporto di concertazione interistituzionale o di altri organismi e strutture pubbliche o private, in un rapporto di partenariato, costituisce fattore premiale, come indicato in dettaglio nel successivo art. 7 - Valutazione delle proposte, comma 1), lettera E].
- 6) Le Amministrazioni e/o gli altri organismi pubblici o privati in varie forme coinvolti nella realizzazione degli interventi sono tenute al rispetto di quanto previsto dal Dlgs. 163/2006 e s. m. ed i.

#### **Art. 5 - Presentazione delle domande e assegnazione dei finanziamenti**

- 1) I finanziamenti saranno assegnati alle proposte che risulteranno più coerenti con gli obiettivi e con i contenuti del "Piano Nazionale della Sicurezza Stradale" e del "3° Programma di attuazione", sulla base della graduatoria di cui al successivo art. 8.
- 2) Per concorrere all'assegnazione del cofinanziamento, l'Amministrazione, o il raggruppamento di Amministrazioni, proponente presenta domanda alla Direzione Regionale Infrastrutture della Regione Lazio, - Area Viabilità e Sicurezza Stradale - Via Capitan Bavastro 108, 00154 ROMA sulla base dello schema riportato nella Documentazione Tecnica che si intende allegata al presente bando alla Sezione 1, e che sarà diffuso a cura della competente Area regionale nel sito della stessa Regione.  
Per ogni domanda deve essere indicato il settore per il quale si intende concorrere tra quelli indicati all'art. 3 o il settore prevalente nel caso l'intervento proposto riguardi più settori.  
La domanda dovrà essere corredata, a pena di esclusione, dai seguenti elaborati:
  - a) il "*Modulo di proposta*" dell'intervento, il cui schema è riportato nella Documentazione Tecnica allegata al presente bando, alla Sezione 2, allegato A;
  - b) la "*Scheda dei parametri qualificanti*", il cui schema è riportato nella Documentazione Tecnica allegata al presente bando, alla Sezione 2, allegato B;
  - c) la "*Analisi generale della sicurezza stradale*" compilata come indicato nella Documentazione Tecnica, alla Sezione 2, allegato C;
  - d) nel caso in cui la proposta venga presentata da più di una Amministrazione, dovrà essere allegato l'atto (accordo di programma, intesa, convenzione, altro) attraverso il quale le diverse Amministrazioni esprimono la proposta di intervento, adottano il progetto e assumono gli impegni di cui ai punti successivi ed indicano l'Amministrazione capofila;
  - e) il progetto relativo alle azioni da realizzare, indicando gli obiettivi, gli oneri da sostenere, le risorse professionali, le strutture tecniche e la strumentazione che sarà impegnata per la realizzazione di ciascun intervento. Nel caso in cui uno o più degli interventi previsti siano eventualmente costituiti da opere infrastrutturali, il progetto dovrà assumere i caratteri di progetto preliminare ai sensi del D.Lgs 163/2006;
  - f) una nota che indichi come la proposta abbia caratteri di specificità e aggiuntività rispetto all'azione corrente dell'Amministrazione o del raggruppamento di Amministrazioni, ai sensi di quanto indicato nel "3° Programma di attuazione".;
  - g) la delibera con cui il proponente, a pena di esclusione, si impegna a:



- g1) sostenere la quota di costi non coperta dal finanziamento reso disponibile dal 3° Programma di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, (in coerenza con quanto indicato nel "Modulo di proposta" indicato alla lettera a sopra riportata);
  - g2) rispettare i tempi indicati e ad assicurare il monitoraggio dei risultati determinati dall'intervento o dagli interventi realizzati per una durata non inferiore a tre anni a partire dalla data di collaudo dell'avvenuto completamento dei lavori;
  - g3) nominare il responsabile tecnico e amministrativo dell'attuazione dell'intervento e del successivo monitoraggio dei risultati in relazione agli obiettivi e agli indirizzi del 3° Programma di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale con funzione di Responsabile Unico di Procedimento che terrà anche i contatti con la Regione e con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dando comunicazione dei suoi riferimenti alla Regione Lazio - Direzione Regionale Infrastrutture e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
  - g4) comunicare tempestivamente il cambiamento del responsabile tecnico e amministrativo dell'intervento ed ogni eventuale esigenza di modificazione dei contenuti della proposta e le relative cause;
  - g5) predisporre e rendere disponibile un'esauriente documentazione sugli interventi intrapresi e sugli effetti da questi determinati, al fine di consentire una valutazione della loro efficacia ai fini della sicurezza stradale e la loro eventuale diffusione e a consentire alla Regione e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti lo svolgimento di sopralluoghi.
- 3) Le domande, corredate dai suddetti allegati e firmate dal Sindaco o dal Presidente della Provincia o da un loro delegato che abbia i poteri per impegnare l'Amministrazione, proponente dovranno pervenire, a pena di esclusione, a la Direzione Regionale Infrastrutture della Regione Lazio in busta chiusa, con la dicitura "BANDO RELATIVO AGLI INTERVENTI DEL 3° PROGRAMMA DI ATTUAZIONE DEL PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE", entro 60 giorni dalla data di pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Lazio del presente bando e dell'atto che lo approva.
  - 4) La Commissione di Valutazione, di cui al successivo articolo 8, entro i successivi 60 giorni, valuta la proposta sulla base dei criteri, parametri e procedure di valutazione, indicati e descritti nel successivo art. 7, definisce una graduatoria per ognuno dei settori indicati nell'art. 3 e le trasmette alla Direzione Regionale Infrastrutture della Regione Lazio. La Regione Lazio si riserva la possibilità di prorare il suddetto termine di 60 giorni per particolari e giustificati motivi fornendo motivata comunicazione al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.
  - 5) La Direzione Regionale Infrastrutture della Regione Lazio, in relazione agli obiettivi di miglioramento della sicurezza stradale di cui alla legge 144/99, specificati nel "Piano Nazionale della Sicurezza Stradale", opera la scelta definitiva delle proposte da sottoporre all'esame della Commissione di cui al successivo art. 8 e trasmette tutti i moduli di proposta, la graduatoria e l'elenco degli assegnatari di finanziamento al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.
  - 6) La Direzione Regionale Infrastrutture della Regione Lazio comunica alle Amministrazioni interessate l'ammissione al cofinanziamento e, ove necessario, procede alla stipula della relativa convenzione, sulla base dello schema riportato nella Documentazione tecnica allegata al presente bando, Sezione 2, allegato D.





- 7) La Regione Lazio, sulla base dello stanziamento necessario per l'attuazione del 3° Programma riportato al capitolo D12120 della previsione di Bilancio regionale, effettua l'impegno di spesa a favore degli Enti attuatori, per gli importi corrispondenti ai cofinanziamenti concessi. Per il mantenimento in bilancio del finanziamento e dell'impegno di spesa così assunto, si applicano le disposizioni di cui al comma 3° – lettera a) dell'art. 30 Legge Regionale 17/02/2005 n. 9 e s.m. e i. circa la decadenza dell'impegno di spesa, e quindi del finanziamento, qualora l'ente beneficiario non provveda a perfezionare l'obbligazione di spesa nei confronti di terzi entro il 15 ottobre dell'esercizio successivo a quello in cui è stato assunto l'impegno, comunicandolo entro la stessa data alla Regione, salvo quanto previsto dal comma 5° del medesimo art. 30 della L.R. n. 9/2005 e dall'art. 33 della L.R. n. 15/2007, circa la concessione di una proroga con atto motivato, proposto dal Dirigente dell'Area Viabilità e Sicurezza Stradale e concessa dal Direttore Regionale Infrastrutture. L'inosservanza delle disposizioni sopra richiamate comportano la revoca del cofinanziamento concesso. In caso di decadenza dell'impegno di spesa e della conseguente revoca del finanziamento, la Regione procederà all'assegnazione delle risorse così economizzate, e di qualsiasi altra economia, nei confronti degli Enti in prima posizione utile in graduatoria.
- 8) A seguito dell'invio, da parte dell'Amministrazione assegnataria, del programma operativo delle azioni da realizzare, debitamente approvato e della dichiarazione di avvio del programma, e nel caso di eventuali opere pubbliche, alla presentazione del verbale di consegna dei lavori e del contratto d'appalto, la Regione prende atto della documentazione pervenuta ed eroga la prima quota di cofinanziamento, pari al 20% dell'importo complessivo del cofinanziamento riconosciuto dalla Commissione di Valutazione di cui al successivo art. 8..
- 9) Le ulteriori quote di finanziamento saranno erogate dalla Regione Lazio secondo le seguenti modalità: il 40 per cento alla presentazione della dichiarazione del direttore dei lavori nel caso di opere pubbliche, o del responsabile del procedimento per tutti gli altri casi, attestante il raggiungimento del 50 per cento dello stato di avanzamento dei lavori o delle attività; il 20 per cento alla presentazione della dichiarazione del direttore dei lavori nel caso di opere pubbliche, o del responsabile del procedimento per tutti gli altri casi, attestante il raggiungimento del 80 per cento dello stato di avanzamento dei lavori o delle attività; il 20 per cento, o per il minor importo necessario, a seguito dell'inoltro dell'atto di definizione ed approvazione della spesa complessiva effettivamente occorsa per la realizzazione dell'intervento.

#### **Art. 6 - Entità dei finanziamenti**

- 1) L'entità massima del cofinanziamento sarà determinata in relazione al costo complessivo dell'intervento - o del sistema di interventi - proposto, compresa la progettazione, e secondo i criteri indicati ai successivi commi.
- 2) In relazione a quanto indicato nel "3° Programma di attuazione", ai fini della determinazione degli importi e delle quote massime di cofinanziamento sono definite quattro fasce di danno sociale (numero di vittime e costo sociale), come di seguito riportato:
- |           |   |
|-----------|---|
| Fascia AA | province e comuni nel cui territorio gli incidenti stradali, nel triennio 2003-2005, hanno determinato le maggiori quote di vittime e di costo sociale (oltre 1.200 milioni di Euro per le Province e oltre 200 milioni di Euro per i Comuni);    |
| Fascia A. | province e comuni nel cui territorio gli incidenti stradali nel triennio 2003-2005 hanno determinato quote molto elevate di vittime e costo sociale (tra 400 e 1.200 milioni di Euro per le Province e tra 30 e 200 milioni di Euro per i Comuni) |



- Fascia B. province e comuni nel cui territorio gli incidenti stradali nel triennio 2003-2005 hanno determinato quote elevate di vittime e costo sociale (tra 200 e 400 milioni di Euro per le Province e tra 6 e 30 milioni di Euro per i Comuni);
- Fascia C. province e comuni nel cui territorio gli incidenti stradali nel triennio 2003-2005 hanno determinato quote intermedie di vittime e costo sociale (meno di 200 milioni di Euro per le Province e tra 2 e 6 milioni di Euro per i Comuni);

- 3) Con riferimento alle fasce di danno sociale sopra indicate gli importi e le quote massime di cofinanziamento sono definiti come indicato nella tabella A riportata di seguito.

Tabella A

Amministrazioni o raggruppamenti di amministrazioni che rientrano nella:	COFINANZIAMENTO	
	Massimale di cofinanziamento	Quota massima di cofinanziamento
Fascia di danno sociale AA	€ 600.000,00	40%
Fascia di danno sociale A	€ 400.000,00	45%
Fascia di danno sociale B	€ 300.000,00	50%
Fascia di danno sociale C	€ 200.000,00	55%

- 4) Nel caso di raggruppamento di più amministrazioni la fascia di danno sociale è determinata in relazione al numero di vittime determinate dagli incidenti stradali che ricadono nel territorio delle amministrazioni che costituiscono il raggruppamento e al relativo danno sociale, calcolato secondo i parametri adottati dal Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (numero di morti x 1,394 milioni di Euro + numero di feriti x 0,0736 milioni di Euro).
- 5) Gli importi derivanti da eventuali economie potranno essere impiegati dall'Amministrazione assegnataria del cofinanziamento per ampliare gli interventi previsti, previa acquisizione di parere favorevole da parte della Direzione Regionale infrastrutture della Regione Lazio e fermi restando gli obiettivi e i contenuti generali della proposta stessa. A tale fine l'Amministrazione formula domanda alla Direzione Regionale Infrastrutture della Regione Lazio., e allega alla domanda l'opportuna documentazione tecnica e amministrativa.
- 6) Le disponibilità finanziarie derivanti da minori spese o da rinunce ai finanziamenti assegnati o da altri analoghi fattori, nonché eventuali risorse finanziarie aggiuntive che l'Ente assegnatario intendesse utilizzare per le finalità proprie del "3° Programma di attuazione" che si venissero a determinare successivamente, alla chiusura del bando e alla assegnazione dei finanziamenti, confluiranno in un fondo di rifinanziamento dello stesso "3° Programma di attuazione" e saranno assegnati alle proposte di intervento non finanziate in relazione alla posizione nella graduatoria di cui al successivo articolo 7, fino ad esaurimento del fondo.
- 7) I termini e le modalità di rendicontazione della spesa per la realizzazione dell'intervento da parte delle Amministrazioni beneficiarie sono indicati al punto 9 dell'art. 5 del presente bando. L'Amministrazione beneficiaria dovrà produrre ogni tre mesi una relazione sulle attività che consenta all'Amministrazione erogante di elaborare agevolmente un rapporto trimestrale sullo stato di avanzamento degli interventi attivati e sui risultati conseguiti, da consegnare al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

## Art. 7 - Valutazione delle proposte



1) Ai fini dell'individuazione delle proposte di intervento da ammettere al cofinanziamento viene elaborata una graduatoria di merito per ogni settore di cui all'art.3 del presente bando in base ai criteri e ai parametri indicati di seguito

A) **Rilevanza dei fattori di rischio** sui quali si applica la proposta (da 0 a 40 punti). Tale criterio viene articolato in due componenti:

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

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

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

C) **Coerenza delle azioni** del proponente rispetto all'obiettivo di migliorare la sicurezza stradale, con particolare riferimento agli indirizzi del PNSS (dallo 0% al 100%). A tale fine si terrà conto dei seguenti profili, relativo allo stesso soggetto proponente:

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





- xv. partecipazione al 1° programma del PNSS;  
xvi. partecipazione al 2° programma del PNSS;  
xvii. eventuali altre iniziative nel campo della sicurezza stradale.
- D] **Rafforzamento della capacità di governo** (da 0 a 30 punti). Presenza di azioni e interventi che contribuiscono a rafforzare la capacità di governo della sicurezza stradale da parte del proponente (costituzione di strutture e organismi dedicati alla sicurezza stradale, formazione di strumenti tecnici per la gestione della sicurezza stradale, formazione professionale e delle strutture tecniche, etc.).
- E] **Intersettorialità, interistituzionalità, partenariato pubblico-privato** (da 0 a 20 punti). Presenza o meno di azioni multisettoriali, partecipazione di più amministrazioni, partecipazione di organismi privati alla definizione e attuazione della progetto. Completezza della proposta in quanto capace di affrontare tutti gli aspetti del rischio e far partecipare attivamente tutti gli attori che possono contribuire a rimuovere o a ridimensionare i fattori di rischio oggetto di intervento.
- F] **Tempestività** (da 0 a 10 punti). Rapidità con la quale l'intervento può essere:  
i. avviato (immediatamente, nel semestre, entro l'anno, successivamente);  
ii. completato (un semestre, un anno, due anni, più di due anni).
- 2) Per determinare il punteggio complessivo della proposta ai fini della sua collocazione nella graduatoria unica, sui parametri sopra indicati viene applicato il seguente algoritmo:  
**Punteggio = (A<sub>(0-40)</sub> x B<sub>(0%-100%)</sub> + D<sub>(0-30)</sub> + E<sub>(0-20)</sub> + F<sub>(0-10)</sub>) x C<sub>(0%-100%)</sub>**
- 3) Per consentire una più agevole e certa determinazione dei punti, l'Amministrazione proponente è invitata a compilare la "Scheda dei parametri qualificanti", riportata nella documentazione tecnica, allegato B.
- 4) Nella selezione degli interventi da ammettere al finanziamento si cercherà, attraverso un adeguato apprezzamento della originalità delle tipologia di intervento di cui al precedente art. 7, comma 1, lettera B], la massima coerenza tra la composizione dei progetti finanziati e la gamma dei campi di intervento prioritari elencati nel precedente art. 3, commi 2°, 3° e 4°.

#### **Art. 8 - Graduatorie e selezione delle proposte da ammettere al finanziamento**

- 1) Le graduatorie di cui al precedente articolo restano valide anche per l'assegnazione di ulteriori risorse finanziarie che si venissero a rendere disponibili e fossero utilizzabili per le finalità proprie del "3° Programma di attuazione", fino all'entrata in vigore del 4° "Programma di Attuazione".
- 2) Ai fini della individuazione delle proposte da ammettere al finanziamento e in relazione a quanto indicato nel "3° Programma di attuazione", viene costituita, con le formalità richieste per la costituzione di organismi collegiali di valutazione, una Commissione di Valutazione formata da esperti della materia, secondo parametri di funzionalità, flessibilità e di rappresentanza dei livelli amministrativi regionale, provinciale e comunale, laddove i rappresentanti provinciali e comunali saranno indicati rispettivamente da UPI e ANCI.
- 3) La Commissione di Valutazione esamina le proposte di intervento, attribuisce i punteggi sulla base dei criteri indicati nel precedente art. 7, definisce la relativa graduatoria di merito per ogni settore di cui all'art.3 del presente bando e, entro 60 giorni dal suo insediamento, trasmetterà gli atti al competente Ufficio della Regione Lazio.



- 4) La Giunta Regionale del Lazio, con propria deliberazione, approva la graduatoria e i corrispondenti cofinanziamenti, definisce l'elenco delle proposte di intervento ammesse al cofinanziamento, stabilendo la assegnazione dei fondi.
- 5) Qualora i fondi assegnati ad un campo di intervento prioritario specifico non vengano totalmente assegnati, saranno equamente destinati al finanziamento delle domande afferenti gli altri campi di intervento non finanziate in relazione alla posizione nella 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 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 della Regione e ad accettare le forme di controllo che la stessa riterrà opportuno effettuare ai fini del miglior esito degli interventi.
- 3) I diritti d'uso di eventuali strumenti informatici, prodotti tecnologici, metodologie, etc. sono conferiti, a richiesta e a titolo non oneroso, alla Regione Lazio ed al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, le Province e ai Comuni che ne potranno disporre liberamente.
- 4) Relativamente agli eventuali interventi che presuppongano la realizzazione di opere edilizie e infrastrutturali, la normativa di riferimento è quella contenuta nel D.Lgs 163/2006 e successive modifiche ed integrazioni ed in genere tutta la normativa vigente in materia di lavori pubblici.
- 5) La Regione valuta, a mezzo di esame istruttorio, l'ammissibilità delle eventuali variazioni sostanziali comunicate dall'Amministrazione assegnataria con le modalità di cui all'art. 5. In caso di accettazione delle variazioni, queste dovranno essere inserite nel "Modulo di proposta" di cui all'art. 5, comma 2, lettera a, unitamente ad una breve relazione tecnica. Il "Modulo di proposta" così aggiornato dovrà essere trasmesso alla Regione. Qualora le variazioni ammesse comportino maggiori oneri questi saranno ad esclusivo carico del Proponente.
- 6) 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, in accordo con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, fissa un termine entro il quale l'assegnatario del contributo deve eliminare le cause di tali difformità. Trascorso inutilmente tale termine, la Regione si riserva la facoltà di revocare il cofinanziamento, previa diffida ad adempiere entro un ulteriore termine. La revoca del contributo comporta l'obbligo per l'Amministrazione assegnataria di restituire alla Regione gli eventuali importi da questo corrisposti e per i quali non esistano giustificazione di spesa, con la maggiorazione degli interessi legali.
- 7) La Documentazione tecnica allegata al presente bando è disponibile presso la Direzione Regionale Infrastrutture della Regione Lazio ed è consultabile ed acquisibile sul sito Internet: [www.regione.lazio.it](http://www.regione.lazio.it).