



# **LIBRO BIANCO**

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



Doc **6.2**

# **ATTI AMMINISTRATIVI**

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

**EMILIA ROMAGNA, TOSCANA, UMBRIA, MARCHE**

**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.





**7**

Regione

**EMILIA ROMAGNA**





LA GIUNTA DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Premesso:

- che con la delibera del C.I.P.E. n. 100 del 29.11.2002 è stato approvato il Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale riferito al biennio 2002-2003, nonché il primo Programma Annuale;
- che con D.M. n. 938 del 2.12.2002, registrato alla Corte dei Conti dello stesso Ministero in data 22.01.2003, in base alle indicazioni del primo Programma Annuale approvato, è stata ripartita la somma di Euro 12.911.422,00= annua, quale limite di impegno quindicennale, tra le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano;
- che con decreto dipartimentale n. 3482 del 12.12.2002, è stato disposto l'impegno della suddetta somma, a favore delle Regioni e delle Province autonome di Trento e Bolzano;
- che la citata delibera del C.I.P.E. prevede che "la gestione del programma avvenga a livello regionale -in coerenza con principi e parametri concordati tra Governo, Regioni, Province e Comuni - e che è altresì previsto che l'allocazione delle risorse nell'ambito di competenza venga effettuata sulla base di procedure concorsuali e/o forme concertative, sulla base di criteri di priorità, aggiuntività e premialità";
- che il Programma al punto 5.1 prevede che: "Le Regioni, in relazione alle specificità e agli obiettivi locali e in accordo con i criteri indicati nel presente Programma di Attuazione, definiranno le procedure concorsuali o, eventualmente, le forme di concertazione per l'allocazione delle risorse che ricadono nel territorio di propria competenza";
- che lo stesso Programma al punto 10.2 prevede che: "Le Commissioni di valutazione per la definizione delle graduatorie di merito saranno costituite da

rappresentanti delle Regioni, delle Province e dei Comuni."

Richiamata pertanto la delibera di Giunta n. 1165 del 23.06.2003 con la quale sono state definite nel modo seguente le procedure per la ripartizione delle risorse del programma:

- nomina da parte del Dirigente regionale competente di una Commissione di valutazione, formata da:
  - tre componenti nominati dalla Regione Emilia-Romagna, di cui uno con funzione di Presidente,
  - tre nominati dall'ANCI regionale,
  - tre nominati dall'UPI regionale;
- definizione da parte della Commissione di un disciplinare generale concertato per l'accesso ai finanziamenti, sulla base dei documenti approvati con gli atti ministeriali citati e delle risultanze dell'attività concertativa già avviata dal Ministero con le Regioni, le Province autonome e le rappresentanze degli enti locali proprietari di strade;
- approvazione da parte della Giunta regionale, nell'ambito delle funzioni proprie di indirizzo e di definizione degli obiettivi per l'azione amministrativa e la gestione, del suddetto disciplinare, e sua pubblicazione sul BUR dell'Emilia-Romagna;
- valutazione da parte della Commissione delle proposte di intervento per accedere ai finanziamenti, secondo i criteri stabiliti nel disciplinare, e predisposizione della graduatoria;
- approvazione con atto di Giunta della graduatoria e della ripartizione tra gli Enti attuatori dei progetti delle quote dei limiti d'impegno assegnate con il citato decreto n.938 del 2 dicembre 2002, e sua pubblicazione sul BUR dell'Emilia-Romagna;

Atteso pertanto che in attuazione a quanto sopra, con determina del Direttore Generale della Direzione Programmazione territoriale e Sistemi di mobilità n.8404 del 14.07.2003 è stata nominata la Commissione di valutazione, composta come segue:

per la Regione Emilia-Romagna:

- arch. Stefano Grandi (Servizio Viabilità, P.O. Coordinamento Sicurezza stradale e Attività delegate dal Codice della Strada) Presidente e referente,

- ing. Gustavo Minguzzi (Responsabile Servizio Mobilità Urbana e Trasporto Locale) componente;
- dott.ssa Emanuela Vezzali Bergamini (Presidente Osservatorio Educazione stradale e Sicurezza) componente,

per le Amministrazioni Provinciali:

- ing. Gabriele Andrighetti (Ingegnere capo, Provincia di Ferrara), componente;
- ass. Andrea Casagrande (Viabilità, Provincia di Modena), componente;
- ass. Pamela Meier (Viabilità, Provincia di Bologna), componente;

per le Amministrazioni Comunali:

- arch. Sandro Luccardi (Dirigente Servizio Ambiente Mobilità, Comune di Rimini), componente;
- ass. Carlo Pezzi (Mobilità, Comune di Ravenna), componente;
- ass. Pietro Vignali (Ambiente Traffico Mobilità, Comune di Parma), componente;

Verificato che con la stessa determina è stato individuato il seguente gruppo specifico di lavoro con il compito di istruttoria e consulenza tecnico-amministrativa:

per il Servizio Viabilità:

- ing. Alfonso Albanelli,
- per. ind. Massimo Bertuzzi,
- ing. Claudio Domenichini,
- ing. Antonella Nanetti - referente,
- rag. Marcella Mazzoni,
- dott.ssa Gabriella Ghiselli,
- dott.ssa Annalisa Schembri

per l'Osservatorio per l'educazione e la sicurezza stradale:

- dott. Maurizio Dall'Ara,

per il Servizio Affari Generali:

- dott.ssa Rita Giglioli;

Considerato:

- che la Commissione, sulla base dei documenti approvati con gli atti ministeriali citati, delle risultanze dell'attività concertativa già avviata dal Ministero con le Regioni, le Province autonome e le rappresentanze degli enti locali proprietari di strade, e del documento elaborato del gruppo di lavoro e concertato con Province e Comuni Capoluogo, ha definito il "Disciplinare generale concertato per l'accesso ai finanziamenti" e lo ha trasmesso, congiuntamente al verbale della seduta e alla relazione ad esso allegata, alla Giunta Regionale per la sua approvazione e pubblicazione, in data 23 luglio 2003, concludendo la prima fase del suo compito;
- che si intende approvare il verbale della seduta della Commissione e la relazione ad esso allegata contenente le motivazioni che hanno determinato i parametri e i criteri indicati nel disciplinare;
- che si intende approvare altresì il citato disciplinare, ritenendolo conforme agli indirizzi programmatici del PNSS e della Regione stessa;

Richiamate le seguenti proprie deliberazioni, esecutive ai sensi di legge:

- n.2832 del 17 dicembre 2001, concernente "Riorganizzazione delle posizioni dirigenziali della Giunta regionale - Servizi e Professional";
- n.3021 del 28 dicembre 2001, concernente "Approvazione degli atti di conferimento degli incarichi di livello dirigenziale (decorrenza 1.01.2002);
- n.447 del 24 marzo 2003, concernente "Indirizzi in ordine alle relazioni organizzative e funzionali tra le strutture e sull'esercizio delle funzioni dirigenziali";

Vista la propria deliberazione n.1233 del 30 giugno 2003, concernente l'attribuzione ad interim al Direttore Generale alla Presidenza della Giunta, Dott. Bruno Molinari, della Direzione Generale Programmazione Territoriale e Sistemi di Mobilità";

Dato atto del parere di regolarità amministrativa espresso dal Direttore Generale alla Programmazione Territoriale e Sistemi di Mobilità, Dott. Bruno Molinari, ai sensi dell'art.37, quarto comma, della LR n.43/2001 e della deliberazione della Giunta regionale n.447/2003;

Su proposta dell'Assessore alla Mobilità e Trasporti;

A voti unanimi e palesi

d e l i b e r a

- a) di approvare il "Disciplinare generale concertato per l'accesso ai finanziamenti" definito dalla citata Commissione di Valutazione, allegato e parte integrante del presente atto e indicato con la lettera A, consultabile anche sul sito web: [www.regione.emilia-romagna.it/fr\\_trasporti.htm](http://www.regione.emilia-romagna.it/fr_trasporti.htm);
- b) di approvare altresì il verbale e la relazione della Commissione di Valutazione, nominata con la det. N. 8404 del 14.07.2003, allegati e parti integranti del presente atto e indicati con la lettera B, conservati agli atti del Servizio Viabilità e consultabili sul sito web: [www.regione.emilia-romagna.it/fr\\_trasporti.htm](http://www.regione.emilia-romagna.it/fr_trasporti.htm);
- c) di delegare la Responsabile del Servizio Viabilità alla firma delle convenzioni, il cui schema fa parte del disciplinare sopra approvato, autorizzandola ad apportare eventuali limitate modifiche formali e non sostanziali al testo approvato, allo scopo di renderne più semplice l'attuazione;
- d) di pubblicare integralmente l'allegato A sul Bollettino Ufficiale della Regione Emilia-Romagna.



Allegato A

*Piano Nazionale della Sicurezza Stradale  
"Programma annuale di attuazione 2002"*

**DISCIPLINARE GENERALE CONCERTATO  
PER L'ACCESSO AI FINANZIAMENTI**

## **INDICE**

<b>YELLOW</b>	<i>PARTE PRIMA</i> <b>GENERALITA'</b>
<b>RED</b>	<i>PARTE SECONDA</i> <b>CRITERI DI PRIORITA'</b>
<b>GREEN</b>	<i>PARTE TERZA</i> <b>PRESENTAZIONE DOMANDE</b>
<b>BLUE</b>	<i>PARTE QUARTA</i> <b>MODALITA' ISTRUTTORIA</b>
<b>PURPLE 1</b>	<i>ALLEGATO 1</i> <b>DOMANDA DI PARTECIPAZIONE</b>
<b>PURPLE 2</b>	<i>ALLEGATO 2</i> <b>QUADRO DESCRITTIVO</b>
<b>PURPLE 3</b>	<i>ALLEGATO 3</i> <b>SCHEDA DELLE CONDIZIONI DI PRIORITA'</b>
<b>PURPLE 4</b>	<i>ALLEGATO 4</i> <b>SCHEMA DI CONVENZIONE</b>

*parte prima*  
**GENERALITÀ**

*Art. 1*

**Riferimenti normativi**

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 a quanto previsto dal D.M. n. 938 e dal decreto dipartimentale n. 3482, che assegnano alla Regione Emilia-Romagna la somma di Euro 1.148.913,00=, quale limite di impegno quindicennale per l'accensione di mutui da parte degli enti proprietari di strade, per il finanziamento di interventi finalizzati a migliorare la sicurezza stradale, la Regione Emilia Romagna destina la somma sopraindicata al cofinanziamento di interventi coerenti con le finalità e i contenuti indicati nel Programma e nel Piano sopra richiamati e con quelli proposti dalla Regione stessa.

Il presente disciplinare è stato redatto, in conformità con quanto previsto dal "Programma Annuale di Attuazione 2002" e dalle risultanze dell'attività concertativa effettuata dal Ministero con le Regioni, le Province autonome e le rappresentanze degli enti locali proprietari di strade, dalla Commissione di valutazione, nominata con determina regionale del Direttore Generale alla Pianificazione Territoriale e Sistemi di Mobilità n.8404 del 14.07.2003.

*Art. 2*

**Programma Annuale di Attuazione 2002**

**2.1 Obiettivi**

Il Programma si pone i seguenti obiettivi:

- a) avviare un processo sistematico di miglioramento della sicurezza stradale e di riduzione stabile del numero delle vittime degli incidenti;
- b) 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;
- c) favorire la crescita degli investimenti nella sicurezza stradale.

**2.2 Linee di azione**

In funzione degli obiettivi sopra indicati, il Programma individua come linee di azione prioritarie quelle che:

- a) sono finalizzate a ridurre il numero delle vittime nelle situazioni di massimo rischio;

- b) tendono a rafforzare la capacità di monitoraggio e di governo della sicurezza stradale da parte delle amministrazioni locali;
- c) hanno caratteri di completezza e di intersettorialità in quanto coinvolgono in un progetto unitario tutti (o la maggior parte dei) soggetti pubblici e privati che possono contribuire a migliorare la sicurezza stradale nella situazione oggetto di intervento, e agiscono su tutti (o la maggior parte dei) fattori di rischio presenti nella situazione oggetto della proposta;
- d) presentano condizioni di immediata fattibilità.

### **2.3 Campi d'intervento**

Le proposte di intervento dovranno riguardare uno o più campi di intervento tra quelli indicati al paragrafo 3 del Programma a seguito elencati (la numerazione corrisponde a quella del suddetto paragrafo):

- 3.1 interventi per la messa in sicurezza delle strade extraurbane a massimo rischio, secondo quanto indicato nell'"Allegato Tecnico del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale";
- 3.2 interventi per la messa in sicurezza delle situazioni urbane a massimo rischio, individuate sulla base di analisi svolte dalle amministrazioni responsabili;
- 3.3 manutenzione programmata della rete stradale extraurbana finalizzata a migliorare in modo sistematico la sicurezza delle strade;
- 3.4 moderazione del traffico e riqualificazione di strade e piazze per miglioramento della sicurezza stradale in area urbana, attraverso interventi quali:
  - a) la creazione di rotonde;
  - b) la creazione di reti continue di percorsi pedonali che intersecano anche la rete viaria riservata agli autoveicoli;
  - c) la creazione di zone a 30 Km/h;
  - d) la formazione di aree pedonali e più in generale di aree con precedenza al traffico pedonale;
  - e) la creazione di reti di piste ciclabili protette, a supporto della mobilità quotidiana;
  - f) il miglioramento della fruibilità dell'area per pedoni e ciclisti (con particolare riferimento alla popolazione giovane e anziana che, attualmente, è fortemente penalizzata nell'uso delle strade);
  - g) altri interventi di analoghe finalità e caratteristiche.
- 3.5 rafforzamento e miglioramento dell'efficacia dell'azione di informazione e delle campagne di sensibilizzazione ai valori della sicurezza stradale;
- 3.6 rafforzamento e miglioramento dell'efficacia dell'educazione alla sicurezza stradale nelle scuole e agli adulti;
- 3.7 misure per il miglioramento della sicurezza stradale nei tragitti casa-lavoro;
- 3.8 sostegno al trasporto collettivo (TPL) al fine di rafforzarne il contributo alla sicurezza stradale;
- 3.9 rafforzamento del contributo del sistema assicurativo al miglioramento della sicurezza stradale;

- 3.10 creazione di centri di pianificazione, programmazione, monitoraggio e gestione, di livello regionale, provinciale e comunale dedicati esclusivamente al miglioramento della sicurezza stradale che possano:
- 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 secondo i principi indicati nel paragrafo 2 del Programma;
- 3.11 rafforzamento e creazione di uffici di polizia locale dedicati in modo specifico alla sicurezza stradale che siano chiaramente orientati a sviluppare non solo un'azione di prevenzione, controllo e repressione ma anche un'azione di:
- individuazione dei fattori di rischio strutturali;
  - individuazione delle linee di azione che possono contrastare o rimuovere tali fattori;
  - collaborazione con altri uffici per evitare che scelte riguardanti il territorio, l'urbanistica, il sistema infrastrutturale possano avere delle implicazioni negative sui livelli di sicurezza;
- 3.12 interventi integrati su situazioni, tipi di mobilità o tipi di utenti caratterizzati da condizioni di rischio che determinano un elevato danno sociale; per interventi integrati si intendono interventi che operino simultaneamente su:
- messa in sicurezza della rete stradale;
  - regolamentazione del traffico;
  - rafforzamento del contributo del trasporto collettivo (TPL) alla sicurezza stradale;
  - rafforzamento e coordinamento dell'azione di prevenzione, controllo e repressione delle forze di polizia dedicate alla sicurezza stradale;
  - realizzazione di compagnie di informazione e sensibilizzazione specifiche;
  - eventuali altre misure a supporto della sicurezza stradale;
- 3.13 progetti pilota per la definizione di Piani e/o programmi integrati per il miglioramento della sicurezza stradale su tutta una circoscrizione amministrativa (comunale o provinciale) o su più circoscrizioni (comunali o provinciali), che comprendano anche la costituzione di un Centro di monitoraggio e di una "Consulta per la sicurezza stradale" (organismo consultivo di confronto sulle azioni da intraprendere per migliorare la sicurezza stradale e di valutazione degli effetti conseguiti tramite le azioni già realizzate o in corso di attuazione, composto da Amministrazioni pubbliche, parti sociali, associazioni di cittadini interessate alla sicurezza stradale) e per la loro attuazione entro il termine di un quinquennio;
- 3.14 sviluppo di intese e convenzioni tipo con amministrazioni pubbliche e categorie di imprese per favorire accordi di

partenariato pubblico - privato finalizzati al miglioramento della sicurezza stradale nonché incentivazione alla realizzazione di accordi prototipali.

#### Art. 3

##### **Risorse**

I campi di intervento di cui al precedente art. 2, punto 2.3, sono suddivisi in tre linee di finanziamento, come indicato al paragrafo 4 del Programma, a seguito riportate (la numerazione corrisponde a quella del suddetto paragrafo):

- 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 (art. 2, punti 3.1 e 3.3);
- 4.3.2 interventi finalizzati a migliorare la sicurezza stradale sulla mobilità urbana e di ingresso/uscita dalle aree urbane, ivi compresa la mobilità che si sviluppa su strade di livello nazionale ma incide direttamente sui livelli di sicurezza della mobilità locale (art. 2, punti 3.2 e 3.4);
- 4.3.3 interventi finalizzati a migliorare la sicurezza stradale sulla mobilità locale in generale (art. 2, punti 3.5; 3.6; 3.7; 3.8; 3.9; 3.10; 3.11; 3.12; 3.13 e 3.14).

Il finanziamento verrà attribuito quale limite di impegno quindicennale per l'accensione di un mutuo, le cui modalità saranno indicate nel decreto interministeriale in corso di adozione, nell'ambito della disponibilità assegnata alla Regione di Euro 1.148.913,00 per quindici annualità pari a Euro 17.233.695,00, corrispondenti a circa Euro 11.000.000,00 di finanziamenti (variabili a seconda del tasso di interesse applicato).

Le risorse finanziarie potranno essere utilizzate esclusivamente per spese in conto capitale, per realizzare le opere e le iniziative che saranno ammesse a finanziamento, comprese le progettazioni necessarie alla loro realizzazione.

#### Art. 4

##### **Destinatari**

Possono presentare proposte di intervento per accedere ai cofinanziamenti i Comuni e le Province, in forma singola o associata.

Alle proposte possono inoltre partecipare in partenariato con i Comuni, le Province e i loro raggruppamenti, altri organismi, pubblici o privati (ad esempio: Consorzi di Bonifica, Comunità Montane, etc.), per la loro definizione, attuazione e finanziamento.

#### Art. 5

### **Requisiti per la partecipazione**

Costituiscono requisito indispensabile per l'accesso ai finanziamenti:

- a) il principio di aggiuntività, come indicato nel paragrafo 2.3 del Programma;  
il Proponente, per dimostrare tale requisito, dovrà dichiarare, compilando l'allegato 1, che l'intervento ha carattere aggiuntivo e cioè che configura un incremento dell'impegno di risorse professionali e/o finanziarie dedicate alla sicurezza stradale;
- b) la presenza o la realizzazione nell'ambito della Amministrazione Proponente, come indicato nel paragrafo 7 del Programma, di una struttura per il monitoraggio dei risultati conseguiti in termini di riduzione degli incidenti;  
l'eventuale progetto della struttura e l'attività di monitoraggio costituiscono parte integrante della proposta e saranno oggetto di valutazione di merito.

*parte seconda*  
**CRITERI DI PRIORITÀ**

*Art. 6*  
**Indicazioni**

I finanziamenti saranno assegnati alle proposte che risulteranno più coerenti con gli obiettivi e i contenuti del "Piano Nazionale della Sicurezza Stradale. Azioni Prioritarie" e del "Programma annuale di attuazione 2002", in relazione alle specificità locali e all'esperienza maturata con la Legge Regionale n. 30/92, sulla base della graduatoria di cui al successivo art. 9.

*Art. 7*  
**"Aree Zero"**

Nel rispetto delle finalità e degli obiettivi del Programma, la Commissione di valutazione definisce quale priorità regionale l'individuazione, da parte dei Proponenti, di "Aree Zero", cioè ambiti territoriali sui quali concentrare, in un'unica proposta, progetti e iniziative riguardanti più campi di intervento, volti tendenzialmente ad azzerare il numero di incidenti.

*Art. 8*  
**Condizioni**

A tal fine si individuano le seguenti condizioni:

- a) ogni Amministrazione potrà presentare una sola proposta di intervento, in forma singola o associata;
- b) la quota di cofinanziamento assegnato dalla Regione per ogni proposta di intervento non potrà superare il 40% dell'importo complessivo;
- c) il valore massimo del cofinanziamento assegnato dalla Regione non potrà superare:  
Euro 700.000,00= nel caso di proposta presentata in forma singola,  
Euro 1.000.000,00= nel caso di proposta presentata in forma associata,  
Euro 1.500.000,00= nel caso di proposta presentata da Province e/o Comuni Capoluogo, in forma associata tra loro.

Il relativo limite di impegno quindicennale, verrà calcolato con il tasso fisso di interesse applicato dalla Cassa DDPP al momento della formazione della graduatoria.

*Art. 9*  
**Valutazione**

Ai fini dell'individuazione delle proposte di intervento da ammettere al cofinanziamento viene elaborata una graduatoria delle proposte stesse in base ad un sistema di punteggi (secondo i pesi riportati nell'allegato 3) 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 e la intersettorialità della proposta e il suo inserimento in una strategia (Piano o Programma) generale per migliorare la sicurezza stradale;
- la tempestività e cantierabilità dell'intervento.

Non verranno ammesse al finanziamento proposte che non raggiungano almeno 0,15 punti.

*Art. 10*  
**Graduatoria di riserva**

In caso le proposte di finanziamento siano superiori alla disponibilità economica, gli interventi verranno finanziati fino ad esaurimento delle risorse e si procederà alla predisposizione di una graduatoria di riserva da utilizzare nel caso di rinunce od economie.

*parte terza*  
**PRESENTAZIONE DOMANDE**

*Art. 12*  
**Presentazione delle domande**

Per concorrere all'assegnazione del cofinanziamento, ogni Amministrazione potrà presentare una sola proposta di intervento in forma singola o associata.

A tal fine il Proponente dovrà presentare la "Domanda di partecipazione" compilando l'allegato 1), corredata, pena esclusione, della seguente documentazione:

**Documentazione Amministrativa**

- 1) "Quadro descrittivo" dell'intervento,  
*[compilando l'allegato 2];*
- 2) Delibera (originale o copia conforme) con cui si approva la proposta di intervento e ci si impegna a:
  - sostenere la quota di costi non coperta dal finanziamento reso disponibile dal Programma,  
*[in coerenza con quanto indicato nel "Quadro descrittivo" sopra indicato];*
  - indicare tutti i soggetti associati e la suddivisione di massima della spesa fra essi,  
*[solo nel caso la proposta venga presentata in forma associata];*
  - acquisire gli atti amministrativi mancanti necessari alla realizzazione degli interventi proposti,  
*[in coerenza con quanto indicato nel "Quadro descrittivo" sopra indicato];*
  - comunicare tempestivamente le eventuali esigenze di modifica dei contenuti della proposta e le relative motivazioni;
  - rispettare i tempi indicati e assicurare il monitoraggio dei risultati determinati dall'intervento per una durata non inferiore a tre anni a partire dalla data di collaudo dell'avvenuto completamento dei lavori;
  - predisporre e rendere disponibile un'esauriente documentazione sugli interventi e i loro effetti, per consentire alla Regione e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la loro valutazione, la diffusione e lo svolgimento di sopralluoghi;
- 3) "Dichiarazione di affidamento del ruolo di soggetto capofila" (o accordo di programma, intesa, convenzione) da parte di tutti gli altri soggetti associati o partner,  
*[solo nel caso la proposta venga presentata in forma associata].*

**Documentazione Tecnica**

- 4) *[per tutti gli interventi, compresi quelli infrastrutturali]*  
Progetto (in originale o copia conforme) 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, le strutture tecniche e le modalità utilizzate per il monitoraggio dell'incidentalità e le valutazioni sui risultati determinati dall'intervento,  
*[tutti gli elaborati dovranno essere in formato A4 per le relazioni e in formato A3 per gli elaborati grafici];*
- 5) *[nel caso di interventi infrastrutturali]*  
Progetto preliminare ai sensi della legge 109/94; composto dai seguenti elaborati, in originale o in copia conforme:  
*[in particolare, per quanto attiene ai formati richiesti, si sottolinea che questa scelta deriva dalla necessità di raccogliere in maniera sistematica e rendere di agevole consultazione tutta la documentazione pervenuta]*
- 5.1) preventivo sommario, nel quale devono essere evidenziati:
- il costo totale dell'intervento per il quale si richiede il cofinanziamento, comprensivo di IVA,
  - l'importo del contributo richiesto, in valore assoluto e in percentuale, comprensivo di IVA;
  - le singole voci di spesa, suddivise in categorie di lavori, per le quali si richiede il cofinanziamento,  
*[formato A4];*
- 5.2) parere preventivo di massima dell'Ente proprietario della strada, solo se diverso dal Proponente,  
*[formato A4];*
- 5.3) inquadramento territoriale dell'infrastruttura viaria in esame con l'evidenziazione:
- della viabilità circostante;
  - delle aree urbane;
  - delle emergenze commerciali, produttive, turistiche, architettoniche e paesistiche;
  - degli eventuali ulteriori attrattori di traffico; dell'indicazione degli strumenti pianificatori eventualmente in essere (PRG, Piani Urbani del Traffico, piani della mobilità, piani attuativi, etc.),  
*[formato A3, con banda informativa sul lato destro, preferibilmente in scala 1:10.000 e comunque compatibile con il formato richiesto, su CTR - "Carta Tecnica Regionale" - reperibile presso l'Archivio Cartografico Map Service della Regione, via dello Scalo 3/2, Bologna];*
- 5.4) eventuale piano complessivo di cui l'intervento per il quale si richiede il cofinanziamento fa parte,  
*[formato A3, con banda informativa sul lato destro, preferibilmente nella scala di cui alla precedente punto];*

- 5.5) planimetria generale dell'intervento con evidenziate le eventuali relazioni con gli strumenti urbanistici in essere,  
*[formato A3, con banda informativa sul lato destro, preferibilmente in scala 1:2.000 e comunque compatibile con il formato richiesto];*
- 5.6) stato di fatto,  
*[formato A3, con banda informativa sul lato destro, preferibilmente in scala 1:200 e comunque compatibile con il formato richiesto];*
- 5.7) stato di progetto,  
*[formato A3, con banda informativa sul lato destro, preferibilmente in scala 1:200 e comunque compatibile con il formato richiesto];*
- 5.8) documentazione fotografica dello stato di fatto,  
*[in formato cartaceo e digitale (\*.\*.jpg)].*

Tutta la documentazione, comprensiva degli allegati, relativa al "Disciplinare generale concertato per l'accesso ai finanziamenti" è disponibile sul sito della Regione Emilia-Romagna.

Tutta la documentazione relativa al Programma Nazionale della Sicurezza Stradale è disponibile sul sito del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti:

[http://www.infrastrutturetrasporti.it/main/facciamo/amm\\_llpp/dirgen/ispettorati/stradale/PNS/PNS.html](http://www.infrastrutturetrasporti.it/main/facciamo/amm_llpp/dirgen/ispettorati/stradale/PNS/PNS.html)

Le domande, corredate dai suddetti allegati e firmate dal Legale Rappresentante dell'Amministrazione indicata come capofila, dovranno pervenire presso la "REGIONE EMILIA-ROMAGNA, DIREZIONE GENERALE PROGRAMMAZIONE TERRITORIALE E SISTEMI DI MOBILITA', SERVIZIO VIABILITA' VIALE ALDO MORO 30, 40127 BOLOGNA, in busta chiusa, con la dicitura "PROGRAMMA ANNUALE DI ATTUAZIONE DEL PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE", entro le ore 17.00 di mercoledì 15.10.2003, a pena di esclusione.

Nel caso di invio postale le domande dovranno pervenire alla Regione entro la stessa data di scadenza.

Non saranno pertanto esaminate proposte pervenute successivamente a tale data.

Al fine di evitare spiacevoli disagi si invitano i Proponenti a consegnare manualmente la documentazione richiesta, conservando copia della lettera di richiesta del cofinanziamento con il timbro di arrivo del Servizio Viabilità della Regione Emilia-Romagna, siglato dal funzionario competente.

*parte quarta*  
**MODALITA' ISTRUTTORIA**

*Art. 13*  
**Procedimento**

La Commissione di valutazione, in relazione al numero di proposte pervenute, presumibilmente entro 30 giorni dal termine per la loro presentazione, definisce la graduatoria di merito sulla base dei criteri e dei parametri indicati nell'allegato 3 al presente atto e la trasmette alla Giunta Regionale.

La Giunta Regionale, approva la graduatoria e successivamente il competente Servizio regionale la trasmette al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con i Quadri descrittivi relativi alle proposte finanziate.

Il competente Servizio regionale comunica ai Proponenti l'ammissione al cofinanziamento.

Entro 120 giorni dalla comunicazione dell'ammissione al cofinanziamento, i Proponenti dovranno trasmettere al suddetto Servizio regionale la delibera di approvazione della proposta definitiva.

In caso di proposta presentata in forma associata, dovrà anche essere approvato con la suddetta delibera e allegato, l'atto associativo (convenzione, accordo di programma o intesa) firmato dai soggetti associati e in caso di partenariato, dai partner, con l'indicazione degli impegni relativi ad ogni soggetto.

Il competente Servizio regionale verificata la corrispondenza della documentazione presentata con la proposta approvata, procede alla stipula della convenzione, sulla base dello schema riportato nell'allegato 4), entro 150 giorni dalla comunicazione dell'ammissione al cofinanziamento.

Entro 8 mesi dalla firma della convenzione dovrà essere presentato al competente Servizio regionale il verbale di consegna lavori, il certificato di inizio lavori o una dichiarazione del Responsabile del Procedimento dell'inizio delle attività.

*Art. 14*  
**Erogazioni**

L'allocazione delle risorse e le modalità della loro erogazione avverranno coerentemente alle disposizioni del Programma ed in particolare ai punti 9.1 e 11.4, demandando ad un successivo decreto interministeriale l'individuazione dei criteri e delle modalità per l'autorizzazione agli enti proprietari a contrarre mutui.

*Art. 15*  
**Variazioni**

Nel corso del procedimento, non potrà essere modificato il Proponente.

Inoltre non potrà essere modificato il progetto, se non comunicato tempestivamente e motivatamente alla Regione che ne valuterà l'accoglimento a seguito di esame istruttorio.

In caso di accettazione delle variazioni, queste dovranno essere inserite nel Quadro descrittivo che, così aggiornato, dovrà essere trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti unitamente ad una breve relazione tecnica.

Qualora le variazioni ammesse dovessero comportare maggiori oneri questi saranno ad esclusivo carico del Proponente.

*Art. 16*  
**Revoca**

Potranno costituire motivo di revoca della assegnazione del cofinanziamento:

- la mancata presentazione della documentazione richiesta nei tempi e nei modi previsti, salvo quando adeguatamente motivata;
- la rinuncia al cofinanziamento da parte dei soggetti proponenti;
- la non corrispondenza del progetto definitivo/esecutivo al progetto preliminare oggetto di cofinanziamento, salvo quanto indicato nell'art. 15;
- l'attuazione degli interventi in difformità alle modalità, ai tempi, ai contenuti e dalle finalità indicati nella proposta ammessa al finanziamento, salvo quanto indicato nell'art. 15.

L'eventuale revoca del finanziamento (con i connessi atti istruttori) sarà comunicata dalla Regione al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

La revoca del contributo comporta l'obbligo per il Proponente di restituire alla Regione gli eventuali importi da questa corrisposti e per i quali non esistano giustificazione di spesa, con la maggiorazione degli interessi legali.

allegato 1)  
**DOMANDA DI PARTECIPAZIONE**

**ALLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA  
SERVIZIO VIABILITA'  
VIALE ALDO MORO, 30  
40127 BOLOGNA**

Oggetto: **Programma Annuale di Attuazione 2002"**  
**del "Piano Nazionale della Sicurezza Stradale**

(DA NON COMPILARE)

(DA COMPILARE A CURA DEL  
PROPONENTE SOLO ENTRO GLI  
SPAZI BORDATI;  
max 50 battute salvo  
quando diversamente  
indicato)

**IL SOTTOSCRITTO**

NOME/COGNOME

IN QUALITA' DI\*  
(\*Sindaco/Presidente/...)

DELLA PROVINCIA DI / DEL COMUNE DI\*  
(\*barrare la parte che non interessa)

[ed eventualmente]

quale capofila del raggruppamento  
costituito\*:  
(\*barrare la parte che non interessa)

DALLA PROVINCIA DI / DAL COMUNE DI

[ed eventualmente]

in partenariato con\*:

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

IN PARTENARIATO CON

IN PARTENARIATO CON

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 per la realizzazione degli interventi previsti dal Programma Annuale di Attuazione 2002 del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale", dei suoi allegati, ivi compreso lo schema di convenzione

#### AVANZA

la proposta di intervento denominata

DENOMINAZIONE INTERVENTO  
(max 300 battute)

il cui ambito territoriale di applicazione è

AREA INTERESSATA\*  
(\*Provincia, Comune, Circostrizione, Quartiere, ecc.)  
(max 300 battute)

VIABILITA' INTERESSATA

il cui costo totale è:

COSTO TOTALE PROPOSTA  
EURO

	<b>.000,00</b>
--	----------------

**E RICHIEDE**

COFINANZIAMENTO RICHiesto EURO\*  
 (\*non superiore ai massimali previsti nel  
 disciplinare)

	.000,00
--	---------

PERCENTUALE COFINANZIAMENTO RICHiesto\*  
 (\*non superiore al 40%)

	,00 %
--	-------

**DICHIARA INOLTRE**

che l'intervento proposto ha carattere aggiuntivo e cioè che configura un incremento dell'impegno di risorse professionali e/o finanziarie dedicate alla sicurezza stradale.

A tal fine si evidenzia, in relazione agli investimenti in sicurezza stradale dell'ultimo triennio e alle risorse professionali impegnate in questo settore, come l'intervento rappresenti un aumento quantitativo e qualitativo dell'impegno del soggetto Proponente\*.

[\*indicare cifre, personale, iniziative e progetti messi in campo dal soggetto capofila a favore della sicurezza stradale nell'ultimo triennio confrontandole con quelli relativi all'anno finanziario nel quale ricade la proposta di intervento]

RELAZIONE DESCRITTIVA  
 (max 1500 battute)

--

PERSONE IMPEGNATE,  
 NUMERO E QUALIFICA

2001	
2002	
2003	
2004	

SPESE SOSTENUTE, EURO\*  
 (\*in migliaia di Euro)

2001	
2002	
2003	
2004	

**NOMINA**

quale Responsabile di procedimento, per l'Amministrazione capofila

NOME / COGNOME
FUNZIONE
INDIRIZZO
TELEFONO
FAX
E-MAIL


**PRESENTA**

I seguenti allegati:

- delibera

DELIBERA, N° E DATA
------------------------

--

- elaborati di cui alla parte terza del "Disciplinare generale concertato per l'accesso ai finanziamenti"

DATA
FIRMA*
(*del Legale Rappresentante dell'Ente indicato come capofila)


allegato 2)  
**QUADRO DESCRITTIVO**

**Premessa**

Il "Quadro descrittivo" raccoglie, in termini sintetici, tutte le informazioni più rilevanti della proposta di intervento e della sua attuazione nel tempo.

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

Nel documento sono riportate le indicazioni per la sua compilazione.

Nel sito del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti:  
[http://www.infrastrutturetrasporti.it/main/facciamo/amm\\_llpp/dirgen/ispettorati/stradale/PNS/PNS.html](http://www.infrastrutturetrasporti.it/main/facciamo/amm_llpp/dirgen/ispettorati/stradale/PNS/PNS.html) è possibile reperire i "Dati generali sull'incidentalità stradale" che illustrano l'entità delle vittime, la loro evoluzione, i tassi di mortalità, ferimento e incidentalità per regione, provincia e grandi aree urbane.

**Prima parte**  
**Dati amministrativi**

(DA NON COMPILARE)

(DA COMPILARE A CURA DEL  
PROPONENTE SOLO ENTRO GLI  
SPAZI BORDATI;  
max 50 battute salvo  
quando diversamente  
indicato)

CODICE IDENTIFICATIVO <sup>(1)</sup>

**IL SOTTOSCRITTO**

NOME/COGNOME

IN QUALITA' DI\*  
(\*Sindaco/Presidente/...)

DELLA PROVINCIA DI / DEL COMUNE DI\*  
(\*barrare la parte che non interessa)

[ed eventualmente]

quale capofila del raggruppamento  
costituito\* <sup>(2)</sup>:  
(\*barrare la parte che non interessa)

DALLA PROVINCIA DI / DAL COMUNE DI

[ed eventualmente]

in partenariato con\* <sup>(3)</sup>:  
(\*indicare l'organismo o gli organismi che  
hanno stabilito una forma di partenariato  
con il Proponente)

IN PARTENARIATO CON

IN PARTENARIATO CON

in relazione a quanto indicato dal  
"Programma Annuale di Attuazione 2002" del

"Piano Nazionale della Sicurezza Stradale.  
Azioni Prioritarie",

**AVANZA**

la proposta di intervento denominata:

DENOMINAZIONE INTERVENTO  
(max 300 battute)

il cui ambito territoriale di applicazione  
è:

AREA INTERESSATA\*  
(\*Provincia, Comune, Circoscrizione,  
Quartiere, ecc.)  
(max 300 battute)

VIABILITA' INTERESSATA

**NOMINA**

quale Responsabile di procedimento, per  
l'Amministrazione capofila (4):

NOME / COGNOME  
FUNZIONE  
INDIRIZZO  
TELEFONO  
FAX  
E-MAIL


## Seconda parte Descrizione proposta

(DA NON COMPILARE)

(DA COMPILARE A CURA DEL  
PROPONENTE SOLO ENTRO GLI  
SPAZI BORDATI;  
max 50 battute salvo  
quando diversamente  
indicato)

### A) Stato ed evoluzione della sicurezza stradale

- 1) Brevi cenni sulle caratteristiche generali dell'area dove si inserisce la proposta di intervento per quanto riguarda:

a)	POPOLAZIONE RESIDENTE E SUA EVOLUZIONE NELL'ULTIMO QUINQUENNIO <i>(max 300 battute)</i>	<div style="border: 1px solid black; height: 40px; width: 100%;"></div>
b)	STRUTTURA SOCIO-ECONOMICA*, <i>(*evidenziando in particolare            l'eventuale presenza di oscillazioni            stagionali di popolazione e traffico            dovute al turismo)</i> <i>(max 300 battute)</i>	<div style="border: 1px solid black; height: 80px; width: 100%;"></div>
c)	ORGANIZZAZIONE TERRITORIALE <i>(max 300 battute)</i>	<div style="border: 1px solid black; height: 30px; width: 100%;"></div>
d)	MOBILITÀ* <i>(*indicando, se noti, i flussi di            traffico)</i> <i>(max 300 battute)</i>	<div style="border: 1px solid black; height: 60px; width: 100%;"></div>
e)	SISTEMA DELLE INFRASTRUTTURE VIARIE* <i>(*indicando l'estesa stradale)</i> <i>(max 300 battute)</i>	<div style="border: 1px solid black; height: 40px; width: 100%;"></div>
2)	Problematiche di riferimento e principali fattori di rischio:	<div style="border: 1px solid black; height: 30px; width: 100%;"></div>
	PROBLEMATICHE <i>(max 1500 battute)</i>	<div style="border: 1px solid black; height: 30px; width: 100%;"></div>

3) Riepilogo dei dati sull'incidentalità<sup>(5)</sup>:

	INCIDENTI	MORTI	FERITI
ANNO 2001			
EVOLUZIONE 1997 - 2001, IN NUMERO			
EVOLUZIONE 1997 - 2001, IN % SUL 1997			
ANNO 2001, TASSO DI INCIDENTALITÀ*: (*incidenti ogni 100.000 abitanti)			
ANNO 2001, TASSO DI MORTALITÀ*: (*morti ogni 100.000 abitanti)			
ANNO 2001, TASSO DI FERIMENTO*: (*feriti ogni 100.000 abitanti)			
ANNO 2001, DANNO SOCIALE*: (*N. MORTI X EURO 1.394.400,00 + N. FERITI X EURO 39.900,00)			

4) [eventuale]

Disaggregazioni territoriali dei dati sull'incidentalità, con particolare riferimento agli ambiti specifici di applicazione degli interventi:

	INCIDENTI	MORTI	FERITI
LOCALITA'			

5) [eventuale]

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

DESCRIZIONE  
(max 1500 battute)

6) 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:

ELEMENTI QUALITATIVI  
(max 1500 battute)

**B) Obiettivi, contenuti e risultati attesi**

1) Obiettivi:

OBIETTIVI  
(max 300 battute)

2) Riferimenti ai campi di intervento previsti nel Programma Annuale di Attuazione 2002\*:  
(\*barrare una o più caselle a seconda del tipo di intervento proposto)

2.1 MESSA IN SICUREZZA STRADE EXTRAURBANE A MASSIMO RISCHIO

2.2 MESSA IN SICUREZZA ZONE URBANE A MASSIMO RISCHIO

2.3 MANUTENZIONE PROGRAMMATA DELLA RETE EXTRAURBANA

2.4 MODERAZIONE DEL TRAFFICO E RIQUALIFICAZIONE DI STRADE E PIAZZE

2.5 INFORMAZIONE E SENSIBILIZZAZIONE



---

2.6	EDUCAZIONE ALLA SICUREZZA STRADALE	<input type="checkbox"/>
2.7	MESSA IN SICUREZZA DEI TRAGITTI CASA-LAVORO	<input type="checkbox"/>
2.8	USO DEL TRASPORTO COLLETTIVO PER MIGLIORARE LA SICUREZZA STRADALE	<input type="checkbox"/>
2.9	ACCORDI CON SOCIETÀ DI ASSICURAZIONI PER PREMIARE I COMPORTAMENTI SICURI	<input type="checkbox"/>
2.10	CENTRI DI PIANIFICAZIONE, PROGRAMMAZIONE, MONITORAGGIO E GESTIONE	<input type="checkbox"/>
2.11	UFFICI DI POLIZIA LOCALE DEDICATI IN MODO ESCLUSIVO ALLA SICUREZZA STRADALE	<input type="checkbox"/>
2.12	INTERVENTI INTEGRATI	<input type="checkbox"/>
2.13	PIANI E/O PROGRAMMI INTEGRATI	<input type="checkbox"/>
2.14	INTESE, CONVENZIONI TIPO E ACCORDI	<input type="checkbox"/>

3) Descrizione sintetica della strategia (piano o programma) generale di cui la proposta è parte:

DESCRIZIONE (max 1500 battute)	<input type="text"/>
-----------------------------------	----------------------

4) Descrizione sintetica delle azioni:

DESCRIZIONE (max 1500 battute)	<input type="text"/>
-----------------------------------	----------------------

5) Durata complessiva dell'intervento (o degli interventi) proposti, in mesi:

DURATA COMPLESSIVA	<input type="text"/>
--------------------	----------------------

- 6) *Garanzia di durata degli effetti nel tempo\**  
 (\*con l'indicazione della durata in anni):

DESCRIZIONE  
 (max 1500 battute)

- 7) *Collegamento a piani, programmi o studi sul traffico e la sicurezza\*:*  
 (\*elencare eventuali strumenti di pianificazione e programmazione che costituiscono riferimento diretto per gli interventi proposti, o l'uso fatto degli studi sul traffico e sicurezza)

COLLEGAMENTO  
 (max 300 battute)

- 8) *Coordinamento/integrazione con altre iniziative\*:*  
 (\*indicare gli eventuali altri interventi con i quali si coordinano gli interventi proposti)

COORDINAMENTO/INTEGRAZIONE  
 (max 300 battute)

- 9) *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 con indicazione del numero e della percentuale di riduzione dei morti e dei feriti)

RISULTATI ATTESI  
 (max 1500 battute)

### **C) Profili tecnico-amministrativi**

- 1) Livello di progettazione (<sup>6</sup>):

per quanto riguarda le opere\*:

\*(in caso di più opere indicare il livello più basso)

PRELIMINARE  
DEFINITIVO  
ESECUTIVO


per quanto riguarda altre misure\*:  
\*(in caso di più interventi indicare il livello più basso)

GENERALE O DI MASSIMA  
OPERATIVO


2) Disponibilità di tutti gli atti preliminari e propedeutici\*  
(\*elencare tutti gli eventuali atti necessari/propedeutici e indicare quali sono già stati acquisiti) (7):

2.1 ATTO

ACQUISITO

 SI  NO

2.2 ATTO

ACQUISITO

 SI  NO

2.3 ATTO

ACQUISITO

 SI  NO

2.4 ATTO

ACQUISITO

 SI  NO

3) Disponibilità dei fattori necessari per l'avvio degli interventi (8):

3.1 FATTORE

DISPONIBILE

 SI  NO

3.2 FATTORE

	DISPONIBILE	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3.3	FATTORE	<input type="text"/>		
	DISPONIBILE	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3.4	FATTORE	<input type="text"/>		
	DISPONIBILE	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4) Atti di impegno*: (*barrare la casella relativa e, in caso affermativo indicare il numero dell'atto) (9)				
4.1	IMPEGNO A SOSTENERE LA QUOTA DI COSTI NON COPERTA DAL FINANZIAMENTO RESO DISPONIBILE DAL PROGRAMMA DI ATTUAZIONE DEL PNSS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	N. <input type="text"/>
4.2	INDICAZIONE FONTI SPECIFICHE DI FINANZIAMENTO PER LA QUOTA DI COSTI NON FINANZIATI DAL PNSS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	N. <input type="text"/>
4.3	APPROVAZIONE DELLA PROPOSTA E DI TUTTI GLI INTERVENTI CHE LA COSTITUISCONO	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	N. <input type="text"/>
4.4	SOTTOSCRIZIONE DELL'ACCORDO TRA I SOGGETTI PROPONENTI	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	N. <input type="text"/>
4.5	SOTTOSCRIZIONE DELL'ACCORDO DI PARTENARIATO TRA TUTTE LE PARTI INTERESSATE	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	N. <input type="text"/>
4.6	SOTTOSCRIZIONE DEGLI ACCORDI NON ONEROSI TRA TUTTE LE PARTI INTERESSATE	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	N. <input type="text"/>
4.8	(eventuale) .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	N. <input type="text"/>
4.9	(eventuale) .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	N. <input type="text"/>

5) Descrizione degli accordi (10):

5.1	ACCORDO	
	SOGGETTO/I	
	ACCORDO ONEROSO*	<input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO
	<i>(*in caso affermativo indicare l'onere)</i>	
	EURO	
	FINALITÀ	
	<i>(max 300 battute)</i>	
	CONTENUTI	
	<i>(max 300 battute)</i>	

5.2	ACCORDO	
	SOGGETTO/I	
	ACCORDO ONEROSO*	<input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO
	<i>(*in caso affermativo indicare l'onere)</i>	
	EURO	
	FINALITÀ	
	<i>(max 300 battute)</i>	
	CONTENUTI	
	<i>(max 300 battute)</i>	

**D) Risorse impegnate per la realizzazione degli interventi**

1) Costi dell'intervento (in Euro):

	VALORE IN EURO	% 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 ASSOCIATIVI O DI PARTENARIATO\*

SI  NO

(\*in caso affermativo indicare la quota di finanziamento da accordi associativi complessiva, la quota di finanziamento complessiva da partenariato e quella a carico del proponente sul costo totale dell'intervento

FINANZIAMENTO DA ACCORDI ASSOCIATIVI
FINANZIAMENTO ASSICURATO DAGLI ACCORDI DI PARTENARIATO
FINANZIAMENTO A CARICO DEL SOGGETTO PROPONENTE

VALORE IN EURO	% SU TOT

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

LIVELLO: LAUREATI
LIVELLO: DIPLOMATI
LIVELLO: ALTRI
TOTALE

Tecnici	Amministrativi	Totale

3) Settori o Servizi dell'Amministrazione proponente o delle altre Amministrazioni e soggetti compartecipanti, coinvolti nella proposta:

SETTORI O SERVIZI INTERNI
SETTORI O SERVIZI ESTERNI


4) Collaborazioni o incarichi esterni

## COLLABORAZIONI O INCARICHI ESTERNI\*

SI

NO

(\*in caso affermativo indicare, per ciascuna collaborazione, la denominazione del soggetto e il tipo di prestazione fornito)

4.1 DENOMINAZIONE  
TIPO DI PRESTAZIONE  
(max 300 battute)


4.2 DENOMINAZIONE  
TIPO DI PRESTAZIONE  
(max 300 battute)


**E) Strutture tecniche, di monitoraggio e Consulta**

1) Presso l'Amministrazione che presenta la proposta (o tra il raggruppamento di Amministrazioni che presentano la proposta) è attiva una struttura tecnica dedicata in modo specifico ed esclusivo alla sicurezza stradale:

1.1) SI

1.2) SI MA VIENE RAFFORZATA CON GLI INTERVENTI PREVISTI DALLA PRESENTE PROPOSTA

1.3) NO ED È TRA GLI INTERVENTI PREVISTI DALLA PRESENTE PROPOSTA

1.4) NO E SARÀ COSTITUITA SUCCESSIVAMENTE

1.5) ALTRO

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

1.6) Collocazione <sup>(11)</sup>:

ASSESSORATO

--

DIPARTIMENTO

--

1.7) Personale della struttura esistente\*:  
 (\*da compilare nel caso 1.1 o 1.2)

LIVELLO: LAUREATI
LIVELLO: DIPLOMATI
LIVELLO: ALTRI
TOTALE

Tecnici	Amministrativi	Totale

1.8) Personale della struttura realizzata nell'ambito della proposta\*:  
 (\*da compilare nel caso 1.2 o 1.3 o 1.5))

LIVELLO: LAUREATI
LIVELLO: DIPLOMATI
LIVELLO: ALTRI
TOTALE

Tecnici	Amministrativi	Totale

1.9) Breve descrizione dell'attività della struttura tecnica

DESCRIZIONE  
(max 1500 battute)

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 STRUTTURA ESISTENTE RAFFORZATA

2.5) ALTRO

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

2.6) Collocazione (<sup>12</sup>):

ASSESSORATO

DIPARTIMENTO

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

Tecnici	Amministrativi	Totale

LIVELLO: LAUREATI

LIVELLO: DIPLOMATI
LIVELLO: ALTRI
TOTALE


2.8) Personale del centro di monitoraggio\* realizzato o rafforzato nell'ambito della proposta(\*o dedicato al monitoraggio):

LIVELLO: LAUREATI
LIVELLO: DIPLOMATI
LIVELLO: ALTRI
TOTALE

Tecnici	Amministrativi	Totale

2.9) Breve descrizione dell'attività di monitoraggio, con particolare riguardo alla proposta di intervento

DESCRIZIONE (max 1500 battute)
-----------------------------------

3) Presso l'Amministrazione che presenta la proposta (o tra il raggruppamento di Amministrazioni che presentano la proposta) è attiva una Consulta per la sicurezza stradale:

3.1)	SI
------	----

3.2) SI, MA VIENE RAFFORZATA CON GLI INTERVENTI PREVISTI DALLA PRESENTE PROPOSTA

3.3) NO ED È TRA GLI INTERVENTI PREVISTI DALLA PRESENTE PROPOSTA

3.4) ALTRO

Se la Consulta è operativa o sarà realizzata nell'ambito della proposta, indicarne la composizione:

3.5) N.PERSONE COMPONENTI

3.6) ELENCO ORGANISMI COMPONENTI  
(max 300 battute)

**F) Fasi e tempi previsti dal programma di attività <sup>(13)</sup>**

Indicazione dei tempi previsti per le fasi attuative dell'intervento:

Per quanto riguarda le opere:

- APPROVAZIONE PROGETTO PRELIMINARE
- REDAZIONE PROGETTO DEFINITIVO
- APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO
- REDAZIONE PROGETTO ESECUTIVO
- INIZIO LAVORI
- SAL 1
- SAL 2
- SAL 3
- FINE LAVORI

Durata dall'inizio (in giorni)	Data	Quota %

Per quanto riguarda altre misure:

REDAZIONE PROGETTO OPERATIVO

INIZIO LAVORI

SAL 1

SAL 2

SAL 3

FINE LAVORI

Durata dall' inizio (in giorni)	Data	Quota %

**Terza parte**  
**Allegati**

(DA NON COMPILARE)

(DA NON COMPILARE)

**G) Allegati**

1) "Quadro descrittivo" dell'intervento,  
*[compilando lo schema riportato nell'allegato 2];*

2) Delibera con cui si approvano i documenti suindicati e ci si impegna a:

- sostenere la quota di costi non coperta dal finanziamento reso disponibile dal Programma,

*[in coerenza con quanto indicato nel "Quadro descrittivo" sopra indicato];*

- indicare tutti i soggetti associati e la suddivisione di massima della spesa fra essi,

*[solo nel caso la proposta venga presentata in forma associata];*

- acquisire gli atti amministrativi mancanti necessari alla realizzazione degli interventi proposti,

*[in coerenza con quanto indicato nel "Quadro descrittivo" sopra indicato];*

- comunicare tempestivamente le eventuali esigenze di modifica dei contenuti della proposta e le relative motivazioni;

- rispettare i tempi indicati e assicurare il monitoraggio dei risultati determinati dall'intervento per una durata non inferiore a tre anni a partire dalla data di collaudo dell'avvenuto completamento dei lavori;

- predisporre e rendere disponibile un'esauriente documentazione sugli interventi e i loro effetti, per consentire alla Regione e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la loro valutazione, la diffusione e lo svolgimento di sopralluoghi;

3) "Dichiarazione di affidamento del ruolo di soggetto capofila" (o accordo di programma, intesa, convenzione) da parte di tutti gli altri soggetti associati,

*[solo nel caso la proposta venga presentata in forma associata].*

Documentazione Tecnica:

4) *[per tutti gli interventi, compreso quelli infrastrutturali]*

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, le strutture tecniche e le modalità utilizzate per il monitoraggio dell'incidentalità e le valutazioni sui risultati determinati dall'intervento,

*[tutti gli elaborati dovranno essere in formato A4 per le relazioni e in formato A3 per gli elaborati grafici];*

*[nel caso di interventi infrastrutturali]*

Progetto preliminare ai sensi della legge 109/94; composto dai seguenti elaborati, in originale o in copia conforme:

*[in particolare, per quanto attiene ai formati richiesti, si sottolinea che questa scelta deriva dalla necessità di raccogliere in maniera sistematica e rendere di agevole consultazione tutta la documentazione pervenuta]*

5.1) preventivo sommario, nel quale devono essere evidenziati:

- il costo totale dell'intervento per il quale si richiede il cofinanziamento, comprensivo di IVA,
- l'importo del contributo richiesto, in valore assoluto e in percentuale, comprensivo di IVA;
- le singole voci di spesa, suddivise in categorie di lavori, per le quali si richiede il cofinanziamento,  
*[formato A4];*

5.2) parere preventivo di massima dell'Ente proprietario della strada, solo se diverso dal Proponente,  
*[formato A4];*

5.3) inquadramento territoriale dell'infrastruttura viaria in esame con l'evidenziazione:

- della viabilità circostante;
  - delle aree urbane;
  - delle emergenze commerciali, produttive, turistiche, architettoniche e paesistiche;
  - degli eventuali ulteriori attrattori di traffico;
- dell'indicazione degli strumenti pianificatori eventualmente in essere (PRG, Piani Urbani del Traffico, piani della mobilità, piani attuativi, etc.),

*[formato A3, con banda informativa sul lato destro, preferibilmente in scala 1:10.000 e comunque compatibile con il formato richiesto, su CTR - "Carta Tecnica Regionale" - reperibile presso l'Archivio Cartografico Map Service della Regione, via dello Scalo 3/2, Bologna];*

5.4) eventuale piano complessivo di cui l'intervento per il quale si richiede il cofinanziamento fa parte,

*[formato A3, con banda informativa sul lato destro, preferibilmente nella scala di cui alla precedente punto];*

5.5) planimetria generale dell'intervento con evidenziate le eventuali relazioni con gli strumenti urbanistici in essere,

*[formato A3, con banda informativa sul lato destro, preferibilmente in scala 1:2.000 e comunque compatibile con il formato richiesto];*

5.6) stato di fatto,

*[formato A3, con banda informativa sul lato destro, preferibilmente in scala 1:200 e comunque compatibile con il formato richiesto];*

5.7) stato di progetto,

*[formato A3, con banda informativa sul lato destro, preferibilmente in scala 1:200 e comunque compatibile con il formato richiesto];*

5.8) documentazione fotografica dello stato di fatto,

*[in formato cartaceo e digitale (\*.\*.jpg)].*

**Quarta parte**  
**Monitoraggio dell'intervento <sup>(14)</sup>**

(DA NON COMPILARE)

(DA COMPILARE A CURA DEL  
PROPONENTE SOLO ENTRO GLI  
SPAZI BORDATI;  
max 50 battute salvo  
quando diversamente  
indicato)

**H) Calendario\* <sup>(15)</sup>:**  
**(\*indicare le date e le quote per ogni  
Sal o fase di lavoro)**

1)	INIZIO LAVORI
2)	SAL 1
3)	SAL 2
4)	SAL 3
5)	FINE LAVORI

Quota %	Data emissione

**I) Eventuali variazioni apportate al  
progetto originario:**

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

MOTIVI  
(max 300 battute)

2) Tipo di variazione:

TIPO DI VARIAZIONE  
(max 300 battute)

3) La variazione ha determinato una  
variazione dei costi:

VARIAZIONE\*

 SI

 NO

\*in caso affermativo indicare  
l'importo, EURO

**J) Valutazioni:**

- 1) Eventuali problematiche rilevate durante l'attuazione:

EVENTUALI PROBLEMATICHE  
(max 1500 battute)

- 2) Eventuali provvedimenti adottati per superare le problematiche:

EVENTUALI PROVVEDIMENTI  
(max 1500 battute)

- 3) *Presentazione dei risultati nell'ambito delle attività di informazione/promozione promosse e coordinate dal piano nazionale della sicurezza stradale:*

PRESENTAZIONE\*

 SI

 NO

*\*(in caso affermativo descriverla brevemente)*

DESCRIZIONE  
(max 1500 battute)

- 4) Valutazione sui risultati a 1 anno\*:  
(\*redigere un breve rapporto)

VALUTAZIONE A 1 ANNO  
(max 1500 battute)

- 5) Valutazione sui risultati a 2 anni\*:  
(\*redigere un breve rapporto)

VALUTAZIONE A 2 ANNI  
(max 1500 battute)

- 6) Valutazione sui risultati a 3 anni\*:  
(\*redigere un breve rapporto)

VALUTAZIONE A 3 ANNI  
(max 1500 battute)

#### **ISTRUZIONI PER LA COMPILAZIONE**

*NB questo quadro descrittivo riassume in maniera sintetica le informazioni riguardanti la proposta; eventuali ulteriori approfondimenti dovranno essere inseriti nella specifica documentazione tecnica da allegare alla proposta.*

---

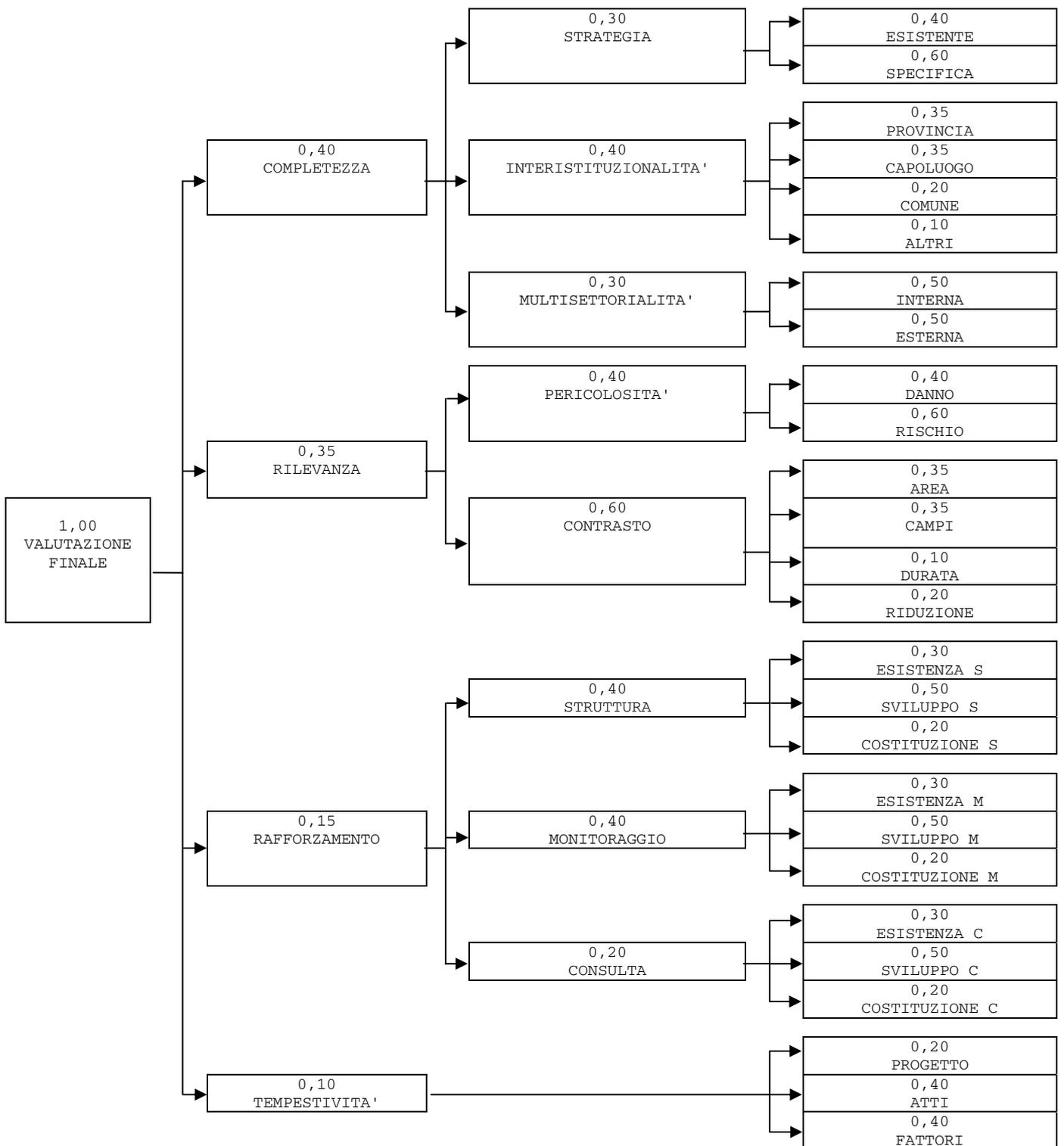
- (<sup>1</sup>) Codice di identificazione dell'intervento, formato dall'identità del soggetto capofila (*sigla della Provincia, due lettere, e dal codice numerico ISTAT del Comune, riportando il numero 00 qualora il soggetto proponente sia una Provincia*).
- (<sup>2</sup>) Il soggetto proponente è formato da un raggruppamento quando più di una amministrazione locale condivide 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.*).
- (<sup>3</sup>) Sono considerati soggetti di partenariato gli organismi pubblici che non hanno competenze istituzionali in materia di sicurezza stradale e gli organismi privati, quando collaborano con il soggetto proponente alla definizione e alla attuazione della proposta di intervento e concorrono a sostenerne gli oneri.
- (<sup>4</sup>) Se il proponente è un raggruppamento il responsabile del procedimento deve appartenere all'amministrazione capofila.
- (<sup>5</sup>) 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.
- (<sup>6</sup>) 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.
- (<sup>7</sup>) Ad esempio, nel caso di realizzazione di opere infrastrutturali, potrebbe essere necessario l'atto per l'esproprio del suolo, nel caso di educazione alla sicurezza stradale nelle scuole, 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.
- (<sup>8</sup>) 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 infrastrutturali potrebbe essere necessaria la piena disponibilità del suolo, nel caso della realizzazione di un centro di monitoraggio, 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 debbono essere acquistate 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.

- (<sup>9</sup>) Gli atti amministrativi indicati di seguito sono del tutto esemplificativi.
- (<sup>10</sup>) Elencare gli eventuali accordi con Regione, Province e Comuni o 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.
- (<sup>11</sup>) Indicare l'Assessorato e l'Ufficio o il Dipartimento presso il quale è inquadrata la struttura tecnica.
- (<sup>12</sup>) Indicare l'Assessorato e l'Ufficio o il Dipartimento presso il quale è inquadrato il centro di monitoraggio.
- (<sup>13</sup>) Questo quadro dovrà essere compilato sulla base delle previsioni di avanzamento dello stato dei lavori; la suddivisione delle quote relative ai SAL, va indicata se conosciuta (*ad esempio progetto già in fase esecutiva*).
- (<sup>14</sup>) Questa parte della scheda deve essere compilata ed inviata solo dopo la realizzazione dell'intervento, perché è relativa al monitoraggio delle fasi attuative.
- (<sup>15</sup>) Questo quadro dovrà essere compilato sulla base dell'effettivo avanzamento dello stato dei lavori.

allegato 3)  
**SCHEDA DELLE CONDIZIONI**  
 per determinare la priorità della proposta

**Schema ad albero**



**Schema ad albero**  
**Descrizione termini e pesi**

nome	descrizione	peso	peso _normalizzato
COMPLETEZZA	Completezza della proposta in relazione alla sua interistituzionalità, multisetorialità e suo inserimento in una strategia per migliorare la sicurezza stradale	0,40	1
RILEVANZA	Rilevanza della proposta in relazione all'entità del rischio e del danno sociale e alla capacità dell'intervento di ridurre l'entità delle vittime	0,35	1
RAFFORZAMENTO	Rafforzamento, mediante la proposta, della capacità di governo della sicurezza stradale	0,15	1
TEMPESTIVITA'	Tempestività della proposta in relazione al suo livello di cantierabilità	0,10	1
STRATEGIA	Relazione con piani o programmi esistenti o specifici	0,30	1
INTERISTITUZIONALITA'	Capacità di coinvolgimento di soggetti differenti	0,40	1
MULTISETTORIALITA'	Capacità di coinvolgimento di settori differenti	0,30	1
PERICOLOSITA'	Rilevanza del danno sociale e dei fattori di rischio	0,40	1
CONTRASTO	Capacità di contrastare i fattori di rischio e ridurre il danno sociale	0,60	1
STRUTTURA	Caratteristiche della struttura tecnica dedicata in modo specifico ed esclusivo alla sicurezza stradale	0,40	1
MONITORAGGIO	Caratteristiche della struttura di monitoraggio	0,40	1
CONSULTA	Caratteristiche della composizione della Consulta	0,20	1
ESISTENTE	Valutazione dei piani o programmi esistenti di riferimento	0,40	0,0480000
SPECIFICA	Valutazione dei piani o programmi specifici di riferimento	0,60	0,0720000
PROVINCIA	Valutazione della partecipazione delle Amministrazioni Provinciali	0,35	0,0560000

CAPOLUOGO	Valutazione della partecipazione delle Amministrazioni Capoluogo	0,35	0,0560000
COMUNE	Valutazione della partecipazione delle Amministrazioni Comunali non Capoluogo	0,20	0,0320000
ALTRI	Valutazione della partecipazione di soggetti pubblici o privati	0,10	0,0160000
INTERNA	Valutazione del coinvolgimento di settori interni all'Amministrazione proponente	0,50	0,0600000
ESTERNA	Valutazione del coinvolgimento di settori esterni all'Amministrazione proponente	0,50	0,0600000
DANNO	Valutazione dell'entità del danno sociale	0,40	0,0560000
RISCHIO	Valutazione della capacità di individuazione dei fattori di rischio causa del danno sociale	0,60	0,0840000
AREA	Valutazione della capacità di individuazione dell'area di intervento, in relazione ai fattori di rischio	0,35	0,0735000
CAMPI	Valutazione della capacità di individuare i campi di intervento a contrasto dei fattori di rischio	0,35	0,0735000
DURATA	Valutazione della durata degli effetti dell'intervento nel tempo	0,10	0,0210000
RIDUZIONE	Valutazione della riduzione attesa delle vittime	0,20	0,0420000
ESISTENZA S	Valutazione della struttura tecnica esistente	0,30	0,0180000
SVILUPPO S	Valutazione del grado di rafforzamento previsto della struttura tecnica esistente	0,50	0,0300000
COSTITUZIONE S	Valutazione della struttura tecnica da costituire	0,20	0,0120000
ESISTENZA M	Valutazione della struttura di monitoraggio esistente	0,30	0,0180000
SVILUPPO M	Valutazione del grado di rafforzamento previsto della struttura di monitoraggio esistente	0,50	0,0300000
COSTITUZIONE M	Valutazione della struttura di monitoraggio da costituire	0,20	0,0120000
ESISTENZA C	Valutazione della composizione della Consulta esistente	0,30	0,0090000
SVILUPPO C	Valutazione del grado di rafforzamento previsto della Consulta esistente	0,50	0,0150000

COSTITUZIONE C	Valutazione della composizione della Consulta da costituire	0,20	0,0060000
PROGETTO	Valutazione del livello di progettazione	0,20	0,0200000
ATTI	Valutazione della completezza degli atti amministrativi	0,40	0,0400000
FATTORI	Valutazione della disponibilità dei fattori necessari alla realizzazione della proposta	0,40	0,0400000
VALUTAZIONE FINALE	OBIETTIVO	1,00	0

allegato 4)  
**SCHEMA DI CONVEZIONE TIPO**  
 tra la Regione Emilia Romagna e il Proponente

TRA

La Regione Emilia-Romagna, con sede in Bologna, viale Aldo Moro 52, (C.F. 80062590379) da qui in avanti denominata "Regione", nella persona del ....., in attuazione della delibera della Giunta regionale n. .... del ,

E

la Provincia di / Il Comune di ..... (C.F. ....), d'ora in poi denominato "Proponente", nella persona del ..... il quale interviene al presente atto in forza della delibera di Giunta del ..... in data ..... n° ..... (all. ...), [nel caso di proposta presentata in forma associata indicare "in qualità di capofila dell'associazione composta da", ed elencare tutte le Amministrazioni, "sulla base di .....[Accordo di Programma, Convenzione, Intesa, etc.] sottoscritto in data ....." ](all.);

PREMESSO CHE:

- la legge 144/99 istituisce il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale;
- 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, ha disposto con il D.M. n. 938 del 2 dicembre 2002 l'attribuzione dei fondi alle regioni per la realizzazione di interventi in attuazione del suddetto programma;
- con delibera di Giunta n. del è stato approvato il "Disciplinare generale concertato per l'accesso ai finanziamenti", in attuazione del suddetto programma;
- 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];
- la Commissione nominata con determina n. ... in data ..... ha valutato le proposte pervenute e formulato la graduatoria delle richieste;
- la Giunta Regionale, con delibera numero ...., del ... ha approvato la graduatoria e definito l'elenco delle proposte di intervento ammesse al cofinanziamento;
- tra le proposte di intervento ammesse al cofinanziamento figura al ..... posto la proposta in oggetto, che prevede un cofinanziamento di Euro.....;
- si è verificata la corrispondenza del progetto definitivo/esecutivo o programma operativo , approvato con delibera .....del..... con la proposta ammessa.

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 11 febbraio 1994, n. 109 e successive modifiche ed integrazioni, del Regolamento approvato con D.P.R. 21 dicembre 1999, n. 554, nonché alle norme del Capitolato generale d'appalto dei lavori pubblici, approvato con D.M. 19 aprile 2000 n. 145 che, sebbene non allegate, formano parte integrante e sostanziale del presente atto, ed in genere a tutta la vigente normativa in materia di lavori pubblici.
2. Le premesse, la documentazione relativa alla proposta, la delibera di approvazione della proposta definitiva, il progetto definitivo/esecutivo o il programma operativo, l'accordo di programma o la convenzione, conservati agli atti del competente Servizio regionale, fanno parte integrante e sostanziale della presente convenzione.

Art. 2

**Oggetto e finalità della convenzione**

1. La Regione affida al Proponente, l'attuazione della proposta denominata .....
2. L'onere complessivo per la realizzazione della proposta di intervento è stato determinato, dal Proponente, in Euro .
3. L'importo complessivo del cofinanziamento a carico della Regione è determinato, sulla base di quanto indicato dal Proponente, in relazione ai massimali stabiliti all'articolo 8 del Disciplinare, in Euro , corrispondenti ad un limite di impegno quindicennale pari a Euro....., tenuto conto dell'interesse fisso applicato dalla Cassa DDPP al momento della approvazione della graduatoria.
4. L'importo a carico dei soggetti associati o partner è pari a Euro .... e risulta così ripartito:  
Euro ..... a carico di .....;  
Euro ..... a carico di .....;  
Euro ..... a carico di .....

Art. 3

**Tempi**

1. Entro 8 mesi dalla firma della presente convenzione dovrà essere presentato al competente Servizio regionale il verbale di consegna

lavori, il certificato di inizio lavori o una dichiarazione del Responsabile del Procedimento dell'inizio delle attività.

2. La convenzione avrà termine con la rendicontazione delle spese e il saldo del mutuo, di cui al successivo articolo 5.

*Art. 4*

**Verifiche e monitoraggio**

1. La Regione svolgerà un'azione di assistenza e di monitoraggio della proposta.
2. In relazione alla suddetta azione, il Proponente renderà disponibile la documentazione e il personale eventualmente necessari.

*Art. 5*

**Erogazione del cofinanziamento**

L'allocazione delle risorse e le modalità della loro erogazione avverranno coerentemente alle disposizioni del Programma ed in particolare ai punti 9.1 e 11.4, demandando ad un successivo decreto interministeriale l'individuazione dei criteri e delle modalità per l'autorizzazione agli enti proprietari a contrarre mutui.

*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 al Proponente e il loro sfruttamento dovrà svolgersi in modo concordato.
2. Il Proponente collaborerà alla eventuale pubblicizzazione e diffusione dei risultati mettendo a disposizione materiali e documenti.

*Art. 7*

**Variazioni**

1. Il Proponente dovrà comunicare alla Regione la necessità di eventuali variazioni in corso d'opera, a mezzo di lettera raccomandata,.
2. La Regione, valutata l'ammissibilità delle variazioni a mezzo di esame istruttorio, adotterà il provvedimento di variante comunicandolo a mezzo di raccomandata al Proponente.
3. In caso di accettazione delle variazioni, queste dovranno essere inserite nel Quadro descrittivo che, così aggiornato, dovrà essere trasmesso alla Regione e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti unitamente ad una breve relazione tecnica.
4. Qualora tali variazioni comportino maggiori oneri, questi saranno sostenuti esclusivamente del Proponente.

*Art. 8*

#### **Collaudo**

1. Per le opere, il collaudo sarà effettuato a cura del Proponente nel rispetto della normativa vigente.
2. Per le altre attività il collaudo sarà sostituito da una dichiarazione finale del Responsabile del procedimento.
3. Tutti gli oneri relativi al collaudo, saranno a carico del Proponente.

#### *Art. 9*

#### **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, fatto salvo quanto riportato all'art. 7, il 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 cofinanziamento, previa diffida ad adempiere entro un ulteriore termine, anch'esso comunicato a mezzo di lettera raccomandata.
3. Trascorso inutilmente l'ulteriore termine concesso al Proponente, la presente convenzione è risolta di diritto e il relativo cofinanziamento è revocato.
4. La risoluzione della convenzione comporta l'obbligo per il 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*

#### **Responsabilità**

Il Proponente esonera e tiene indenne la Regione da qualsiasi impegno e responsabilità che a qualsiasi titolo possa derivare dalla realizzazione della proposta.

#### *Art. 11*

#### **Definizione delle controversie**

Per la definizione giudiziale di ogni eventuale controversia, si conviene di eleggere il Foro di Bologna.

#### *Art. 12*

#### **Registrazione e oneri fiscali**

La presente convenzione sarà registrata solo in caso d'uso ai sensi dell'art. 5, II comma, del DPR 26 ottobre 1972, n. 634 e successive modifiche e integrazioni, a cura e spese della parte richiedente. E'



inoltre esente da bollo ai sensi dell'art. 16, Tab. B, del DPR 26 ottobre 1972, n. 642, modificato dall'art. 28 del DPR 30 dicembre 1982, n. 955.

Bologna, Lì

LA REGIONE

.....

IL PROPONENTE

.....



REPUBBLICA ITALIANA



# Regione Emilia-Romagna

BOLLETTINO UFFICIALE

---

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO LA PRESIDENZA DELLA REGIONE - VIALE ALDO MORO 52 - BOLOGNA

---

**Parte seconda - N. 72**

Spedizione in abbonamento postale - Filiale di Bologna  
art. 2, comma 20/c - Legge 662/96

**Euro 1,64**

---

**Anno 36**

**8 agosto 2005**

**N. 110**

---

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 4 luglio 2005,  
n. 1037

**Piano nazionale della Sicurezza stradale – Secondo programma di attuazione 2003. Approvazione del disciplinare concertato per l'accesso ai finanziamenti**

## DELIBERAZIONI REGIONALI

### DELIBERAZIONI DELLA GIUNTA REGIONALE

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 4 luglio 2005, n. 1037

#### **Piano nazionale della Sicurezza stradale – Secondo programma di attuazione 2003. Approvazione del disciplinare concertato per l'accesso ai finanziamenti**

LA GIUNTA DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Premesso:

- che con la delibera del CIPE n. 100 del 29/11/2002 è stato approvato il Piano nazionale per la Sicurezza stradale riferito al biennio 2002-2003, nonché il primo Programma annuale di attuazione 2002”;
- che con delibera del CIPE n. 81 del 13/11/2003 è stato approvato il “Secondo Programma di attuazione 2003” allo scopo di avviare un processo sistematico di miglioramento della sicurezza stradale, attraverso la gestione congiunta del Governo nazionale e locale secondo due distinti meccanismi:
  - a) allocazione delle risorse a scala regionale, finalizzata a favorire un sistema di interventi organizzati in una strategia complessiva di miglioramento della sicurezza stradale nella regione;
  - b) allocazione delle risorse a scala nazionale, finalizzata a favorire la costruzione di una rete di centri di monitoraggio regionale, nonché la realizzazione di azioni ed interventi esemplari di rilevanza strategica per il miglioramento dei livelli di sicurezza in tutto il Paese;
- che in tale Programma di attuazione 2003, approvato nella citata seduta del CIPE, sono stati destinati dei fondi per gli interventi di cui alle lettere a) e b) del precedente capoverso;
- che con DM n. 4549 del 22/12/2003, in base alle indicazioni del secondo Programma annuale approvato, per la parte riguardante le risorse a scala regionale, è stata ripartita la somma di Euro 15.493.707 annua, quale limite di impegno quindicennale, tra le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano;
- che con decreto n. 316 del 19/2/2004 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Dipartimento dei Trasporti terrestri e per i Sistemi Informativi e Statistici, è stato disposto l'impegno della suddetta somma, a favore delle Regioni e delle Province autonome di Trento e Bolzano;
- che i richiamati decreti assegnano alla Regione Emilia-Romagna la somma di Euro 1.472.253,00, quale limite di impegno quindicennale per l'accensione di mutui da parte degli enti proprietari di strade, per il finanziamento di interventi finalizzati a migliorare la sicurezza stradale;
- che l'art. 1, commi 75, 76 e 77 della Legge 311/04 (finanziaria 2005) ha attribuito allo Stato il pagamento agli istituti finanziatori delle rate di ammortamento dei mutui ad intero carico del bilancio dello Stato attivati dalle Regioni, dalle Province autonome di Trento e Bolzano, dagli enti locali e dagli altri enti pubblici;
- che è in corso di emanazione apposito atto applicativo della norma su richiamata, che integrerà e modificherà il DM 10539/TT del 30 settembre 2003 inerente le modalità di accensione e erogazione dei mutui finalizzati alla realizzazione degli interventi in materia di sicurezza stradale previsti ai sensi dell'art. 56 della Legge del 23 dicembre 1999, n. 488;
 

premesse inoltre:
- che con delibera di Giunta regionale n. 2462 dell'1/12/2003 avente ad oggetto l'avvio delle procedure del secondo Programma annuale di attuazione del Piano nazionale della Sicurezza stradale, sono state definite nel modo seguente le modalità per l'assegnazione delle risorse a scala regionale del citato programma:
  - nomina da parte del Dirigente competente di una Commis-

sione di valutazione, composta da tre componenti individuate dalla Regione Emilia-Romagna, di cui uno con funzione di Presidente, tre componenti nominati dall' ANCI regionale e tre nominati dall'UPI regionale;

- definizione da parte della Commissione di un disciplinare generale concertato per l'accesso ai finanziamenti, sulla base dei documenti approvati con gli atti ministeriali citati in premessa e delle risultanze dell'attività concertativa già avviata dal Ministero con le Regioni e le Province autonome e con le rappresentanze degli enti locali proprietari di strade;
- approvazione da parte della Giunta regionale, nell'ambito delle funzioni proprie di indirizzo e di definizione degli obiettivi per l'azione amministrativa e la gestione, del suddetto disciplinare, e sua pubblicazione nel Bollettino Ufficiale della Regione Emilia-Romagna;
- che in attuazione di quanto previsto con la citata delibera, con determinazione del Direttore generale della Direzione Programmazione territoriale e Sistemi di mobilità n. 7042 del 20/5/2005 è stata nominata la Commissione di valutazione, così composta:
 

per la Regione Emilia-Romagna:

  - ing. Antonella Nanetti (Servizio Viabilità, P.O. Gestione programmi sicurezza stradale) Presidente e referente;
  - ing. Gustavo Minguzzi (Responsabile Servizio Mobilità Urbana e Trasporto locale);
  - dott.ssa Emanuela Vezzali Bergamini (Presidente Osservatorio Educazione stradale e Sicurezza),  
per le Amministrazioni provinciali:
    - ing. Gabriele Andrighetti (Ingegnere capo, Provincia di Ferrara);
    - ass. Claudio Ferrari (Pianificazione territoriale e Infrastrutture, Provincia di Reggio Emilia);
    - ass. Egidio Pagani (Viabilità, Provincia di Modena);
    - per le Amministrazioni comunali:
      - arch. Sandro Luccardi (Dirigente Servizio Ambiente Mobilità, Comune di Rimini);
      - ass. Carlo Pezzi (Mobilità, Comune di Ravenna);
      - ass. Pietro Vignali (Ambiente Traffico Mobilità, Comune di Parma);

dato atto che con la citata determinazione 7042/05 è stato inoltre stabilito che i compiti della Commissione di valutazione, da svolgersi entro la fine dell'anno in corso, debbano consistere oltre che nella definizione di un disciplinare concertato per l'accesso ai finanziamenti, anche nella valutazione delle proposte di intervento presentate e susseguente predisposizione della graduatoria da approvarsi con apposita delibera di Giunta;

verificato che con la stessa determina è stato individuato il seguente gruppo di lavoro a supporto dell'attività della Commissione di valutazione:

- per. ind. Massimo Bertuzzi,
- ing. Claudio Domenichini,
- per.ind. Paolo Dovadoli
- arch. Stefano Grandi (referente),
- ing. Antonella Nanetti,
- geom. Marco Vaccari,
- dott.ssa Michela Bacchetti,
- dott.ssa Alice Davoli;
- dott. Massimiliano Gardini,
- dott.ssa Gabriella Ghiselli,
- dott.ssa Annalisa Schembri;

verificato, inoltre, che i compiti del gruppo di lavoro, attribuiti con la citata determinazione consistono nella verifica tecnico-amministrativa delle proposte preliminarmente alla valutazione da parte della stessa Commissione, al fine dell'allocazione delle risorse assegnate, nonché nell'attività di istruttoria e di consulenza tecnico-amministrativa inerenti alle fasi di approvazione, realizzazione e rendicontazione degli interventi del “Secondo Programma di attuazione” del Piano nazionale della Sicurezza stradale;

considerato che la Commissione nominata, sulla base dei documenti approvati con gli atti ministeriali citati e delle risultanze dell'attività concertativa già avviata dal Ministero con le

Regioni, le Province autonome e le rappresentanze degli enti locali proprietari di strade, nonché del documento elaborato del gruppo di lavoro e concertato con Province e Comuni Capoluogo, ha definito il “Disciplinare generale concertato per l’accesso ai finanziamenti”, così come risulta dal verbale della seduta del 10 giugno 2005 e dalla relazione ad esso allegata, concludendo così la prima fase del suo compito;

ritenuto di condividere le motivazioni che hanno determinato i parametri ed i criteri indicati nel “Disciplinare concertato per l’accesso ai finanziamenti” così come risultano dalla relazione predisposta dalla citata Commissione di valutazione ed allegata al verbale, e pertanto di approvarlo, ritenendolo conforme agli indirizzi programmatici del PNSS e della Regione stessa;

evidenziato, inoltre, che:

- ai sensi delle novità introdotte dal citato art. 1 commi 75, 76, 77, della Legge 311/04 (finanziaria 2005), è in corso di emanazione da parte dello Stato un atto applicativo dei criteri e delle modalità di finanziamento degli interventi previsti dai Programmi annuali di attuazione 2002-2003 del Piano nazionale della Sicurezza stradale;
- a seguito di quanto sopra esposto, la disciplina della procedura di erogazione dei finanziamenti successiva alla assegnazione dei contributi di competenza esclusiva dello Stato è suscettibile di integrazioni o modifiche;

ritenuto, pertanto, di dover prevedere che al recepimento delle disposizioni contenute negli atti in corso di emanazione, provvederà il Dirigente regionale competente per materia, apportando al disciplinare che si approva con il presente atto, attraverso la stipula delle convenzioni il cui schema è in esso contenuto, tutte le eventuali modifiche necessarie per renderlo compatibile con gli atti citati;

richiamate le seguenti proprie deliberazioni, esecutive ai sensi di legge:

- n. 642 del 5 aprile 2004, concernente “Approvazione degli atti di conferimento degli incarichi di livello dirigenziale (decorrenza 1/4/2004);
  - n. 447 del 24 marzo 2003, concernente “Indirizzi in ordine alle relazioni organizzative e funzionali tra le strutture e sull’esercizio delle funzioni dirigenziali”;
- viste le proprie deliberazioni n. 291 del 23 febbraio 2004,

n. 2364 del 29 novembre 2004 e n. 19 del 27 giugno 2005, di conferimento, all’arch. Giovanni De Marchi, dell’incarico di Direttore generale alla “Programmazione territoriale e Sistemi di mobilità”;

dato atto del parere di regolarità amministrativa espresso dal Direttore generale alla Programmazione territoriale e Sistemi di mobilità, ai sensi dell’art. 37, quarto comma, della L.R. 43/01 e della propria deliberazione 447/03;

su proposta dell’Assessore alla Mobilità e Trasporti;

a voti unanimi e palesi, delibera:

a) di approvare il “Disciplinare generale concertato per l’accesso ai finanziamenti” definito dalla Commissione di Valutazione nominata con determina 7042/05, allegato e parte integrante del presente atto e indicato con la lettera A, consultabile anche sul sito web: <http://www.regione.emilia-romagna.it/wcm/ERMES/Canali/trasporti/strade.htm>;

b) di approvare altresì il verbale e la relazione della Commissione di Valutazione, nominata con la determina n. 7042 del 20/5/2005, allegati e parti integranti del presente atto e indicati con la lettera B, conservati agli atti del Servizio Viabilità e consultabili sul sito web: <http://www.regione.emilia-romagna.it/wcm/ERMES/Canali/trasporti/strade.htm>;

c) di delegare il Dirigente regionale competente per materia alla firma delle convenzioni, il cui schema fa parte del disciplinare sopra approvato, autorizzandolo ad apportare eventuali modifiche al testo approvato, ivi comprese quelle necessarie al recepimento della normativa e degli atti che dovessero essere emanati per l’adeguamento delle modalità di finanziamento alle disposizioni normative contenute all’art. 1, commi 75, 76 e 77 della Legge 311/04 (finanziaria 2005), allo scopo di renderne più semplice l’attuazione;

d) di dare atto che il recepimento nelle convenzioni della normativa o degli atti che dovessero essere emanati per l’adeguamento delle modalità di finanziamento alle disposizioni della finanziaria sopra citata, comporterà un’automatica variazione delle disposizioni contenute nel disciplinare, che si approva con il presente atto, che dovessero risultare con esse incompatibili;

e) di pubblicare integralmente l’Allegato A nel Bollettino Ufficiale della Regione Emilia-Romagna.

*(segue allegato fotografato)*

*yellow*  *red*  *green*  *blue*  *purple* 

Allegato A

*Piano Nazionale della Sicurezza Stradale  
"Secondo Programma annuale di attuazione 2003"*

**DISCIPLINARE GENERALE CONCERTATO  
PER L'ACCESSO AI FINANZIAMENTI**

**INDICE**

<b>YELLOW</b>	<i>PARTE PRIMA</i> <b>GENERALITA'</b>
<b>RED</b>	<i>PARTE SECONDA</i> <b>CRITERI DI PRIORITA'</b>
<b>GREEN</b>	<i>PARTE TERZA</i> <b>PRESENTAZIONE DOMANDE</b>
<b>BLUE</b>	<i>PARTE QUARTA</i> <b>MODALITA' ISTRUTTORIA</b>
<b>PURPLE 1</b>	<i>ALLEGATO 1</i> <b>DOMANDA DI PARTECIPAZIONE</b>
<b>PURPLE 2</b>	<i>ALLEGATO 2</i> <b>QUADRO DESCRITTIVO</b>
<b>PURPLE 3</b>	<i>ALLEGATO 3</i> <b>SCHEMA DELLE CONDIZIONI DI PRIORITA'</b>
<b>PURPLE 4</b>	<i>ALLEGATO 4</i> <b>SCHEMA DI CONVENZIONE</b>

The logo consists of the word "yellow" in a light, lowercase, sans-serif font, followed by a stylized "w" in a bold, lowercase, sans-serif font. The "w" is positioned to the right of "yellow" and is partially overlapped by a grey rectangular box.

*parte prima*  
**GENERALITÀ**

*Art. 1*  
**Riferimenti normativi**

In relazione al "Piano Nazionale della Sicurezza Stradale. Azioni Prioritarie" è stato approvato il "Secondo Programma Annuale di Attuazione 2003", con deliberazione CIPE n. 81 del 13.11.2003.

La gestione del Programma è realizzata in modo congiunto dal Governo nazionale, dai Governi regionali, dalle Province e dai Comuni, attraverso due distinti meccanismi:

- a) l'allocazione di risorse a scala regionale, finalizzata a favorire un sistema di interventi organizzati in una strategia complessiva di miglioramento della sicurezza stradale nella regione;
- b) l'allocazione delle risorse a scala nazionale, finalizzata a favorire la costruzione di una rete di centri di monitoraggio regionale e la realizzazione di azioni e interventi esemplari di rilevanza strategica per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale in tutto il Paese.

In relazione al meccanismo di allocazione di risorse a scala regionale e a quanto previsto dal D.M. n. 4549 del 22.12.2003 e dal decreto dipartimentale n. 316 del 19.02.2004, che assegnano alla Regione Emilia-Romagna la somma di Euro 1.472.253,00=, quale limite di impegno quindicennale per l'accensione di mutui da parte degli enti proprietari di strade, per il finanziamento di interventi finalizzati a migliorare la sicurezza stradale, la Regione Emilia-Romagna destina la somma sopraindicata al cofinanziamento di interventi coerenti con le finalità e i contenuti indicati nel Programma e nel Piano sopra richiamati e con quelli proposti dalla Regione stessa.

Il presente disciplinare è stato redatto, in conformità con quanto previsto dal "Secondo Programma Annuale di Attuazione 2003" e dalle risultanze dell'attività concertativa effettuata dal Ministero con le Regioni, le Province autonome e le rappresentanze degli enti locali proprietari di strade, dalla Commissione di valutazione, nominata con determina regionale del Direttore Generale alla Pianificazione Territoriale e Sistemi di Mobilità n.7042 del 20.05.2005.

The logo consists of the word "yellow" in a lowercase, sans-serif font, followed by a stylized "w" in a larger, bold, lowercase font. The "w" is partially overlaid by a grey rectangular box with a fine grid pattern.

## Art. 2

### **Programma Annuale di Attuazione 2003**

#### **2.1 Obiettivi**

Il Programma si pone i seguenti obiettivi:

- a) avviare un processo sistematico di miglioramento della sicurezza stradale e di riduzione stabile del numero delle vittime degli incidenti;
- b) 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;
- c) favorire la crescita degli investimenti nella sicurezza stradale.

#### **2.2 Linee di azione**

In funzione degli obiettivi sopra indicati, il Programma individua come linee di azione prioritarie quelle che:

- a) sono finalizzate a ridurre il numero delle vittime nelle situazioni di massimo rischio;
- b) tendono a rafforzare la capacità di monitoraggio e di governo della sicurezza stradale da parte delle amministrazioni locali;
- c) hanno caratteri di completezza e di intersettorialità in quanto coinvolgono in un progetto unitario tutti (o la maggior parte dei) soggetti pubblici e privati che possono contribuire a migliorare la sicurezza stradale nella situazione oggetto di intervento, e agiscono su tutti i (o la maggior parte dei) fattori di rischio presenti nella situazione oggetto della proposta;
- d) presentano condizioni di immediata fattibilità.

#### **2.3 Campi d'intervento**

Rispetto all'insieme di azioni indicate dal Piano Nazionale della Sicurezza Stradale per l'intero arco decennale, il "Programma Annuale di Attuazione 2003", incentiva e finanzia interventi, in conto capitale, nei campi di azione indicati al paragrafo 2 del programma stesso e di seguito elencati (la numerazione corrisponde a quella del suddetto paragrafo).

##### **2.1 MISURE URGENTI**

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



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

## **2.2 INTERVENTI SISTEMATICI**

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

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

2.2.3 Rafforzamento e miglioramento dell'efficacia dell'azione di informazione e delle campagne sensibilizzazione ai valori della sicurezza stradale nonché dell'educazione alla sicurezza stradale nelle scuole e agli adulti.

2.2.4 Interventi integrati su situazioni, tipi di mobilità o tipi di utenti caratterizzati da condizioni di rischio che determinano un elevato danno sociale. Per interventi integrati si intendono interventi che operino simultaneamente su:

- a) messa in sicurezza della rete stradale;
- b) regolamentazione del traffico;
- c) rafforzamento del contributo del trasporto collettivo (TPL) alla sicurezza stradale;
- d) rafforzamento e coordinamento dell'azione di prevenzione, controllo e repressione delle forze di polizia dedicate alla sicurezza stradale;
- e) realizzazione di campagne di informazione e sensibilizzazione specifiche;
- f) eventuali altre misure a supporto della sicurezza stradale.

## **2.3 MISURE PER RAFFORZARE LA CAPACITÀ DI GOVERNO DELLA SICUREZZA STRADALE**

2.3.1 Creazione di centri di pianificazione, programmazione, monitoraggio e gestione, di livello, provinciale e comunale dedicati esclusivamente al miglioramento della sicurezza stradale che possano:

- a) contribuire al miglioramento della completezza e dell'accuratezza della rilevazione degli incidenti stradali;
- b) localizzare gli incidenti in modo puntuale sulla rete stradale urbana ed extraurbana;
- c) collaborare all'analisi dei fattori di rischio e alla definizione di soluzioni atte a rimuoverli o a ridurne significativamente la portata;

The logo for 'yelloww' is displayed in a stylized, lowercase font. The word 'yellow' is in a light grey color, and the 'w' is in a darker grey. To the right of the text is a rectangular area with a fine, grid-like texture, which is partially obscured by the text.

d) definire e attuare gli interventi per il miglioramento della sicurezza stradale secondo i principi indicati nel precedente paragrafo 1.2.

2.3.2 Rafforzamento e creazione di uffici di polizia locale dedicati in modo specifico alla sicurezza stradale che siano chiaramente orientati a sviluppare non solo un'azione di prevenzione, controllo e repressione ma anche un'azione di:

a) individuazione dei fattori di rischio strutturali e delle linee di azione che possono contrastare o rimuovere tali fattori;

b) collaborazione con altri uffici per evitare che scelte riguardanti il territorio, l'urbanistica il sistema infrastrutturale possano avere delle implicazioni negative sui livelli di sicurezza.

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

### Art. 3

#### **Risorse**

Il finanziamento verrà attribuito quale limite di impegno quindicennale per l'accensione di un mutuo, come previsto dall'art. 56 della L. n. 448/99, "Finanziaria 2000", che autorizza "gli enti proprietari delle strade territorialmente competenti per la realizzazione degli interventi a contrarre mutui secondo criteri e modalità da stabilire con decreto del Ministro dei LLPP di concerto con il Ministro del Tesoro, del bilancio e della programmazione economica e finanziaria", nell'ambito della somma attribuita alla Regione di Euro 1.472.253,00 per quindici annualità pari a Euro 22.083.795,00, corrispondenti a circa Euro 15.000.000,00 di finanziamenti (variabili a seconda del tasso di interesse applicato).

Le risorse finanziarie potranno essere utilizzate esclusivamente per spese in conto capitale<sup>1</sup>, per realizzare le

<sup>1</sup> Il presente Disciplinare prevede la presentazione di un'unica proposta per Amministrazione, il che significa che il progetto deve contenere tutti gli interventi e le iniziative che l'Ente propone per l'ammissione al finanziamento, integrati in un'unica proposta (vedi anche art. 7 "Aree zero").

I campi di intervento di cui all'art. 2.3 del presente Disciplinare comprendono anche iniziative riguardanti, ad esempio: 2.2.3 rafforzamento e miglioramento dell'efficacia dell'azione di informazione e delle campagne di sensibilizzazione ai valori della sicurezza stradale nonché dell'educazione alla sicurezza stradale nelle scuole e agli adulti e cioè campi che, per la loro natura, utilizzano anche risorse in parte corrente.

Pertanto, affinché possano essere ammesse al finanziamento, alla stregua delle spese tecniche per i progetti infrastrutturali, dette spese devono essere inserite sin dal principio nel quadro economico unitario della proposta, fermo restando il carattere



opere e le iniziative che saranno ammesse a finanziamento, comprese le progettazioni necessarie alla loro realizzazione.

#### Art. 4

#### **Destinatari**

Possono presentare proposte di intervento per accedere ai cofinanziamenti i Comuni e le Province, in forma singola o associata.

Alle proposte possono inoltre partecipare in partenariato con i Comuni, le Province e i loro raggruppamenti, altri organismi, pubblici o privati, per la loro definizione, attuazione e finanziamento.

#### Art. 5

#### **Requisiti per la partecipazione**

Costituiscono requisito indispensabile per l'accesso ai finanziamenti:

- a) il principio di aggiuntività, come indicato nel paragrafo 1.2.3 del Programma;  
il Proponente, per dimostrare tale requisito, dovrà dichiarare, compilando l'allegato 1, che l'intervento ha carattere aggiuntivo e cioè che configura un incremento dell'impegno di risorse professionali e/o finanziarie dedicate alla sicurezza stradale;
- b) la presenza o la realizzazione nell'ambito della Amministrazione Proponente, come indicato nel paragrafo 4.2.2 del Programma, di una struttura per il monitoraggio dei risultati conseguiti in termini di riduzione degli incidenti;  
l'eventuale progetto della struttura e l'attività di monitoraggio costituiscono parte integrante della proposta e saranno oggetto di valutazione di merito.

---

accessorio delle stesse (quindi anche l'importo non dovrà essere preponderante) e la loro motivazione strettamente specifica e riconducibile in maniera univoca al progetto.

La **percentuale massima di cofinanziamento** verrà calcolata sull'importo complessivo della proposta, e quindi **sul totale del quadro economico delle spese ammissibili**.

The logo consists of the word "red" in a lowercase, italicized, sans-serif font. The letters are white and are positioned on the left side of a solid black rectangular background.

*parte seconda*  
**CRITERI DI PRIORITÀ**

*Art. 6*  
**Indicazioni**

I finanziamenti saranno assegnati alle proposte che risulteranno più coerenti con gli obiettivi e i contenuti del "Piano Nazionale della Sicurezza Stradale. Azioni Prioritarie" e del "Secondo Programma annuale di attuazione 2003", in relazione alle specificità locali e all'esperienza maturata con la Legge Regionale n. 30/92, sulla base della graduatoria di cui al successivo art. 9.

*Art. 7*  
**"Aree Zero"**

Nel rispetto delle finalità e degli obiettivi del Programma, la Commissione di valutazione definisce, anche nell'ambito delle "Linee guida regionali per la progettazione integrata delle infrastrutture stradali", quale priorità regionale, l'individuazione, da parte dei Proponenti, di "Aree Zero", cioè ambiti territoriali sui quali concentrare, in un'unica proposta, progetti e iniziative riguardanti più campi di intervento, volti tendenzialmente ad azzerare il numero di incidenti.

*Art. 8*  
**Condizioni**

A tal fine si individuano le seguenti condizioni:

- a) ogni Amministrazione potrà presentare una sola proposta di intervento, in forma singola o associata;
- b) la quota di cofinanziamento individuato dalla Regione per ogni proposta di intervento non potrà superare il 40% dell'importo complessivo;
- c) il valore massimo del cofinanziamento assegnato dalla Regione non potrà superare:  
Euro 1.000.000,00= nel caso di proposta presentata in forma singola,  
Euro 1.500.000,00= nel caso di proposta presentata in forma associata,

The logo consists of the word "red" in a lowercase, italicized, sans-serif font. To the right of the text is a solid black rectangular box.

Euro 2.000.000,00= nel caso di proposta presentata da Province e/o Comuni Capoluogo, in forma associata tra loro.

Il relativo limite di impegno quindicennale, verrà calcolato con il tasso fisso di interesse applicato dalla Cassa DDPP al momento della formazione della graduatoria.

Si precisa che i predetti limiti di cofinanziamento attengono alle condizioni per accedere ai finanziamenti e sono da ritenersi strumentali alla qualificazione della partecipazione finanziaria dell'ente beneficiario all'intervento proposto, nonché al calcolo del limite di impegno da assegnare a ciascun intervento, non precludendo l'utilizzo di somme residuali di capitale mutuabile rese disponibili a seguito delle eventuali variazioni in diminuzione del tasso fisso di interesse al momento della concessione, fermo restando il limite di impegno assegnato con l'approvazione della graduatoria e calcolato come sopra indicato.

#### Art. 9

#### **Valutazione**

Ai fini dell'individuazione delle proposte di intervento da ammettere al cofinanziamento viene elaborata una graduatoria delle proposte stesse in base ad un sistema di punteggi (secondo i pesi riportati nell'allegato 3) 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 della capacità di governo della sicurezza stradale;
- la completezza e la intersettorialità della proposta e il suo inserimento in una strategia (Piano o Programma) generale per migliorare la sicurezza stradale, in riferimento anche alle "Linee guida regionali per la progettazione integrata delle infrastrutture stradali";
- la tempestività dell'intervento.

Non verranno ammesse al finanziamento proposte che non raggiungano almeno 0,15 punti.

#### Art. 10

#### **Graduatoria di riserva**

In caso le proposte di finanziamento siano superiori alla disponibilità economica, gli interventi verranno finanziati fino ad esaurimento delle risorse e si procederà alla predisposizione di una graduatoria di riserva da utilizzare nel caso di perdita del diritto ad accedere ai finanziamenti.

The logo consists of the word "green" in a lowercase, cursive-style font. To the right of the text is a dark, rectangular graphic element with a textured, stippled appearance.

*parte terza*  
**PRESENTAZIONE DOMANDE**

*Art. 12*  
**Presentazione delle domande**

Per concorrere all'assegnazione del cofinanziamento, ogni Amministrazione potrà presentare una sola proposta di intervento in forma singola o associata.

A tal fine il Proponente dovrà presentare la "Domanda di partecipazione" compilando l'allegato 1), corredata, pena esclusione, della seguente documentazione:

**Documentazione Amministrativa**

- 1) "Quadro descrittivo" dell'intervento,  
*[compilando l'allegato 2];*
- 2) Delibera (originale o copia conforme) con cui si approva la proposta di intervento e ci si impegna a:
  - sostenere la quota di costi non coperta dal finanziamento reso disponibile dal Programma,  
*[in coerenza con quanto indicato nel "Quadro descrittivo" sopra indicato];*
  - indicare tutti i soggetti associati e la suddivisione di massima della spesa fra essi,  
*[solo nel caso la proposta venga presentata in forma associata];*
  - acquisire gli atti amministrativi mancanti necessari alla realizzazione degli interventi proposti,  
*[in coerenza con quanto indicato nel "Quadro descrittivo" sopra indicato];*
  - comunicare tempestivamente le eventuali esigenze di modifica dei contenuti della proposta e le relative motivazioni;
  - rispettare i tempi indicati e assicurare il monitoraggio dei risultati determinati dall'intervento per una durata non inferiore a tre anni a partire dalla data di collaudo dell'avvenuto completamento dei lavori;
  - predisporre e rendere disponibile un'esauriente documentazione sugli interventi e i loro effetti, per consentire alla Regione e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la loro valutazione, la diffusione e lo svolgimento di sopralluoghi;
- 3) "Dichiarazione di affidamento del ruolo di soggetto capofila" (o accordo di programma, intesa, convenzione) da parte di tutti gli altri soggetti associati o partner,

The word "green" is written in a stylized, lowercase, cursive font. To its right is a dark, rectangular graphic element that appears to be a shadow or a stylized background for the text.

*[solo nel caso la proposta venga presentata in forma associata].*

#### **Documentazione Tecnica**

- 4) *[per tutti gli interventi, compresi quelli infrastrutturali]*  
Progetto (in originale o copia conforme) 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, le strutture tecniche e le modalità utilizzate per il monitoraggio dell'incidentalità e le valutazioni sui risultati determinati dall'intervento,  
*[tutti gli elaborati dovranno essere in formato A4 per le relazioni e in formato A3 per gli elaborati grafici];*
- 5) *[nel caso di interventi infrastrutturali]*  
Progetto preliminare ai sensi della legge 109/94; composto dai seguenti elaborati, in originale o in copia conforme:  
*[in particolare, per quanto attiene ai formati richiesti, si sottolinea che questa scelta deriva dalla necessità di raccogliere in maniera sistematica e rendere di agevole consultazione tutta la documentazione pervenuta]*
- 5.1) preventivo sommario, nel quale devono essere evidenziati:
- il costo totale dell'intervento per il quale si richiede il cofinanziamento, comprensivo di IVA,
  - l'importo del contributo richiesto, in valore assoluto e in percentuale, comprensivo di IVA;
  - le singole voci di spesa, suddivise in categorie di lavori, per le quali si richiede il cofinanziamento,  
*[formato A4];*
- 5.2) parere preventivo di massima dell'Ente proprietario della strada, solo se diverso dal Proponente,  
*[formato A4];*
- 5.3) inquadramento territoriale dell'infrastruttura viaria in esame con l'evidenziazione:
- della viabilità circostante;
  - delle aree urbane;
  - delle emergenze commerciali, produttive, turistiche, architettoniche e paesistiche;
  - degli eventuali ulteriori attrattori di traffico;  
dell'indicazione degli strumenti pianificatori eventualmente in essere (PRG, Piani Urbani del

The logo consists of the word "green" in a lowercase, cursive-style font. To the right of the text is a dark, rectangular graphic element with a grainy, textured appearance.

- Traffico, piani della mobilità, piani attuativi, etc.),  
[formato A3, con banda informativa sul lato destro, preferibilmente in scala 1:10.000 e comunque compatibile con il formato richiesto, su CTR - "Carta Tecnica Regionale" - reperibile presso l'Archivio Cartografico Map Service della Regione, via dello Scalo 3/2, Bologna];
- 5.4) eventuale piano complessivo di cui l'intervento per il quale si richiede il cofinanziamento fa parte, [formato A3, con banda informativa sul lato destro, preferibilmente nella scala di cui alla precedente punto];
- 5.5) planimetria generale dell'intervento con evidenziate le eventuali relazioni con gli strumenti urbanistici in essere, [formato A3, con banda informativa sul lato destro, preferibilmente in scala 1:2.000 e comunque compatibile con il formato richiesto];
- 5.6) stato di fatto, [formato A3, con banda informativa sul lato destro, preferibilmente in scala 1:200 e comunque compatibile con il formato richiesto];
- 5.7) stato di progetto, [formato A3, con banda informativa sul lato destro, preferibilmente in scala 1:200 e comunque compatibile con il formato richiesto];
- 5.8) documentazione fotografica dello stato di fatto, [in formato cartaceo e digitale (\*.\*.jpg)].

Tutta la documentazione tecnica dovrà essere presentata, oltre che nel formato cartaceo indicato in precedenza, anche su supporto digitale.

Tutta la documentazione, comprensiva degli allegati, relativa al "Disciplinare generale concertato per l'accesso ai finanziamenti" è disponibile sul sito della Regione Emilia-Romagna: <http://www.regione.emilia-romagna.it/wcm/ERMES/Canali/trasporti/strade.htm>.

Tutta la documentazione relativa al Programma Nazionale della Sicurezza Stradale è disponibile sul sito del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti:

<http://www.infrastrutturetrasporti.it/page/standard/site.php?p=cm&o=vd&id=902>

Le domande, corredate dai suddetti allegati e firmate dal Legale Rappresentante dell'Amministrazione indicata come capofila, dovranno pervenire presso la "REGIONE EMILIA-ROMAGNA, DIREZIONE

The word "green" is written in a stylized, lowercase, cursive font. To its right is a dark, rectangular graphic element that appears to be a textured or shaded area, possibly representing a logo or a design element.

GENERALE PROGRAMMAZIONE TERRITORIALE E SISTEMI DI MOBILITA', SERVIZIO VIABILITA' VIALE ALDO MORO 38, 40127 BOLOGNA, con la dicitura "SECONDO PROGRAMMA ANNUALE DI ATTUAZIONE DEL PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE", entro le ore **13.00 di venerdì 21.10.2005**, a pena di esclusione.

Nel caso di invio postale le domande dovranno pervenire alla Regione entro la stessa data di scadenza.

Non saranno pertanto esaminate proposte pervenute successivamente a tale data.

Al fine di evitare spiacevoli disguidi si invitano i Proponenti a consegnare manualmente la documentazione richiesta, conservando copia della lettera di richiesta del cofinanziamento con il timbro di arrivo del Servizio Viabilità della Regione Emilia-Romagna, siglato dal funzionario competente.

The logo consists of the word "blue" in a stylized, lowercase, cursive font. The letters are white and set against a solid black rectangular background.

*parte quarta*  
**MODALITA' ISTRUTTORIA**

*Art. 13*  
**Procedimento**

La Commissione di valutazione, in relazione al numero di proposte pervenute, presumibilmente entro **60 (sessanta)** giorni dal termine per la loro presentazione, definisce la graduatoria di merito sulla base dei criteri e dei parametri indicati nell'allegato 3 al presente atto e la trasmette alla Giunta Regionale.

La Giunta Regionale, approva la graduatoria e successivamente il competente Servizio regionale la trasmette al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con i Quadri descrittivi relativi alle proposte finanziate.

Il competente Servizio regionale comunica ai Proponenti l'ammissione al cofinanziamento.

Entro **180 (centottanta)** giorni dalla comunicazione dell'ammissione al cofinanziamento, i Proponenti dovranno trasmettere al suddetto Servizio regionale la delibera di approvazione della proposta definitiva.

Per "*Proposta definitiva*", si deve intendere il programma operativo per le azioni non infrastrutturali, e i progetti definitivi per le opere e gli interventi riconducibili alla normativa dei LLPP. L'atto di approvazione, che dovrà essere conforme a quanto previsto dalle norme sui LLPP, dovrà approvare tutti gli interventi facenti parte della proposta definitiva, raccogliendoli in un unico quadro economico complessivo, come da proposta d'intervento e contenere con chiarezza l'indicazione dei mezzi di copertura finanziaria dell'intero costo della proposta ammessa a finanziamento.

In caso di proposta presentata in forma associata, dovrà anche essere approvato con la suddetta delibera e allegato, l'atto associativo (convenzione, accordo di programma o intesa) firmato dai soggetti associati e in caso di partenariato, dai partner, con l'indicazione degli impegni relativi ad ogni soggetto.

Il competente Servizio regionale, verificata la corrispondenza della documentazione presentata con la proposta approvata, procede alla stipula della convenzione, sulla base dello schema riportato

The logo consists of the word "blue" in a stylized, lowercase, blue font. To the right of the text is a solid black rectangular box.

nell'allegato 4)<sup>2</sup>, entro **210 (duecentodieci)** giorni dalla comunicazione dell'ammissione al cofinanziamento.

Entro 8 mesi dalla firma della convenzione dovrà essere presentato al competente Servizio regionale il verbale di consegna lavori o il certificato di inizio lavori o una dichiarazione del Responsabile del Procedimento dell'inizio delle attività.

*Art. 14*  
**Erogazioni**

L'allocazione delle risorse e le modalità della loro erogazione avverranno coerentemente alle disposizioni del Programma ed in particolare ai punti 4.4.3 e 6.1.2, demandando a successivi atti l'individuazione dei criteri e delle modalità per l'erogazione e pagamento dei mutui così come previsto dalla Legge n. 311/2004, art. 1 commi 75, 76, 77.

*Art. 15*  
**Variazioni**

Nel corso del procedimento, non potrà essere modificato il Proponente.

Inoltre non potrà essere modificato il progetto, se non comunicato tempestivamente e motivatamente alla Regione; il dirigente regionale competente per materia provvederà all'accoglimento delle richieste di variazioni al progetto previa istruttoria positiva effettuata dal gruppo di lavoro all'uopo nominato;

In caso di accettazione delle variazioni, queste dovranno essere inserite nel Quadro descrittivo che, così aggiornato, dovrà essere trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti unitamente ad una breve relazione tecnica.

Qualora le variazioni ammesse dovessero comportare maggiori oneri questi saranno ad esclusivo carico del Proponente.

*Art. 16*  
**Revoca**

Potranno costituire motivo di revoca della assegnazione del cofinanziamento:

---

<sup>2</sup> Lo schema di convenzione verrà integrato con le disposizioni contenute nella circolare ministeriale che chiarirà le modalità di ammortamento dei mutui interamente a carico del bilancio dello Stato.



- la mancata presentazione della documentazione richiesta nei tempi e nei modi previsti, salvo quando adeguatamente motivata<sup>3</sup>;
- la rinuncia al cofinanziamento da parte dei soggetti proponenti;
- la non corrispondenza del progetto definitivo/esecutivo al progetto preliminare oggetto di cofinanziamento, salvo quanto indicato nell'art. 15;
- l'attuazione degli interventi in difformità alle modalità, ai tempi, ai contenuti e dalle finalità indicati nella proposta ammessa al finanziamento, salvo quanto indicato nell'art. 15.

Il dirigente regionale competente per materia provvederà all'accoglimento delle richieste di concessione di proroghe previa istruttoria positiva effettuata dal gruppo di lavoro all'uopo nominato.

L'eventuale revoca del finanziamento (con i connessi atti istruttori) sarà comunicata dalla Regione al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

La revoca del contributo comporta l'obbligo per il Proponente di restituire gli eventuali importi corrisposti e per i quali non esistano giustificazione di spesa, con la maggiorazione degli interessi legali.

---

<sup>3</sup>Per "salvo quando adeguatamente motivata" si deve intendere che le richieste di proroga potranno essere accolte solo a fronte di motivazioni da cui emerga che la proroga non sia direttamente riconducibile ad un inadempimento ascrivibile al comportamento del beneficiario e indicando nella richiesta i tempi strettamente necessari ad eliminare la causa.

purple 1

allegato 1)  
**DOMANDA DI PARTECIPAZIONE**

**ALLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA  
 SERVIZIO VIABILITA'  
 VIALE ALDO MORO, 38  
 40127 BOLOGNA**

Oggetto: **Secondo Programma Annuale di Attuazione 2003"**  
**del "Piano Nazionale della Sicurezza Stradale**

(DA NON COMPILARE)

(DA COMPILARE A CURA  
 DEL PROPONENTE SOLO  
 ENTRO GLI SPAZI  
 BORDATI;  
 max 50 battute salvo  
 quando diversamente  
 indicato)

**IL SOTTOSCRITTO**

NOME/COGNOME

IN QUALITA' DI\*  
 (\*Sindaco/Presidente/...)

DELLA PROVINCIA DI / DEL COMUNE DI\*  
 (\*barrare la parte che non interessa)

[ed eventualmente]

quale capofila del raggruppamento  
 costituito\*:  
 (\*barrare la parte che non interessa)

DALLA PROVINCIA DI / DAL COMUNE DI

DALLA PROVINCIA DI / DAL COMUNE DI

DALLA PROVINCIA DI / DAL COMUNE DI

purple 1

DALLA PROVINCIA DI / DAL COMUNE DI

DALLA PROVINCIA DI / DAL COMUNE DI

DALLA PROVINCIA DI / DAL COMUNE DI

*[ed eventualmente]*

in partenariato con\*:

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

IN PARTENARIATO CON

IN PARTENARIATO CON

in relazione a quanto indicato dal "Secondo Programma Annuale di Attuazione 2003" del "Piano Nazionale della Sicurezza Stradale. Azioni Prioritarie",

**DICHIARA**

di aver preso visione del "Disciplinare per la realizzazione degli interventi previsti dal Secondo Programma Annuale di Attuazione 2003 del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale", dei suoi allegati, ivi compreso lo schema di convenzione

**AVANZA**

la proposta di intervento denominata

DENOMINAZIONE INTERVENTO  
(max 300 battute)

il cui ambito territoriale di applicazione è

purple 1

	AREA INTERESSATA* (*Provincia, Comune, Circostrizione, Quartiere, ecc.) (max 300 battute)
--	--

--

	VIABILITA' INTERESSATA
--	------------------------

--

il cui costo totale è:

	COSTO TOTALE PROPOSTA EURO
--	-------------------------------

	.000,00
--	---------

#### E RICHIEDE

	COFINANZIAMENTO RICHIESTO EURO* (*non superiore ai massimali previsti nel disciplinare)
--	---

	.000,00
--	---------

	PERCENTUALE COFINANZIAMENTO RICHIESTO* (*non superiore al 40%)
--	---

	,00 %
--	-------

#### DICHIARA INOLTRE

che l'intervento proposto ha carattere aggiuntivo e cioè che configura un incremento dell'impegno di risorse professionali e/o finanziarie dedicate alla sicurezza stradale.

A tal fine si evidenzia, in relazione agli investimenti in sicurezza stradale dell'ultimo triennio e alle risorse professionali impegnate in questo settore, come l'intervento rappresenti un aumento quantitativo e qualitativo dell'impegno del soggetto Proponente\*.

[\*indicare cifre, personale, iniziative e progetti messi in campo dal soggetto capofila a favore della sicurezza stradale nell'ultimo triennio confrontandole con quelli relativi all'anno finanziario nel quale ricade la proposta di intervento]

purple 1

RELAZIONE DESCRITTIVA  
(max 1500 battute)

--

PERSONE IMPEGNATE,  
NUMERO E QUALIFICA

2003	
2004	
2005	
2006	

SPESE SOSTENUTE, EURO\*  
(\*in migliaia di Euro)

2003	
2004	
2005	
2006	

#### NOMINA

quale Responsabile di procedimento, per  
l'Amministrazione capofila

NOME / COGNOME  
FUNZIONE  
INDIRIZZO  
TELEFONO  
FAX  
E-MAIL


#### PRESENTA

I seguenti allegati:

- delibera

DELIBERA,  
N° E DATA

--

- elaborati di cui alla parte terza del  
"Disciplinare generale concertato per  
l'accesso ai finanziamenti"

*purple 1*



DATA  
FIRMA\*  
(\*del Legale Rappresentante dell'Ente  
indicato come capofila)


purple 2

allegato 2)

## QUADRO DESCRITTIVO

### Premessa

Il "*Quadro descrittivo*" raccoglie, in termini sintetici, tutte le informazioni più rilevanti della proposta di intervento e della sua attuazione nel tempo.

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

Nel documento sono riportate le indicazioni per la sua compilazione.

Nel sito del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti:

<http://www.infrastrutturetrasporti.it/page/standard/site.php?p=cm&o=vd&id=902>

è possibile reperire i "*Dati generali sull'incidentalità stradale*" che illustrano l'entità delle vittime, la loro evoluzione, i tassi di mortalità, ferimento e incidentalità per regione, provincia e grandi aree urbane.

Sono inoltre disponibili i dati ISTAT 2003 sul sito HYPERLINK

purple 2

**Prima parte**  
**Dati amministrativi**

(DA NON COMPILARE)

(DA COMPILARE A CURA  
DEL PROPONENTE SOLO  
ENTRO GLI SPAZI  
BORDATI;  
max 50 battute salvo  
quando diversamente  
indicato)

CODICE IDENTIFICATIVO <sup>(1)</sup>

**IL SOTTOSCRITTO**

NOME/COGNOME

IN QUALITA' DI\*  
(\*Sindaco/Presidente/...)

DELLA PROVINCIA DI / DEL COMUNE DI\*  
(\*barrare la parte che non interessa)

*[ed eventualmente]*

quale capofila del raggruppamento  
costituito\* <sup>(2)</sup>:  
(\*barrare la parte che non interessa)

DALLA PROVINCIA DI / DAL COMUNE DI

*[ed eventualmente]*

in partenariato con\* <sup>(3)</sup>:  
(\*indicare l'organismo o gli organismi  
che hanno stabilito una forma di

purple 2

partenariato con il Proponente)

	IN PARTENARIATO CON	
--	---------------------	--

	IN PARTENARIATO CON	
--	---------------------	--

in relazione a quanto indicato dal "Secondo Programma Annuale di Attuazione 2003" del "Piano Nazionale della Sicurezza Stradale. Azioni Prioritarie",

### AVANZA

la proposta di intervento denominata:

	DENOMINAZIONE INTERVENTO (max 300 battute)	
--	---	--

il cui ambito territoriale di applicazione è:

	AREA INTERESSATA* (*Provincia, Comune, Circoscrizione, Quartiere, ecc.) (max 300 battute)	
--	---	--

	VIABILITA' INTERESSATA	
--	------------------------	--

### NOMINA

quale Responsabile di procedimento, per l'Amministrazione capofila (4):

	NOME / COGNOME	
	FUNZIONE	
	INDIRIZZO	
	TELEFONO	
	FAX	
	E-MAIL	

purple 2

**Seconda parte  
Descrizione proposta**

(DA NON COMPILARE)

(DA COMPILARE A CURA  
DEL PROPONENTE SOLO  
ENTRO GLI SPAZI  
BORDATI;

max 50 battute salvo  
quando diversamente  
indicato)

**A) Stato ed evoluzione della sicurezza stradale**

- 1) Brevi cenni sulle caratteristiche generali dell'area dove si inserisce la proposta di intervento per quanto riguarda:

a)	POPOLAZIONE RESIDENTE E SUA EVOLUZIONE NELL'ULTIMO QUINQUENNIO (max 300 battute)	
----	---	--

b)	STRUTTURA SOCIO-ECONOMICA*, (*evidenziando in particolare l'eventuale presenza di oscillazioni stagionali di popolazione e traffico dovute al turismo) (max 300 battute)	
----	--	--

c)	ORGANIZZAZIONE TERRITORIALE (max 300 battute)	
----	--	--

d)	MOBILITÀ* (*indicando, se noti, i flussi di traffico) (max 300 battute)	
----	---	--

e)	SISTEMA DELLE INFRASTRUTTURE VIARIE* (*indicando l'estesa stradale) (max 300 battute)	
----	---	--

- 2) Problematiche di riferimento e principali fattori di rischio:

*purple 2*

PROBLEMATICHE  
(max 1500 battute)

--

3) Riepilogo dei dati  
sull'incidentalità <sup>(5)</sup>:

ANNO 2003

EVOLUZIONE 1999-2003, IN NUMERO

EVOLUZIONE 1999 - 2003, IN % SUL 1999

INCIDENT I	MORTI	FERIT I

ANNO 2003, TASSO DI INCIDENTALITÀ\*:  
(\*incidenti ogni 100.000 abitanti)

--

ANNO 2003, TASSO DI MORTALITÀ\*:  
(\*morti ogni 100.000 abitanti)

--

ANNO 2003, TASSO DI FERIMENTO\*:  
(\*feriti ogni 100.000 abitanti)

--

ANNO 2003, DANNO SOCIALE\*:  
(\*N. MORTI X EURO 1.134.056,00 + N. FERITI  
X EURO 21.161,00) dati ISTAT 2002

--

4) [eventuale]

Disaggregazioni territoriali dei  
dati sull'incidentalità, con  
particolare riferimento agli ambiti  
specifici di applicazione degli  
interventi:

LOCALITA'  
LOCALITA'  
LOCALITA'

	INCIDENT I	MORTI	FERITI

*purple 2*

	LOCALITA'
	LOCALITA'
	LOCALITA'


5) [eventuale]

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

	DESCRIZIONE (max 1500 battute)
--	-----------------------------------

6) 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:

	ELEMENTI QUALITATIVI (max 1500 battute)
--	--

**B) Obiettivi, contenuti e risultati attesi**

1) Obiettivi:

	OBIETTIVI (max 300 battute)
--	--------------------------------

2) Riferimenti ai campi di intervento previsti nel Secondo Programma Annuale di Attuazione 2003 \*:  
(\*barrare una o più caselle a seconda del tipo di intervento proposto)

purple 2

**2.1 MISURE URGENTI:**

2.1.1	MESSA IN SICUREZZA STRADE EXTRAURBANE A MASSIMO RISCHIO	<input type="checkbox"/>
-------	--	--------------------------

2.1.2	MESSA IN SICUREZZA ZONE URBANE A MASSIMO RISCHIO	<input type="checkbox"/>
-------	---	--------------------------

**2.2 INTERVENTI SISTEMATICI:**

2.2.1	MANUTENZIONE PROGRAMMATA DELLA RETE EXTRAURBANA	<input type="checkbox"/>
-------	--	--------------------------

2.2.2	MODERAZIONE DEL TRAFFICO E RIQUALIFICAZIONE DI STRADE E PIAZZE	<input type="checkbox"/>
-------	--	--------------------------

2.2.3	INFORMAZIONE E SENSIBILIZZAZIONE ED EDUCAZIONE ALLA SICUREZZA STRADALE	<input type="checkbox"/>
-------	---	--------------------------

2.2.4	INTERVENTI INTEGRATI	<input type="checkbox"/>
-------	----------------------	--------------------------

**2.3 MISURE PER RAFFORZARE LA CAPACITA' DI GOVERNO DELLA SICUREZZA STRADALE:**

2.3.1	CENTRI DI PIANIFICAZIONE, PROGRAMMAZIONE, MONITORAGGIO E GESTIONE	<input type="checkbox"/>
-------	---	--------------------------

2.3.2	UFFICI DI POLIZIA LOCALE DEDICATI IN MODO ESCLUSIVO ALLA SICUREZZA STRADALE	<input type="checkbox"/>
-------	---	--------------------------

2.3.3	PIANI E/O PROGRAMMI INTEGRATI	<input type="checkbox"/>
-------	-------------------------------	--------------------------

3) Descrizione sintetica della strategia (piano o programma) generale di cui la proposta è parte:

DESCRIZIONE (max 1500 battute)	<input type="text"/>
-----------------------------------	----------------------

4) Descrizione sintetica delle azioni:

DESCRIZIONE	<input type="text"/>
-------------	----------------------

purple 2

(max 1500 battute)

- 5) Durata complessiva dell'intervento (o degli interventi) proposti, in mesi:

DURATA COMPLESSIVA

- 6) Garanzia di durata degli effetti nel tempo\*  
(\*con l'indicazione della durata in anni):

DESCRIZIONE  
(max 1500 battute)

- 7) Collegamento a piani, programmi o studi sul traffico e la sicurezza\*:  
(\*elencare eventuali strumenti di pianificazione e programmazione che costituiscono riferimento diretto per gli interventi proposti, o l'uso fatto degli studi sul traffico e sicurezza)

COLLEGAMENTO  
(max 300 battute)

- 8) Coordinamento/integrazione con altre iniziative\*:  
(\*indicare gli eventuali altri interventi con i quali si coordinano gli interventi proposti)

COORDINAMENTO/INTEGRAZIONE  
(max 300 battute)

purple 2

9) 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 con indicazione del numero e della percentuale di riduzione dei morti e dei feriti)

RISULTATI ATTESI  
 (max 1500 battute)

**C) Profili tecnico-amministrativi**

1) Livello di progettazione (6):

per quanto riguarda le opere\*:

\*(in caso di più opere indicare il livello più basso)

PRELIMINARE  
 DEFINITIVO  
 ESECUTIVO


per quanto riguarda altre misure\*:

\*(in caso di più interventi indicare il livello più basso)

GENERALE O DI MASSIMA  
 OPERATIVO


2) Disponibilità di tutti gli atti preliminari e propedeutici\*

(\*elencare tutti gli eventuali atti necessari/propedeutici e indicare quali sono già stati acquisiti) (7):

2.1 ATTO

ACQUISITO

S	N
I	O

2.2 ATTO

purple 2

	ACQUISITO	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> I	<input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/> O
2.3	ATTO	<input type="text"/>	
	ACQUISITO	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> I	<input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/> O
2.4	ATTO	<input type="text"/>	
	ACQUISITO	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> I	<input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/> O
3) Disponibilità dei fattori necessari per l'avvio degli interventi <sup>(8)</sup> :			
3.1	FATTORE	<input type="text"/>	
	DISPONIBILE	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> I	<input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/> O
3.2	FATTORE	<input type="text"/>	
	DISPONIBILE	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> I	<input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/> O
3.3	FATTORE	<input type="text"/>	
	DISPONIBILE	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> I	<input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/> O
3.4	FATTORE	<input type="text"/>	
	DISPONIBILE	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> I	<input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/> O

- 4) Atti di impegno\*:  
 (\*barrare la casella relativa e, in caso affermativo indicare il numero dell'atto) <sup>(9)</sup>

# purple 2

4.1	IMPEGNO A SOSTENERE LA QUOTA DI COSTI NON COPERTA DAL FINANZIAMENTO RESO DISPONIBILE DAL PROGRAMMA DI ATTUAZIONE DEL PNSS	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> I	<input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/> O	<input type="text" value="N."/>
4.2	INDICAZIONE FONTI SPECIFICHE DI FINANZIAMENTO PER LA QUOTA DI COSTI NON FINANZIATI DAL PNSS	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> I	<input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/> O	<input type="text" value="N."/>
4.3	APPROVAZIONE DELLA PROPOSTA E DI TUTTI GLI INTERVENTI CHE LA COSTITUISCONO	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> I	<input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/> O	<input type="text" value="N."/>
4.4	SOTTOSCRIZIONE DELL'ACCORDO TRA I SOGGETTI PROPONENTI	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> I	<input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/> O	<input type="text" value="N."/>
4.5	SOTTOSCRIZIONE DELL'ACCORDO DI PARTENARIATO TRA TUTTE LE PARTI INTERESSATE	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> I	<input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/> O	<input type="text" value="N."/>
4.6	SOTTOSCRIZIONE DEGLI ACCORDI NON ONEROSI TRA TUTTE LE PARTI INTERESSATE	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> I	<input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/> O	<input type="text" value="N."/>
4.8	..... (eventuale) .....	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> I	<input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/> O	<input type="text" value="N."/>
4.9	..... (eventuale) .....	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> I	<input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/> O	<input type="text" value="N."/>

5) Descrizione degli accordi <sup>(10)</sup>:

5.1	ACCORDO SOGGETTO/I	<input type="text"/>		
	ACCORDO ONEROSO* (*in caso affermativo indicare l'onere)	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> I	<input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/> O	
	EURO FINALITÀ (max 300 battute)	<input type="text"/>		

purple 2

	CONTENUTI (max 300 battute)
--	--------------------------------

--

5.2	ACCORDO SOGGETTO/I
-----	-----------------------


	ACCORDO ONEROSO* (*in caso affermativo indicare l'onere)
--	---

S	N
I	O

	EURO
	FINALITÀ (max 300 battute)
	CONTENUTI (max 300 battute)


**D) Risorse impegnate per la realizzazione degli interventi**

1) Costi dell'intervento (in Euro):

	COSTI COMPLESSIVI
--	-------------------

QUOTA	RICHIESTA DI COFINANZIAMENTO A CARICO DEL PNSS
-------	--

	QUOTA COMPLESSIVA A CARICO DEL PROPONENTE
--	---

VALORE IN EURO	% SU TOT

	INDICARE SE LA QUOTA A CARICO DEL PROPONENTE È FINANZIATA ANCHE ATTRAVERSO ACCORDI ASSOCIATIVI O DI PARTENARIATO*
--	---

S	N
I	O

(\*in caso affermativo indicare la quota di finanziamento da accordi associativi complessiva, la quota di finanziamento complessiva da partenariato e quella a carico del proponente sul costo totale dell'intervento)

VALORE IN EURO	% SU TOT

purple 2

FINANZIAMENTO DA ACCORDI ASSOCIATIVI

FINANZIAMENTO ASSICURATO DAGLI  
ACCORDI DI PARTENARIATOFINANZIAMENTO A CARICO DEL SOGGETTO  
PROPONENTE


- 2) Personale dedicato alla proposta di intervento\*:  
(\*suddiviso per livelli e profili)

LIVELLO: LAUREATI

LIVELLO: DIPLOMATI

LIVELLO: ALTRI

TOTALE

Tecnici	Amministrativi	Totale

- 3) Settori o Servizi dell'Amministrazione proponente o delle altre Amministrazioni e soggetti partecipanti, coinvolti nella proposta:

SETTORI O SERVIZI INTERNI

SETTORI O SERVIZI ESTERNI



- 4) Collaborazioni o incarichi esterni

COLLABORAZIONI O INCARICHI ESTERNI\*

(\*in caso affermativo indicare, per ciascuna collaborazione, la

 S  
 I

 N  
 O

purple 2

denominazione del soggetto e il tipo di prestazione fornito)

4.1	DENOMINAZIONE	<input type="text"/>
	TIPO DI PRESTAZIONE (max 300 battute)	<input type="text"/>

4.2	DENOMINAZIONE	<input type="text"/>
	TIPO DI PRESTAZIONE (max 300 battute)	<input type="text"/>

**E) Strutture tecniche, di monitoraggio e Consulta**

1) Presso l'Amministrazione che presenta la proposta (o tra il raggruppamento di Amministrazioni che presentano la proposta) è attiva una struttura tecnica dedicata in modo specifico ed esclusivo alla sicurezza stradale:

1.1)	SI	<input type="checkbox"/>
------	----	--------------------------

1.2)	SI MA VIENE RAFFORZATA CON GLI INTERVENTI PREVISTI DALLA PRESENTE PROPOSTA	<input type="checkbox"/>
------	--	--------------------------

1.3)	NO ED È TRA GLI INTERVENTI PREVISTI DALLA PRESENTE PROPOSTA	<input type="checkbox"/>
------	---	--------------------------

1.4)	NO E SARÀ COSTITUITA SUCCESSIVAMENTE	<input type="checkbox"/>
------	--------------------------------------	--------------------------

1.5)	ALTRO	<input type="checkbox"/>
------	-------	--------------------------

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

1.6) Collocazione <sup>(11)</sup>:

ASSESSORATO	<input type="text"/>
-------------	----------------------

purple 2

DIPARTIMENTO

1.7) Personale della struttura  
esistente\*:  
(\*da compilare nel caso 1.1 o 1.2)

LIVELLO: LAUREATI

LIVELLO: DIPLOMATI

LIVELLO: ALTRI

TOTALE

Tecnici	Amministrativi	Totale

1.8) Personale della struttura  
realizzata nell'ambito della  
proposta\*:  
(\*da compilare nel caso 1.2 o 1.3 o  
1.5))

LIVELLO: LAUREATI

LIVELLO: DIPLOMATI

LIVELLO: ALTRI

TOTALE

Tecnici	Amministrativi	Totale

purple 2

1.9) Breve descrizione dell'attività della struttura tecnica

DESCRIZIONE  
(max 1500 battute)

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 STRUTTURA ESISTENTE RAFFORZATA

2.5) ALTRO

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

2.6) Collocazione <sup>(12)</sup>:

ASSESSORATO

DIPARTIMENTO

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

purple 2

	LIVELLO: LAUREATI
	LIVELLO: DIPLOMATI
	LIVELLO: ALTRI
	TOTALE

Tecnici	Amministrativi	Totale

2.8) Personale del centro di monitoraggio\* realizzato o rafforzato nell'ambito della proposta (\*o dedicato al monitoraggio):

	LIVELLO: LAUREATI
	LIVELLO: DIPLOMATI
	LIVELLO: ALTRI
	TOTALE

Tecnici	Amministrativi	Totale

2.9) Breve descrizione dell'attività di monitoraggio, con particolare riguardo alla proposta di intervento

	DESCRIZIONE (max 1500 battute)
--	-----------------------------------

--

purple 2

3) Presso l'Amministrazione che presenta la proposta (o tra il raggruppamento di Amministrazioni che presentano la proposta) è attiva una Consulta per la sicurezza stradale:

- 3.1) SI
- 3.2) SI, MA VIENE RAFFORZATA CON GLI INTERVENTI PREVISTI DALLA PRESENTE PROPOSTA
- 3.3) NO ED È TRA GLI INTERVENTI PREVISTI DALLA PRESENTE PROPOSTA
- 3.4) ALTRO

Se la Consulta è operativa o sarà realizzata nell'ambito della proposta, indicarne la composizione:

- 3.5) N. PERSONE COMPONENTI
- 3.6) ELENCO ORGANISMI COMPONENTI (max 300 battute)

**F) Fasi e tempi previsti dal programma di attività <sup>(13)</sup>**

Indicazione dei tempi previsti per le fasi attuative dell'intervento:

Per quanto riguarda le opere:

- APPROVAZIONE PROGETTO PRELIMINARE
- REDAZIONE PROGETTO DEFINITIVO

Durata dall'inizio (in giorni)	Data	Quota %



purple 2

**Terza parte**  
**Allegati**

(DA NON COMPILARE)

(DA NON COMPILARE)

**G) Allegati**

- 1) "Quadro descrittivo" dell'intervento,  
*[compilando lo schema riportato nell'allegato 2];*
- 2) Delibera con cui si approvano i documenti suindicati e ci si impegna a:
  - sostenere la quota di costi non coperta dal finanziamento reso disponibile dal Programma,  
*[in coerenza con quanto indicato nel "Quadro descrittivo" sopra indicato];*
  - indicare tutti i soggetti associati e la suddivisione di massima della spesa fra essi,  
*[solo nel caso la proposta venga presentata in forma associata];*
  - acquisire gli atti amministrativi mancanti necessari alla realizzazione degli interventi proposti,  
*[in coerenza con quanto indicato nel "Quadro descrittivo" sopra indicato];*
  - comunicare tempestivamente le eventuali esigenze di modifica dei contenuti della proposta e le relative motivazioni;
  - rispettare i tempi indicati e assicurare il monitoraggio dei risultati determinati dall'intervento per una durata non inferiore a tre anni a partire dalla data di collaudo dell'avvenuto completamento dei lavori;
  - predisporre e rendere disponibile un'esauriente documentazione sugli interventi e i loro effetti, per consentire alla Regione e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la loro valutazione, la diffusione e lo svolgimento di sopralluoghi;
- 3) "Dichiarazione di affidamento del ruolo di soggetto capofila" (o accordo di programma, intesa, convenzione) da

purple 2

parte di tutti gli altri soggetti associati,  
[solo nel caso la proposta venga presentata in forma associata].

Documentazione Tecnica:

4) [per tutti gli interventi, compreso quelli infrastrutturali]

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, le strutture tecniche e le modalità utilizzate per il monitoraggio dell'incidentalità e le valutazioni sui risultati determinati dall'intervento,  
[tutti gli elaborati dovranno essere in formato A4 per le relazioni e in formato A3 per gli elaborati grafici];

[nel caso di interventi infrastrutturali]

Progetto preliminare ai sensi della legge 109/94; composto dai seguenti elaborati, in originale o in copia conforme:

[in particolare, per quanto attiene ai formati richiesti, si sottolinea che questa scelta deriva dalla necessità di raccogliere in maniera sistematica e rendere di agevole consultazione tutta la documentazione pervenuta]

5.1) preventivo sommario, nel quale devono essere evidenziati:

- il costo totale dell'intervento per il quale si richiede il cofinanziamento, comprensivo di IVA,

- l'importo del contributo richiesto, in valore assoluto e in percentuale, comprensivo di IVA;

- le singole voci di spesa, suddivise in categorie di lavori, per le quali si richiede il cofinanziamento,

[formato A4];

5.2) parere preventivo di massima dell'Ente proprietario della strada, solo se diverso dal Proponente,

[formato A4];

## purple 2

5.3) inquadramento territoriale dell'infrastruttura viaria in esame con l'evidenziazione:

- della viabilità circostante;
- delle aree urbane;
- delle emergenze commerciali, produttive, turistiche, architettoniche e paesistiche;
- degli eventuali ulteriori attrattori di traffico;

dell'indicazione degli strumenti pianificatori eventualmente in essere (PRG, Piani Urbani del Traffico, piani della mobilità, piani attuativi, etc.),  
[formato A3, con banda informativa sul lato destro, preferibilmente in scala 1:10.000 e comunque compatibile con il formato richiesto, su CTR - "Carta Tecnica Regionale" - reperibile presso l'Archivio Cartografico Map Service della Regione, via dello Scalo 3/2, Bologna];

5.4) eventuale piano complessivo di cui l'intervento per il quale si richiede il cofinanziamento fa parte,  
[formato A3, con banda informativa sul lato destro, preferibilmente nella scala di cui alla precedente punto];

5.5) planimetria generale dell'intervento con evidenziate le eventuali relazioni con gli strumenti urbanistici in essere,  
[formato A3, con banda informativa sul lato destro, preferibilmente in scala 1:2.000 e comunque compatibile con il formato richiesto];

5.6) stato di fatto,  
[formato A3, con banda informativa sul lato destro, preferibilmente in scala 1:200 e comunque compatibile con il formato richiesto];

5.7) stato di progetto,  
[formato A3, con banda informativa sul lato destro, preferibilmente in scala 1:200 e comunque compatibile con il formato richiesto];

5.8) documentazione fotografica dello stato di fatto,  
[in formato cartaceo e digitale (\*.\*.jpg)].

purple 2

**Quarta parte**  
**Monitoraggio dell'intervento <sup>(14)</sup>**

(DA NON COMPILARE)

(DA COMPILARE A CURA  
DEL PROPONENTE SOLO  
ENTRO GLI SPAZI  
BORDATI;  
max 50 battute salvo  
quando diversamente  
indicato)

**H) Calendario\* <sup>(15)</sup>:**  
**(\*indicare le date e le quote per  
ogni Sal o fase di lavoro)**

1)	INIZIO LAVORI
2)	SAL 1
3)	SAL 2
4)	SAL 3
5)	FINE LAVORI

Quota %	Data emissione

**I) Eventuali variazioni apportate al  
progetto originario:**

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

MOTIVI  
(max 300 battute)

2) Tipo di variazione:

TIPO DI VARIAZIONE  
(max 300 battute)

3) La variazione ha determinato una  
variazione dei costi:

purple 2

	VARIAZIONE*
--	-------------

S
I

N
O

	<i>*in caso affermativo indicare l'importo, EURO</i>
--	--

--

**J) Valutazioni:**

- 1) Eventuali problematiche rilevate durante l'attuazione:

	EVENTUALI PROBLEMATICHE (max 1500 battute)
--	---

--

- 2) Eventuali provvedimenti adottati per superare le problematiche:

	EVENTUALI PROVVEDIMENTI (max 1500 battute)
--	---

--

- 3) *Presentazione dei risultati nell'ambito delle attività di informazione/ promozione promosse e coordinate dal piano nazionale della sicurezza stradale:*

	PRESENTAZIONE*
--	----------------

S
I

N
O

*\*(in caso affermativo descriverla brevemente)*

	DESCRIZIONE (max 1500 battute)
--	-----------------------------------

--

- 4) Valutazione sui risultati a 1 anno\*:  
(*\*redigere un breve rapporto*)

	VALUTAZIONE A 1 ANNO (max 1500 battute)
--	--

--

- 5) Valutazione sui risultati a 2 anni\*:  
(*\*redigere un breve rapporto*)

*purple 2*

VALUTAZIONE A 2 ANNI  
(max 1500 battute)

- 6) Valutazione sui risultati a 3  
anni\*: (\*redigere un breve rapporto)

VALUTAZIONE A 3 ANNI  
(max 1500 battute)

*purple 2*

#### **ISTRUZIONI PER LA COMPILAZIONE**

*NB questo quadro descrittivo riassume in maniera sintetica le informazioni riguardanti la proposta; eventuali ulteriori approfondimenti dovranno essere inseriti nella specifica documentazione tecnica da allegare alla proposta.*

- (<sup>1</sup>) 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).*
- (<sup>2</sup>) Il soggetto proponente è formato da un raggruppamento quando più di una amministrazione locale condivide 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.).*
- (<sup>3</sup>) Sono considerati soggetti di partenariato gli organismi pubblici che non hanno competenze istituzionali in materia di sicurezza stradale e gli organismi privati, quando collaborano con il soggetto proponente alla definizione e alla attuazione della proposta di intervento e concorrono a sostenerne gli oneri.*
- (<sup>4</sup>) Se il proponente è un raggruppamento il responsabile del procedimento deve appartenere all'amministrazione capofila.*
- (<sup>5</sup>) Qualora non fossero disponibili i dati al 2003 riportare quelli al 2002 e indicare l'evoluzione nel periodo 1998-2002. Per tasso di mortalità, ferimento e incidentalità si intende il numero di morti, feriti e incidenti per 100.000 abitanti.*
- (<sup>6</sup>) 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.*
- (<sup>7</sup>) Ad esempio, nel caso di realizzazione di opere infrastrutturali, potrebbe essere necessario l'atto per l'esproprio del suolo, nel caso di educazione alla sicurezza stradale nelle scuole, un accordo con il responsabile dell'istituto scolastico, etc. Si dovranno dunque elencare tutti gli atti, gli accordi, i nulla-osta indispensabili per*

## purple 2

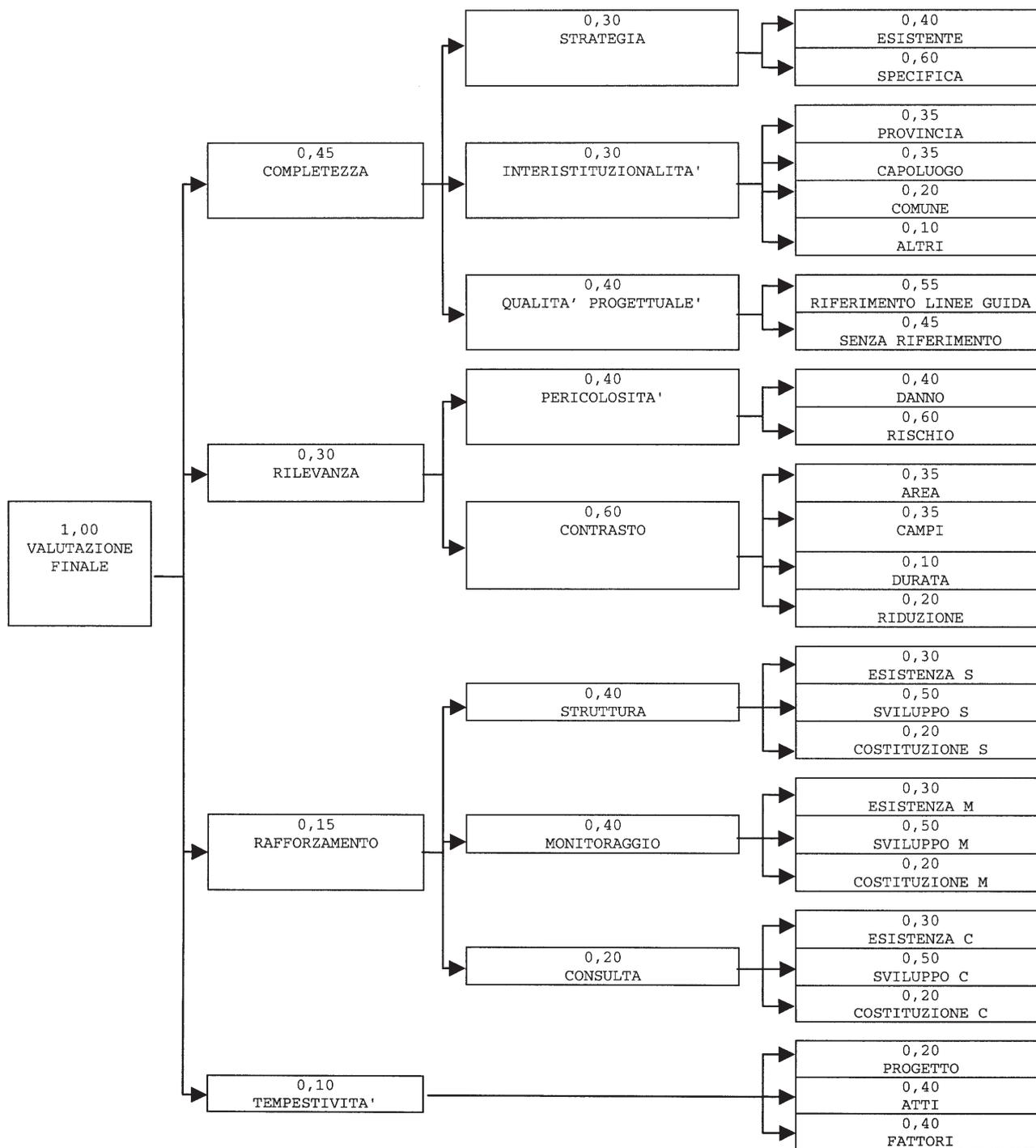
realizzare gli interventi e indicare quali sono già stati acquisiti dal proponente. Si noti che la compilazione di questo quadro comporta lo svolgimento di una accurata ricognizione sul complesso degli atti che il proponente dovrà realizzare per poter avviare concretamente gli interventi proposti.

- (<sup>8</sup>) 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 infrastrutturali potrebbe essere necessaria la piena disponibilità del suolo, nel caso della realizzazione di un centro di monitoraggio, 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 debbono essere acquistate 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.
- (<sup>9</sup>) Gli atti amministrativi indicati di seguito sono del tutto esemplificativi.
- (<sup>10</sup>) Elencare gli eventuali accordi con Regione, Province e Comuni o 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.
- (<sup>11</sup>) Indicare l'Assessorato e l'Ufficio o il Dipartimento presso il quale è inquadrata la struttura tecnica.
- (<sup>12</sup>) Indicare l'Assessorato e l'Ufficio o il Dipartimento presso il quale è inquadrato il centro di monitoraggio.
- (<sup>13</sup>) Questo quadro dovrà essere compilato sulla base delle previsioni di avanzamento dello stato dei lavori; la suddivisione delle quote relative ai SAL, va indicata se conosciuta (*ad esempio progetto già in fase esecutiva*).
- (<sup>14</sup>) Questa parte della scheda deve essere compilata ed inviata solo dopo la realizzazione dell'intervento, perché è relativa al monitoraggio delle fasi attuative.
- (<sup>15</sup>) Questo quadro dovrà essere compilato sulla base dell'effettivo avanzamento dello stato dei lavori.

purple 3

allegato 3)  
**SCHEDA DELLE CONDIZIONI**  
 per determinare la priorità della proposta

**Schema ad albero**



*purple 3*

**Schema ad albero  
Descrizione termini e pesi**

nome	descrizione	peso	peso normalizzato
COMPLETEZZA	Completezza della proposta in relazione alla sua interistituzionalità, qualità progettuale e suo inserimento in una strategia per migliorare la sicurezza stradale	0,45	1
RILEVANZA	Rilevanza della proposta in relazione all'entità del rischio e del danno sociale e alla capacità dell'intervento di ridurre l'entità delle vittime	0,30	1
RAFFORZAMENTO	Rafforzamento, mediante la proposta, della capacità di governo della sicurezza stradale	0,15	1
TEMPESTIVITA'	Tempestività della proposta in relazione al suo livello di cantierabilità	0,10	1
STRATEGIA	Relazione con piani o programmi esistenti o specifici	0,30	1
INTERISTITUZIONALITA'	Capacità di coinvolgimento di soggetti e settori differenti	0,40	1
QUALITA' PROGETTUALE	Capacità di proporre un progetto integrato sviluppando e relazionando gli aspetti relativi a differenti ambiti (urbanistico, ambientale e stradale), anche in riferimento alle "Linee guida regionali per la progettazione delle infrastrutture stradali"	0,30	1
PERICOLOSITA'	Rilevanza del danno sociale e dei fattori di rischio	0,40	1
CONTRASTO	Capacità di contrastare i fattori di rischio e ridurre il danno sociale	0,60	1
STRUTTURA	Caratteristiche della struttura tecnica dedicata in modo specifico ed esclusivo	0,40	1

purple 3

	alla sicurezza stradale		
MONITORAGGIO	Caratteristiche della struttura di monitoraggio	0,40	1
CONSULTA	Caratteristiche della composizione della Consulta	0,20	1
ESISTENTE	Valutazione dei piani o programmi esistenti di riferimento	0,40	0,0480000
SPECIFICA	Valutazione dei piani o programmi specifici di riferimento	0,60	0,0720000
PROVINCIA	Valutazione della partecipazione delle Amministrazioni Provinciali	0,35	0,0560000
CAPOLUOGO	Valutazione della partecipazione delle Amministrazioni Capoluogo	0,35	0,0560000
COMUNE	Valutazione della partecipazione delle Amministrazioni Comunali non Capoluogo	0,20	0,0320000
ALTRI	Valutazione della partecipazione di soggetti pubblici o privati	0,10	0,0160000
RIFERIMENTO LINEE GUIDA	Valutazione della capacità di sviluppare un progetto di qualità in riferimento alle Linee guida regionali	0,55	0,0600000
SENZA RIFERIMENTO	Valutazione della capacità di sviluppare un progetto di qualità con riferimento a metodi non direttamente riconducibili alle Linee guida regionali	0,45	0,0600000
DANNO	Valutazione dell'entità del danno sociale	0,40	0,0560000
RISCHIO	Valutazione della capacità di individuazione dei fattori di rischio causa del danno sociale	0,60	0,0840000
AREA	Valutazione della capacità di individuazione dell'area di intervento, in relazione ai fattori di rischio	0,35	0,0735000
CAMPI	Valutazione della capacità di individuare i campi di intervento a contrasto dei fattori di rischio	0,35	0,0735000

*purple 3*

DURATA	Valutazione della durata degli effetti dell'intervento nel tempo	0,10	0,0210000
RIDUZIONE	Valutazione della riduzione attesa delle vittime	0,20	0,0420000
ESISTENZA S	Valutazione della struttura tecnica esistente	0,30	0,0180000
SVILUPPO S	Valutazione del grado di rafforzamento previsto della struttura tecnica esistente	0,50	0,0300000
COSTITUZIONE S	Valutazione della struttura tecnica da costituire	0,20	0,0120000
ESISTENZA M	Valutazione della struttura di monitoraggio esistente	0,30	0,0180000
SVILUPPO M	Valutazione del grado di rafforzamento previsto della struttura di monitoraggio esistente	0,50	0,0300000
COSTITUZIONE M	Valutazione della struttura di monitoraggio da costituire	0,20	0,0120000
ESISTENZA C	Valutazione della composizione della Consulta esistente	0,30	0,0090000
SVILUPPO C	Valutazione del grado di rafforzamento previsto della Consulta esistente	0,50	0,0150000
COSTITUZIONE C	Valutazione della composizione della Consulta da costituire	0,20	0,0060000
PROGETTO	Valutazione del livello di progettazione	0,20	0,0200000
ATTI	Valutazione della completezza degli atti amministrativi	0,40	0,0400000
FATTORI	Valutazione della disponibilità dei fattori necessari alla realizzazione della proposta	0,40	0,0400000
VALUTAZIONE FINALE	OBIETTIVO	1,00	0

purple 4

allegato 4)

**SCHEMA DI CONVENZIONE TIPO**

*tra la Regione Emilia Romagna e il Proponente*

La Regione Emilia-Romagna, con sede in Bologna, viale Aldo Moro 52, (C.F. 80062590379) da qui in avanti denominata "Regione", nella persona del Responsabile del Servizio Viabilità, \_\_\_\_\_, in attuazione della delibera della Giunta regionale n. \_\_\_\_\_ del \_\_\_\_\_

E

\_\_\_\_\_, con sede in \_\_\_\_\_, codice fiscale \_\_\_\_\_, d'ora in poi denominato "Proponente" nella persona del \_\_\_\_\_, il quale interviene al presente atto in forza della \_\_\_\_\_-;

PREMESSO CHE:

- la legge 144/99 istituisce il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale;
- 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 CIPE, con delibera n. 81 del 13 novembre 2003 ha approvato il "Secondo programma annuale di attuazione 2003";
- il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha disposto con il D.M. n. 4549 del 22 dicembre 2003 l'attribuzione dei fondi alle regioni per la realizzazione di interventi in attuazione del suddetto programma;

*purple 4* 

- con delibera di Giunta Regionale n. \_\_\_\_\_ del \_\_\_\_\_ è stato approvato il "Disciplinare generale concertato per l'accesso ai finanziamenti", in attuazione del suddetto programma;
- il \_\_\_\_\_ con nota del \_\_\_\_\_ prot. n° \_\_\_\_\_ ha presentato \_\_\_\_\_ la \_\_\_\_\_ proposta \_\_\_\_\_ denominata " \_\_\_\_\_ ";
- la Commissione nominata con determina del Direttore Generale alla Programmazione Territoriale e Sistemi di Mobilità n. 7042 del 20 maggio 2005 ha valutato le proposte pervenute e formulato la graduatoria delle richieste;
- la Giunta Regionale, con delibera n. \_\_\_\_\_ del \_\_\_\_\_ ha approvato la graduatoria e definito l'elenco delle proposte di intervento ammesse al cofinanziamento;
- tra le proposte di intervento ammesse al cofinanziamento figura al \_\_\_\_\_° posto la proposta in oggetto, che prevede un cofinanziamento di Euro \_\_\_\_\_;
- si è verificata la corrispondenza del progetto definitivo e del programma operativo, approvato con delibera di \_\_\_\_\_ n \_\_\_\_\_ con la proposta ammessa.

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

*purple 4* 

convenzione le parti, relativamente agli interventi che presuppongono la realizzazione di opere, fanno riferimento alle disposizioni della legge 11 febbraio 1994, n. 109 e successive modifiche ed integrazioni, del Regolamento approvato con D.P.R. 21 dicembre 1999, n. 554, nonché alle norme del Capitolato generale d'appalto dei lavori pubblici, approvato con D.M. 19 aprile 2000 n. 145 che, sebbene non allegate, formano parte integrante e sostanziale del presente atto, ed in genere a tutta la vigente normativa in materia di lavori pubblici.

2) Le premesse, la documentazione relativa alla proposta, la delibera di approvazione della proposta definitiva, il progetto definitivo e il programma operativo, l'intesa con le altre parti, conservati agli atti del competente Servizio regionale, fanno parte integrante e sostanziale della presente convenzione.

#### Art. 2

##### **Oggetto e finalità della convenzione**

1) La Regione concorre con il proponente all'attuazione della proposta denominata: "\_\_\_\_\_".

2) L'onere complessivo per la realizzazione della proposta di intervento è stato determinato, dal Proponente, in Euro \_\_\_\_\_.

3) L'importo complessivo del finanziamento concedibile è determinato, sulla base di quanto indicato dal Proponente, in relazione ai massimali stabiliti all'articolo 8 del Disciplinare,

*purple 4* 

corrispondenti ad un limite di impegno annuo pari a Euro \_\_\_\_\_, comprensivo di capitale ed interessi per quindici annualità, tenuto conto dell'interesse fisso applicato dalla Cassa DDPP al momento della approvazione della graduatoria.

*Art. 3*

**Tempi**

1) Entro 8 mesi dalla firma della presente convenzione dovrà essere presentato al competente Servizio regionale il verbale di consegna lavori, il certificato di inizio lavori o una dichiarazione del Responsabile del Procedimento dell'inizio delle attività.

2) La convenzione avrà termine con la rendicontazione delle spese e il saldo del mutuo, di cui al successivo articolo

*Art. 4*

**Verifiche e monitoraggio**

1) La Regione svolgerà un'azione di assistenza e di monitoraggio della proposta.

2) In relazione alla suddetta azione, il Proponente renderà disponibile la documentazione e il personale eventualmente necessari.

*Art. 5*

**Erogazione del cofinanziamento**

1) L'allocazione delle risorse e le modalità della loro erogazione avverranno coerentemente alle disposizioni del Programma ed in particolare ai punti 4.4.3 e 6.1.2, demandando a

*purple* 4

successivi atti l'individuazione dei criteri e delle modalità per l'erogazione e pagamento dei mutui così come previsto dalla Legge n. 311/2004, art. 1 commi 75, 76, 77.

2) In caso di variazioni del tasso fisso di interesse effettivo applicato al momento della concessione rispetto al tasso di interesse ipotetico utilizzato per la formazione del limite di impegno annuo assentito con delibera di Giunta regionale \_\_\_\_\_, il proponente si impegna ad approvare il nuovo quadro economico-finanziario dell'intervento e ad individuare i mezzi di copertura per l'intero intervento.

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 al Proponente e il loro sfruttamento dovrà svolgersi in modo concordato.

2) Il Proponente collaborerà alla eventuale pubblicizzazione e diffusione dei risultati mettendo a disposizione materiali e documenti.

Art. 7

#### **Variazioni**

1) Il Proponente dovrà comunicare alla Regione la necessità di eventuali variazioni in corso d'opera, a mezzo di lettera raccomandata.

*purple 4*

2) La Regione, valutata l'ammissibilità delle variazioni a mezzo di esame istruttorio, adotterà il provvedimento di variante comunicandolo a mezzo di raccomandata al Proponente.

3) In caso di accettazione delle variazioni, queste dovranno essere inserite nel Quadro descrittivo che, così aggiornato, dovrà essere trasmesso alla Regione e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti unitamente ad una breve relazione tecnica.

4) Qualora tali variazioni comportino maggiori oneri, questi saranno sostenuti esclusivamente del Proponente.

#### Art. 8

#### **Collaudo**

1) Per le opere, il collaudo sarà effettuato a cura del Proponente nel rispetto della normativa vigente.

2) Per le altre attività il collaudo sarà sostituito da una dichiarazione finale del Responsabile del procedimento.

#### Art. 9

#### **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, fatto salvo quanto riportato all'art. 7, il Proponente ha l'obbligo di eliminare le cause di tale difformità entro il termine che, a mezzo di lettera raccomandata, sarà fissato dalla Regione.

*purple* 4 

2) Trascorso inutilmente tale termine, la Regione provvederà ad effettuare una diffida ad adempiere entro un ulteriore termine, anch'esso comunicato a mezzo di lettera raccomandata.

3) Trascorso inutilmente l'ulteriore termine concesso al Proponente, la presente convenzione è risolta di diritto e il relativo cofinanziamento è revocato.

4) La risoluzione della convenzione comporta l'obbligo per il Proponente di restituire gli eventuali importi corrisposti e per i quali non esistano giustificazioni di spesa, con la maggiorazione degli interessi legali.

*Art. 10*

#### **Responsabilità**

Il Proponente esonera e tiene indenne la Regione da qualsiasi impegno e responsabilità che a qualsiasi titolo possa derivare dalla realizzazione della proposta.

*Art. 11*

#### **Definizione delle controversie**

Per la definizione giudiziale di ogni eventuale controversia, si conviene di eleggere il Foro di Bologna.

*Art. 12*

#### **Registrazione e oneri fiscali**

La presente convenzione sarà registrata solo in caso d'uso ai sensi dell'art. 5, II comma, del DPR 26 ottobre 1972, n. 634 e successive modifiche e integrazioni, a cura e spese della parte richiedente. E' inoltre esente da bollo ai sensi dell'art. 16,

*purple 4* 

Tab. B, del DPR 26 ottobre 1972, n. 642, modificato dall'art. 28  
del DPR 30 dicembre 1982, n. 955.

Bologna, Li \_\_\_\_\_

LA REGIONE

IL PROPONENTE

---

---

---

8

Regione

**TOSCANA**



## SEZIONE I

### GIUNTA REGIONALE - Deliberazioni

DELIBERAZIONE 30 giugno 2003, n. 642

**Programma annuale di attuazione 2002 del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale approvati con delibera C.I.P.E. del 29.11.2002. Attuazione regionale finalizzata all'individuazione di interventi per la successiva allocazione delle risorse assegnate alla Regione Toscana dal D.M. del 12.12.2002.**

#### LA GIUNTA REGIONALE

Visto l'art.32 della Legge 17 maggio 1999, n. 144, che prevede la predisposizione, a cura del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, del Piano della Sicurezza Stradale, dei Piani annuali attuativi da sottoporre alla successiva approvazione del C.I.P.E.;

Preso atto che il C.I.P.E., con delibera del 29.11.2002, ha approvato il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (di seguito chiamato "Piano") e contestualmente il primo Programma annuale di attuazione per il 2002 (di seguito chiamato "Programma");

Preso atto che il Programma individua linee di azione tese a determinare direttamente una riduzione del numero delle vittime degli incidenti stradali e linee di azione che tendono a rafforzare e riorganizzare le strutture e gli strumenti di governo della sicurezza stradale in generale;

Preso atto che il Programma è finanziato con le risorse rese disponibili dall'art.56 della Legge n. 488/99 recante "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato", che sono determinate da limiti di impegno per 15 anni di 25 miliardi per anno nel capitolo 7.159 dell'esercizio finanziario 2001 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per un complesso di 375 miliardi di Lire, pari a 193,671 milioni di Euro.

Visto il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 12.12.2002 con il quale, per le finalità di attuazione del Programma, si dispone l'impegno a favore della Regione Toscana della somma di Euro 795.420,00 quale limite d'impegno per 15 anni;

Preso atto che il Programma affida alle Regioni il compito di attuare l'individuazione degli interventi da finanziare dando modo agli enti locali proprietari di strade, Province e Comuni, di avanzare proposte coerenti con le finalità del Programma stesso;

Preso atto che il Programma, al punto 9.1, demanda ad un successivo decreto interministeriale l'individuazione dei criteri e delle modalità per l'autorizzazione agli enti proprietari a contrarre mutui in relazione alle risorse sopra indicate e che tale decreto non è ad oggi ancora stato emanato.

Considerato che con DGR n.231/03 è stata istituita la Commissione prevista dal Programma, costituita da tecnici regionali, provinciali designati dall'U.R.P.T. e comunali designati dall'A.N.C.I. della Toscana. La Commissione ha definito i criteri per la formulazione, presentazione e valutazione delle proposte redigendo la seguente documentazione, approvata nella riunione del 25.06.2003 con apposito verbale, che secondo l'ordine di seguito riportato costituisce allegato alla presente deliberazione:

ALLEGATO 1 - Disciplinare regionale redatto da Regione Toscana, U.R.P.T. ed A.N.C.I. Toscana;

ALLEGATO 2 - Allegato A - quadro descrittivo;

ALLEGATO 3 - Allegato A1 - dati generali sull'incidentalità stradale;

ALLEGATO 4 - Allegato B - scheda delle condizioni che contribuiscono a determinare la priorità della proposta;

ALLEGATO 5 - Allegato C - analisi generale dell'incidentalità;

Considerato opportuno procedere all'attuazione del Programma, per il 2002, mediante l'individuazione delle proposte degli Enti locali, Province e Comuni, finalizzata alla formulazione di una graduatoria in base alla quale allocare le risorse rese disponibili ed impegnate dallo Stato a favore della Regione Toscana con il DM 12.12.2003 sopra richiamato, e di stabilire i termini di presentazione.

A voti unanimi

#### DELIBERA

1. di approvare gli elaborati di seguito elencati, predisposti dalla Commissione citata nelle premesse, che costituiscono allegati alla presente deliberazione secondo la numerazione di seguito elencata:

ALLEGATO 1 - Disciplinare regionale redatto da Regione Toscana, U.R.P.T. ed A.N.C.I. Toscana;

ALLEGATO 2 - Allegato A - quadro descrittivo;

ALLEGATO 3 - Allegato A1 - dati generali sull'incidentalità stradale;

ALLEGATO 4 - Allegato B - scheda delle condizioni che contribuiscono a determinare la priorità della proposta;

ALLEGATO 5 - Allegato C - analisi generale dell'incidentalità;

2. di dare inizio all'attuazione del Programma, consentendo agli Enti locali, Province e Comuni, la presentazione di proposte finalizzate alla formazione di una graduatoria, per l'accesso ai finanziamenti impegnati a favore della Regione Toscana dal Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 12.12.2002;

3. di stabilire che la presentazione delle proposte da parte degli Enti locali, Province e Comuni, alla Regione Toscana, potrà avvenire dalla data di pubblicazione della presente deliberazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Toscana fino alle ore 12.00 del giorno 15.10.2003. Le proposte dovranno essere presentate, nel rispetto dei luoghi, dei modi, dei tempi e complete della

documentazione richiesta così come indicato negli allegati di cui al precedente punto 1.

In ragione del particolare rilievo del provvedimento, che deve essere portato alla conoscenza della generalità dei cittadini, se ne dispone ai sensi dell'art. 2, comma 3, della L.R. 9/95 la pubblicazione per intero sul B.U.R.T. (compresi gli allegati).

*Segreteria della Giunta*

*Il Coordinatore*

Valerio Pelini

SEGUONO ALLEGATI



**REGIONE TOSCANA**  
Giunta Regionale

Attuazione regionale del  
**PROGRAMMA ANNUALE DI ATTUAZIONE 2002**  
del  
**PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE**

Disciplinare regionale redatto da Regione Toscana,  
U.R.P.T. e A.N.C.I. Toscana

**M A G G I O     2 0 0 3**

#### Contenuti del documento

- a) il Disciplinare redatto di concerto fra Regione Toscana, U.R.P.T. ed A.N.C.I. sezione della Toscana;
- b) la documentazione tecnica, come di seguito indicato, per l'attuazione del Disciplinare:
  1. lo schema di domanda (in due versioni, proposta di intervento presentata da una Amministrazione singola e proposta di intervento presentata da un raggruppamento di Amministrazioni),
  2. il *“Quadro descrittivo”* (all. A) e la relativa appendice costituita dalla tabella *“Dati generali sull'incidentalità”* (all. A1),
  3. la *“Scheda delle condizioni che contribuiscono a determinare la priorità della proposta”* (all. B),
  4. la *“Analisi generale dell'incidentalità”* (all. C)

### **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 12.12.2002 che assegna alla Regione Toscana € 795.420,00, valore riferito alla prima annualità dei limiti d'impegno quindicennale, destinati ad interventi delle Province e dei Comuni toscani, finalizzati a migliorare la sicurezza stradale, la Regione Toscana intende attuare, di concerto con U.R.P.T. e A.N.C.I. sezione della Toscana, il Programma ed il Piano sopra richiamati, individuando gli interventi più coerenti ai principi di riferimento ivi contenuti.
- 2) Sulla base del suddetto limite d'impegno, la Regione indirà apposita asta pubblica finalizzata alla contrazioni da parte dei soggetti beneficiari dei mutui destinati a finanziare il Piano Nazionale della Sicurezza Statale impegnandosi con la banca aggiudicataria, attraverso la stipula di apposita convenzione, al pagamento della rata d'ammortamento dei mutui.
- 3) A prescindere dal pagamento della rata, che dal punto di vista amministrativo viene curato dalla Regione Toscana, i mutui, se pur assistiti totalmente dal contributo statale, dal punto di vista giuridico costituiscono indebitamento a carico di ogni singolo Ente Locale.
- 4) L'asta pubblica sarà impostata in modo tale da consentire ai Comuni e alle Province aggiudicatarie dei contributi, nell'ipotesi che debbano ricorrere al mercato creditizio per il completamento degli interventi, di contrarre alle stesse condizioni economiche una quota aggiuntiva di mutuo per la quale gli oneri, per capitale ed interessi, saranno direttamente corrisposti dall'amministrazione aggiudicataria alla banca.

### **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.
- 5) 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, anche in quanto gestori di strade regionali e titolari delle funzioni attribuite ai sensi dell'art.23, comma 3, della L.R. n.88/98, 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 Regione Toscana, U.R.P.T. ed A.N.C.I.**

- 1) La Regione Toscana ha istituito la Commissione, prevista dal Programma al comma 10.2, con deliberazione della Giunta Regionale del 17.03.2003, n.231, che ne indica i compiti, in accordo con U.R.P.T. ed A.N.C.I. sezione della Toscana.
- 2) La Commissione provvederà alla definizione della graduatoria di merito per l'allocatione 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, che aderirà alle procedure di cui ai commi 2, 3 e 4 del precedente art.1, presenta domanda alla Regione Toscana, utilizzando lo schema riportato nella Documentazione Tecnica allegata al presente bando, alla sezione 1<sup>a</sup> e corredata, pena esclusione, dai seguenti elaborati:
  - a) il *“Quadro descrittivo”* dell'intervento, il cui schema è riportato nella Documentazione Tecnica allegata al presente bando, alla sezione 2<sup>a</sup>;
  - b) scheda delle condizioni che contribuiscono a determinare la priorità della proposta, sezione 3<sup>a</sup>;
  - c) l'analisi generale dell'incidentalità compilata come indicato nella Documentazione Tecnica, sezione 4<sup>a</sup>;
  - 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 109/94;
  - f) la nomina del responsabile del procedimento e l'impegno a comunicare tempestivamente alla Regione Toscana 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), nel caso in cui la proposta sia ammessa a finanziamento, presentando l'atto di assunzione dell'impegno di spesa prima della stipula della convenzione di cui all'art.10, nei tempi che verranno indicati dalla Regione;  
Nel caso di richiesta di adesione alle condizioni economiche del mutuo individuato dalla Regione Toscana a seguito di apposita asta, indicazione dell'importo del mutuo con oneri a carico dell'amministrazione presentando l'autorizzazione dell'organismo competente alla contrazione del mutuo prima della stipula della convenzione di cui all'art.10 nei tempi che verranno indicati dalla Regione.
  - 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:
- a- essere consegnate alla Regione Toscana - Dipartimento delle Politiche Territoriali ed Ambientali - Ufficio del Protocollo - via di Novoli n.26, Firenze, entro e non oltre le ore 12.00 del giorno 15 ottobre 2003.
  - b- essere indirizzate a Regione Toscana, Dipartimento delle Politiche Territoriali ed Ambientali - Area Infrastrutture -, Via Bardazzi n.19-21 - 50127 Firenze.
- 4) La Regione, conclusi i lavori della Commissione e preso atto della graduatoria di merito, comunica alle Amministrazioni interessate l'esito della valutazione della proposta.
- 5) L'allocazione delle risorse avverrà coerentemente 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'art.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 3. In particolare, ai soli fini della determinazione dei massimali di cofinanziamento, hanno carattere di:
  - grande area urbana, le Province con popolazione superiore a 500.000 abitanti e i Comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti;
  - struttura territoriale "intermedia", le Province con popolazione compresa tra 300.000 e 500.000 abitanti e i Comuni con popolazione compresa tra 10.000 e 50.000 abitanti;
  - struttura territoriale "di piccola dimensione", le Province con popolazione inferiore a 300.000 abitanti e 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.

<b>MASSIMALI INDICATIVI PER GLI INTERVENTI IN ATTUAZIONE DEL PIANO</b>		
<i>(I valori sono espressi in milioni di €)</i>		
	Incentivi del Piano	
	Valore	Quota %
<b>INTERVENTI SULLA RETE STRADALE</b> (misure indicate ai punti 3.1; 3.2; 3.3; 3.4; )		
Province e Comuni che costituiscono una grande area urbana	1.2	40%
Province e Comuni di dimensione intermedia	0.45	45%
Province e Comuni di piccola dimensione	0.3	50%
<b>TUTTE LE ALTRE MISURE FINANZIATE</b> (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 grande area urbana	1.2	50%
Province e Comuni di dimensione intermedia	0.45	55%
Province e Comuni di piccola dimensione	0.3	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 richiesto un massimale di 1.5 milioni di € e una quota di cofinanziamento pari al 60% del costo complessivo, nel caso in cui la proposta riguardi l'attuazione di Piani o programmi su un arco pluriennale.

- 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 viene elaborata 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) 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.
- 3) 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.
- 4) La graduatoria di cui al primo comma del presente articolo resta valida anche per l'assegnazione di ulteriori risorse finanziarie che si venissero a rendere disponibili e fossero utilizzabili per le finalità proprie del "Programma Annuale di Attuazione 2002", fino all'entrata in vigore del successivo "Programma Annuale di Attuazione 2003".
- 5) La Regione, approva la graduatoria e i corrispondenti cofinanziamenti potenziali, definisce l'elenco delle proposte di intervento ammesse al cofinanziamento, stabilisce l'assegnazione dei fondi e trasmette al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti i sopraindicati atti, assieme ai relativi Quadri Descrittivi.
- 6) La Regione dà comunicazione all'Ente assegnatario del potenziale cofinanziamento tramite lettera raccomandata, secondo l'ordine delle posizioni 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 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

- 109/94 e successive modifiche ed integrazioni ed in genere tutta la normativa vigente in materia di lavori pubblici.
- 4) La Regione valuta, a mezzo di esame istruttorio, l'ammissibilità delle eventuali variazioni comunicate dall'Amministrazione assegnataria. 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 disponibile presso la Regione Toscana, Dipartimento delle Politiche Territoriali ed Ambientali, Area Infrastrutture, via Bardazzi nn.19-21, Firenze.

#### **Articolo 10. Stipula delle convenzioni**

1. Per l'attuazione degli interventi verrà stipulata fra la Regione Toscana e l'ente ammesso al finanziamento una convenzione con la quale si perfezioneranno gli accordi attuativi e verranno disciplinati e specificati, in particolare, i seguenti contenuti:
  - a- Denominazione e contenuti della proposta di intervento;
  - b- Onere complessivo e cofinanziamento;
  - c- Impegno allo svolgimento delle verifiche e del monitoraggio;
  - d- Modalità di erogazione del cofinanziamento e di eventuale revoca;
  - e- Diffusione dei risultati;
  - f- Collaudo delle eventuali opere civili;
  - g- Termini per la risoluzione della convenzione;
  - h- Rapporto tra Amministrazione assegnataria dei cofinanziamenti e terzi;
  - i- Risoluzione di controversie;
  - j- Registrazione ed esecutività della convenzione.
2. L'Ente proponente ammesso al cofinanziamento, reso disponibile dal Programma sulla base della graduatoria, di cui all'art. 5 comma 2, al fine della stipula della convenzione, dovrà produrre l'atto di impegno di spesa necessaria per l'attuazione della proposta, entro 30 giorni dal ricevimento della comunicazione di cui all'art.8 comma 6.
3. La Regione si riserva di approvare una bozza di convenzione tipo dopo l'emana-zione del Decreto Interministeriale di cui all'art.6, comma 5<sup>^</sup>, del presente disciplinare.

# 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 Toscana, U.R.P.T. e A.N.C.I. Toscana" 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 € ..... e richiede un finanziamento di € ....., pari al \_\_ % del costo complessivo, di impegnarsi, nel caso di aggiudicazione dei contributi, a stipulare il mutuo sulla base della convenzione tra regione Toscana e Banca prevista dal comma 2 del Disciplinare regionale prima richiamato nei tempi e modi che la Regione indicherà nell'atto di concessione. Sempre nel caso di concessione dei contributi di richiedere la stipula di un mutuo aggiuntivo, alle stesse condizioni economiche del mutuo individuato alla Regione Toscana, di importo pari a Euro .....

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

- a. "Quadro descrittivo" dell'intervento (All. A);
- b. "Scheda delle condizioni che contribuiscono a determinare la priorità della proposta", (all. B);
- c. "Analisi dell'incidentalità" (All. C);
- d. progetto secondo quanto stabilito all'art.6 del Disciplinare. (All. D; se la proposta comprende più interventi descritti attraverso più progetti, questi saranno elencati come allegato D1, D2 ... Dn);
- e. nomina del responsabile di procedimento;
- f. delibera riguardante l'impegno:
  - a 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 Toscana, U.R.P.T. e A.N.C.I. Toscana" 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 € ..... e richiede un finanziamento di € ....., pari al \_\_ % del costo complessivo, di impegnarsi, nel caso di aggiudicazione dei contributi, a stipulare il mutuo sulla base della convenzione tra regione Toscana e Banca prevista dal comma 2 del Disciplinare regionale prima richiamato nei tempi e modi che la Regione indicherà nell'atto di concessione. Sempre nel caso di concessione dei contributi di richiedere la stipula di un mutuo aggiuntivo, alle stesse condizioni economiche del mutuo individuato alla Regione Toscana, di importo pari a Euro .....

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

- a. "Quadro descrittivo" dell'intervento (All. A);
- b. "Scheda delle condizioni che contribuiscono a determinare la priorità della proposta", (all. B);
- c. "Analisi dell'incidentalità" (All. C);
- d. progetto secondo quanto stabilito all'art.6 del Disciplinare. (All. D; se la proposta comprende più interventi descritti attraverso più progetti, questi saranno elencati come allegato D1, D2 ... Dn);
- e. nomina del responsabile di procedimento;

- f. delibera riguardante l'impegno:
- a 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

\_\_\_\_\_

**ALLEGATI****Sezione 2****QUADRO DESCRITTIVO**

Vedi Allegato A e appendice A1

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

Vedi Allegato B

**Sezione 4****ANALISI GENERALE DELL'INCIDENTALITÀ**

Vedi Allegato C



**REGIONE TOSCANA**  
Giunta Regionale

Attuazione regionale del  
**PROGRAMMA ANNUALE DI ATTUAZIONE 2002**  
del  
**PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE**

Disciplinare regionale redatto da Regione Toscana,  
U.R.P.T. e A.N.C.I. Toscana

**ALLEGATO A**

**QUADRO DESCRITTIVO**

**M A G G I O     2 0 0 3**

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

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

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

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







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 (<sup>13</sup>), Assessorato: \_\_\_\_\_

Dipartimento: \_\_\_\_\_

1.5) Personale della struttura:

Settore	Livello			Totale
	Laureati	Diplomati	Altro	
Tecnici				
Amministrativi				
Totale				

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

2.1) è realizzato da una struttura appositamente costituita .....

2.2) è realizzato dalla struttura tecnica di cui al punto precedente.....

2.3) sarà svolto da una struttura da realizzare tramite la presente proposta.....

2.4) sarà svolto da apposito personale .....

2.5) sarà affidato a struttura esterna .....

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

2.6) Collocazione (<sup>14</sup>), Assessorato: \_\_\_\_\_

Dipartimento: \_\_\_\_\_

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

Settore	Livello			Totale
	Laureati	Diplomati	Altro	
Tecnici				
Amministrativi				
Totale				

**G) Fasi e tempi previsti dal programma di attività (<sup>15</sup>)**

Indicazione dei tempi previsti per le fasi attuative dell'intervento

	Durata dall'inizio (in giorni)	Data
<b>Per quanto riguarda le opere</b>		
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		
<b>Per quanto riguarda altre misure</b>		
Redazione Progetto Operativo		
Inizio lavori		
SAL 1 Quota % _____		
SAL 2 Quota % _____		
SAL 3 Quota % _____		
Fine lavori		

**H) Elenco dei materiali documentari**

**DOCUMENTI ED ELABORATI CHE COSTITUISCONO LA PRESENTE PROPOSTA**

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

Data \_\_\_ / \_\_\_ / \_\_\_

Firma del Responsabile del Procedimento

\_\_\_\_\_

---

**MONITORAGGIO DELL'INTERVENTO <sup>(16)</sup>**


---

**I) Calendario <sup>17</sup>**

- 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

*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.*

---

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.

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

<sup>4</sup> 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.).

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

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

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

<sup>8</sup> 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.

<sup>9</sup> 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.

<sup>10</sup> 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.

<sup>11</sup> 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.

<sup>12</sup> 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.

<sup>13</sup> Indicare l'Assessorato e l'Ufficio o il Dipartimento presso il quale è inquadrata la struttura tecnica

<sup>14</sup> Indicare l'Assessorato e l'Ufficio o il Dipartimento presso il quale è inquadrato il centro di monitoraggio

<sup>15</sup> Questo quadro dovrà essere compilato sulla base delle previsioni di avanzamento dello stato dei lavori.

<sup>16</sup> Questa parte della scheda deve essere compilata ed inviata solo dopo la realizzazione dell'intervento, perché è relativa al monitoraggio delle fasi attuative.

<sup>17</sup> Questo quadro dovrà essere compilato sulla base dell'effettivo avanzamento dello stato dei lavori



**REGIONE TOSCANA**  
Giunta Regionale

Attuazione regionale del

**PROGRAMMA ANNUALE DI ATTUAZIONE 2002**  
del  
**PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE**

Disciplinare regionale redatto da Regione Toscana, U.R.P.T. e A.N.C.I. Toscana

**ALLEGATO A**  
**QUADRO DESCRITTIVO**  
**APPENDICE A1**  
**DATI GENERALI SULL'INCIDENTALITÀ STRADALE**

**M A G G I O 2 0 0 3**

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

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

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

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

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

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

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

	POPOLAZIONE		MORTI		VARIAZIONE		TM(1)		FERITI		VARIAZIONE		TF(2)		INCIDENTI		VARIAZIONE		TI(3)	
	2000	1996	2000	1996	NUM	% SU 96	NUM	% SU 96	1996	2000	NUM % SU 96	NUM % SU 96	1996	2000	NUM % SU 96	1996	2000	NUM % SU 96	1996	2000
<b>LOMBARDIA</b>	<b>9.121.714</b>	<b>918</b>	<b>1.040</b>	<b>122</b>	<b>13,3%</b>	<b>11,4</b>	<b>52.751</b>	<b>68.527</b>	<b>15.776</b>	<b>29,9%</b>	<b>751,3</b>	<b>36.596</b>	<b>48.613</b>	<b>12017</b>	<b>32,8%</b>	<b>532,9</b>				
VARESE	820.575	76	85	9	11,8%	10,4	4060	5.386	1.326	32,7%	656,4	2.790	3.731	941	33,7%	454,7				
COMO	542.606	43	50	7	16,3%	9,2	2561	2.526	-35	-1,4%	465,5	1.780	1.800	20	1,1%	331,7				
LECCO	311.674	41	32	-9	-22,0%	10,3	1576	1.804	228	14,5%	578,8	1.074	1.358	284	26,4%	435,7				
SONDRIO	177.578	37	33	-4	-10,8%	18,6	1202	1.194	-8	-0,7%	672,4	787	753	-34	-4,3%	424,0				
MILANO	3.773.893	211	296	85	40,3%	7,8	25037	39.999	14.962	59,8%	1059,9	17.363	28.541	11.178	64,4%	756,3				
<i>Comune di Milano</i>	1.301.551	83	114	31	37,3%	8,8	19142	22.996	3.854	20,1%	1766,8	13.172	16.378	3206	24,3%	1258,3				
BERGAMO	974.388	116	124	8	6,9%	12,7	4910	4.409	-501	-10,2%	452,5	3.462	3.243	-219	-6,3%	332,8				
BRESCIA	1.112.628	184	169	-15	-8,2%	15,2	5815	5.163	-652	-11,2%	464,0	3.994	3.491	-503	-12,6%	313,8				
PAVIA	499.197	71	98	27	38,0%	19,6	3581	3.143	-438	-12,2%	629,6	2.505	2.145	-360	-14,4%	429,7				
LODI	197.291	29	40	11	37,9%	20,3	692	1.046	354	51,2%	530,2	442	809	367	83,0%	410,1				
CREMONA	335.700	41	56	15	36,6%	16,7	1450	1.845	395	27,2%	549,6	1.046	1.288	242	23,1%	383,7				
MANTOVA	376.184	69	57	-12	-17,4%	15,2	1867	2.012	145	7,8%	534,8	1.353	1.454	101	7,5%	386,5				
<b>TRENTINO A.A.</b>	<b>943.123</b>	<b>135</b>	<b>122</b>	<b>-13</b>	<b>-9,6%</b>	<b>12,9</b>	<b>4.393</b>	<b>5.100</b>	<b>707</b>	<b>16,1%</b>	<b>540,8</b>	<b>3.158</b>	<b>3.840</b>	<b>682</b>	<b>21,6%</b>	<b>407,2</b>				
BOLZANO	465.264	68	86	18	26,5%	18,5	2.300	2.697	397	17,3%	579,7	1.664	2.074	410	24,6%	445,8				
TRENTO	477.859	67	36	-31	-46,3%	7,5	2.093	2.403	310	14,8%	502,9	1.494	1.766	272	18,2%	369,6				
<b>VENETO</b>	<b>4.540.853</b>	<b>786</b>	<b>714</b>	<b>-72</b>	<b>-9,2%</b>	<b>15,7</b>	<b>24.848</b>	<b>27.862</b>	<b>3.014</b>	<b>12,1%</b>	<b>613,6</b>	<b>17.531</b>	<b>19.708</b>	<b>2177</b>	<b>12,4%</b>	<b>434,0</b>				
VERONA	829.501	158	143	-15	-9,5%	17,2	4.728	5.163	435	9,2%	622,4	3.212	3.614	402	12,5%	435,7				
<i>Comune di Verona</i>	257.477	28	28	0	0,0%	10,9	2.082	2.487	405	19,5%	965,9	1.523	1.780	257	16,9%	691,3				
VICENZA	794.843	91	116	25	27,5%	14,6	3.627	4.351	724	20,0%	547,4	2.591	3.173	582	22,5%	399,2				
BELLUNO	211.057	34	34	0	0,0%	16,1	1.525	1.474	-51	-3,3%	698,4	1.053	1.069	16	1,5%	506,5				
TREVISO	793.559	161	151	-10	-6,2%	19,0	4.623	5.778	1.155	25,0%	728,1	3.293	4.044	751	22,8%	509,6				
VENEZIA	815.244	144	90	-54	-37,5%	11,0	4.749	4.484	-265	-5,6%	550,0	3.352	3.030	-322	-9,6%	371,7				
<i>Comune di Venezia</i>	275.368	40	18	-22	-55,0%	6,5	1.537	1.502	-35	-2,3%	545,5	1.116	1.030	-86	-7,7%	374,0				
PADOVA	853.357	150	100	-50	-33,3%	11,7	4.431	5.007	576	13,0%	586,7	3.230	3.595	365	11,3%	421,3				
ROVIGO	243.292	48	80	32	66,7%	32,9	1.165	1.605	440	37,8%	659,7	800	1.183	383	47,9%	486,2				

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

	POPOLAZIONE		MORTI		VARIAZIONE		TM(1)		FERITI		VARIAZIONE		TF(2)		INCIDENTI		VARIAZIONE		TI(3)		
	2000		1996	2000	NUM	% SU 96	1996	2000	NUM	% SU 96	1996	2000	NUM	% SU 96	1996	2000	NUM	% SU 96	1996	2000	
<b>FRILIV.G.</b>	<b>1.188.594</b>		<b>217</b>	<b>190</b>	<b>-27</b>	<b>-12,4%</b>	<b>16,0</b>	<b>8.478</b>	<b>7.820</b>	<b>-658</b>	<b>-7,9%</b>	<b>657,9</b>	<b>6.284</b>	<b>5.800</b>	<b>-484</b>	<b>-7,7%</b>	<b>488,0</b>				
PORDENONE	282.841		46	51	5	10,9%	18,0	1.583	1.335	-248	-15,7%	472,0	1.173	1.002	-171	-14,6%	354,3				
UDINE	520.451		118	100	-18	-15,3%	19,2	2.935	2.874	-61	-2,1%	552,2	2.086	2.036	-50	-2,4%	391,2				
GORIZIA	138.838		19	20	1	5,3%	14,4	1.114	1.228	114	10,2%	884,5	824	887	63	7,6%	638,9				
TRIESTE	246.464		34	19	-15	-44,1%	7,7	2.846	2.383	-463	-16,3%	966,9	2.201	1.875	-326	-14,8%	760,8				
Comune di Trieste	215.096		29	13	-16	-55,2%	6,0	2.583	2.138	-445	-17,2%	994,0	2.034	1.706	-328	-16,1%	793,1				
<b>LIGURIA</b>	<b>1.621.016</b>		<b>111</b>	<b>135</b>	<b>24</b>	<b>21,6%</b>	<b>8,3</b>	<b>11.566</b>	<b>11.637</b>	<b>71</b>	<b>0,6%</b>	<b>717,9</b>	<b>8.441</b>	<b>8.718</b>	<b>277</b>	<b>3,3%</b>	<b>537,8</b>				
IMPERIA	216.400		25	20	-5	-20,0%	9,2	1.463	1.334	-129	-8,8%	616,5	1.131	1.082	-49	-4,3%	500,0				
SAVONA	279.706		21	18	-3	-14,3%	6,4	1.676	1.593	-83	-5,0%	569,5	1.128	1.106	-22	-2,0%	395,4				
GENOVA	903.353		56	77	21	37,5%	8,5	7.150	7.371	221	3,1%	816,0	5.277	5.581	304	5,8%	617,8				
Comune di Genova	632.366		32	44	12	37,5%	7,0	6.054	5.979	-75	-1,2%	945,5	4.538	4.572	34	0,7%	723,0				
LA SPEZIA	221.557		9	20	11	122,2%	9,0	1.277	1.339	62	4,9%	604,4	905	949	44	4,9%	428,3				
<b>EMILIA ROMAGNA</b>	<b>4.008.663</b>		<b>735</b>	<b>777</b>	<b>42</b>	<b>5,7%</b>	<b>19,4</b>	<b>31.163</b>	<b>35.059</b>	<b>3.896</b>	<b>12,5%</b>	<b>874,6</b>	<b>22.325</b>	<b>24.988</b>	<b>2.663</b>	<b>11,9%</b>	<b>623,3</b>				
PIACENZA	266.987		66	51	-15	-22,7%	19,1	2.023	2.113	90	4,4%	791,4	1.438	1.487	49	3,4%	557,0				
PARMA	399.986		65	67	2	3,1%	16,8	2.869	2.857	-12	-0,4%	714,3	2.043	2.028	-15	-0,7%	507,0				
REGGIO EMILIA	456.003		89	101	12	13,5%	22,1	4.072	4.792	720	17,7%	1050,9	2.899	3.393	494	17,0%	744,1				
MODENA	632.626		97	117	20	20,6%	18,5	3.979	6.008	2.029	51,0%	949,7	2.941	4.318	1377	46,8%	682,6				
BOLOGNA	921.907		133	137	4	3,0%	14,9	6.262	7.262	1.000	16,0%	787,7	4.545	5.183	638	14,0%	562,2				
Comune di Bologna	379.964		30	30	0	0,0%	7,9	3.235	3.902	667	20,6%	1026,9	2.463	3.902	1439	58,4%	1026,9				
FERRARA	347.601		79	86	7	8,9%	24,7	2.293	2.238	-55	-2,4%	643,8	1.650	1.619	-31	-1,9%	465,8				
RAVENNA	352.225		81	105	24	29,6%	29,8	3.422	3.588	166	4,9%	1018,7	2.336	2.534	198	8,5%	719,4				
FORLI'	356.659		72	53	-19	-26,4%	14,9	3.051	2.458	-593	-19,4%	689,2	2.172	1.736	-436	-20,1%	486,7				
RIMINI	274.669		53	60	7	13,2%	21,8	3.192	3.743	551	17,3%	1362,7	2.301	2.690	389	16,9%	979,4				

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

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

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

	POPOLAZIONE		MORTI		VARIAZIONE		TM(1)	FERITI		VARIAZIONE		TF(2)	INCIDENTI		VARIAZIONE		TI(3)
	2000	1996	2000	NUM	% SU 96	2000	NUM	% SU 96	1996	2000	NUM	% SU 96	1996	2000	NUM	% SU 96	1996
<b>ABRUZZO</b>	<b>1.281.283</b>	<b>126</b>	<b>184</b>	<b>58</b>	<b>46,0%</b>	<b>14,4</b>	<b>5.877</b>	<b>6.752</b>	<b>875</b>	<b>14,9%</b>	<b>527,0</b>	<b>3.888</b>	<b>4.679</b>	<b>791</b>	<b>20,3%</b>	<b>365,2</b>	
L'AQUILA	303.514	31	45	14	45,2%	14,8	1.290	1.546	256	19,8%	509,4	825	1.029	204	24,7%	339,0	
TERAMO	292.102	44	45	1	2,3%	15,4	1.393	1.239	-154	-11,1%	424,2	904	839	-65	-7,2%	287,2	
PESCARA	295.138	18	51	33	183,3%	17,3	1.564	2.363	799	51,1%	800,6	1.111	1.750	639	57,5%	592,9	
CHIETI	390.529	33	43	10	30,3%	11,0	1.630	1.604	-26	-1,6%	410,7	1.048	1.061	13	1,2%	271,7	
<b>MOLISE</b>	<b>327.177</b>	<b>34</b>	<b>34</b>	<b>0</b>	<b>0,0%</b>	<b>10,4</b>	<b>1.439</b>	<b>1.475</b>	<b>36</b>	<b>2,5%</b>	<b>450,8</b>	<b>1.048</b>	<b>1.069</b>	<b>21</b>	<b>2,0%</b>	<b>326,7</b>	
ISERNIA	91.350	8	15	7	87,5%	16,4	353	399	46	13,0%	436,8	251	325	74	29,5%	355,8	
CAMPOBASSO	235.827	26	19	-7	-26,9%	8,1	1.086	1.076	-10	-0,9%	456,3	797	744	-53	-6,6%	315,5	
<b>CAMPANIA</b>	<b>5.782.244</b>	<b>262</b>	<b>299</b>	<b>37</b>	<b>14,1%</b>	<b>5,2</b>	<b>10.161</b>	<b>10.992</b>	<b>831</b>	<b>8,2%</b>	<b>190,1</b>	<b>6.101</b>	<b>6.895</b>	<b>794</b>	<b>13,0%</b>	<b>119,2</b>	
CASERTA	856.863	81	83	2	2,5%	9,7	1.606	1.437	-169	-10,5%	167,7	862	915	53	6,1%	106,8	
BENEVENTO	292.829	23	35	12	52,2%	12,0	582	736	154	26,5%	251,3	332	445	113	34,0%	152,0	
NAPOLI	3.099.888	73	83	10	13,7%	2,7	4.034	4.410	376	9,3%	142,3	2.510	2.826	316	12,6%	91,2	
Comune di Napoli	1.000.470	32	32	0	0,0%	3,2	2.673	3.056	383	14,3%	305,5	1.762	2.070	248	14,1%	200,9	
AVELLINO	440.200	24	30	6	25,0%	6,8	1.221	1.246	25	2,0%	283,1	806	760	-46	-5,7%	172,6	
SALERNO	1.092.464	61	68	7	11,5%	6,2	2.718	3.163	445	16,4%	289,5	1.591	1.949	358	22,5%	178,4	
<b>PUGLIA</b>	<b>4.086.608</b>	<b>342</b>	<b>373</b>	<b>31</b>	<b>9,1%</b>	<b>9,1</b>	<b>7.240</b>	<b>9.818</b>	<b>2.578</b>	<b>35,6%</b>	<b>240,2</b>	<b>4.295</b>	<b>5.840</b>	<b>1.545</b>	<b>36,0%</b>	<b>142,9</b>	
FOGGIA	692.402	83	79	-4	-4,8%	11,4	1.181	1.241	60	5,1%	179,2	702	663	-39	-5,6%	95,8	
BARI	1.580.498	103	121	18	17,5%	7,7	2.886	4.422	1.536	53,2%	279,8	1.706	2.720	1014	59,4%	172,1	
Comune di Bari	332.143	19	19	0	0,0%	5,7	1.203	2.448	1.245	103,5%	737,0	727	1.565	838	115,3%	471,2	
TARANTO	586.972	55	66	11	20,0%	11,2	1.237	1.620	383	31,0%	276,0	778	992	214	27,5%	169,0	
BRINDISI	411.051	31	38	7	22,6%	9,2	934	727	-207	-22,2%	176,9	554	426	-128	-23,1%	103,6	
LECCE	815.685	70	69	-1	-1,4%	8,5	1.002	1.808	806	80,4%	221,7	555	1.039	484	87,2%	127,4	
<b>BASILICATA</b>	<b>604.807</b>	<b>50</b>	<b>60</b>	<b>10</b>	<b>20,0%</b>	<b>9,9</b>	<b>1.731</b>	<b>1.761</b>	<b>30</b>	<b>1,7%</b>	<b>291,2</b>	<b>1.303</b>	<b>1.148</b>	<b>-155</b>	<b>-11,9%</b>	<b>189,8</b>	
POTENZA	398.913	36	28	-8	-22,2%	7,0	964	630	-334	-34,6%	157,9	688	396	-292	-42,4%	99,3	
MATERA	205.894	14	32	18	128,6%	15,5	767	1.131	364	47,5%	549,3	615	752	137	22,3%	365,2	

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

	POPOLAZIONE		MORTI		VARIAZIONE		TM(1)		FERITI		VARIAZIONE		TF(2)		INCIDENTI		VARIAZIONE		TI(3)		
	2000	1996	2000	NUM	% SU 96	2000	NUM	% SU 96	1996	2000	NUM	% SU 96	1996	2000	NUM	% SU 96	1996	2000	NUM	% SU 96	
<b>CALABRIA</b>	<b>2.043.288</b>	<b>153</b>	<b>143</b>	<b>-10</b>	<b>-6,5%</b>	<b>7,0</b>	<b>4.600</b>	<b>5.347</b>	<b>747</b>	<b>16,2%</b>	<b>261,7</b>	<b>2.744</b>	<b>3.298</b>	<b>554</b>	<b>20,2%</b>	<b>161,4</b>	<b>848</b>	<b>681</b>	<b>-167</b>	<b>-19,7%</b>	<b>91,7</b>
COSENZA	742.820	58	41	-17	-29,3%	5,5	1.503	1.260	-243	-16,2%	169,6	215	280	65	30,2%	161,7	573	759	186	32,5%	198,8
CROTONE	173.188	13	15	2	15,4%	8,7	345	488	143	41,4%	281,8	180	246	66	36,7%	140,2	928	1.332	404	43,5%	233,7
CATANZARO	381.729	27	36	9	33,3%	9,4	985	1.218	233	23,7%	319,1	522	773	251	48,1%	255,2	660	713	53	8,0%	177,4
VIBO VALENTIA	175.487	11	10	-1	-9,1%	5,7	278	389	111	39,9%	221,7	349,4									
REGGIO CALABRIA	570.064	44	41	-3	-6,8%	7,2	1.489	1.992	503	33,8%	349,4										
<b>SICILIA</b>	<b>5.076.700</b>	<b>303</b>	<b>290</b>	<b>-13</b>	<b>-4,3%</b>	<b>5,7</b>	<b>15.669</b>	<b>17.581</b>	<b>1.912</b>	<b>12,2%</b>	<b>346,3</b>	<b>10.433</b>	<b>11.767</b>	<b>1334</b>	<b>12,8%</b>	<b>231,8</b>	<b>1.490</b>	<b>1.632</b>	<b>142</b>	<b>9,5%</b>	<b>377,0</b>
TRAPANI	432.929	19	15	-4	-21,1%	3,5	2.036	2.235	199	9,8%	516,3	3.163	3.047	-116	-3,7%	247,0	2.474	2.349	-125	-5,1%	345,8
PALERMO	1.233.768	60	72	12	20,0%	5,8	4.806	4.629	-177	-3,7%	375,2	1.627	1.883	256	15,7%	279,3	1.248	1.485	237	19,0%	577,1
Comune di Palermo	679.290	30	34	4	13,3%	5,0	3.659	3.497	-162	-4,4%	514,8	803,3									
MESSINA	674.082	40	48	8	20,0%	7,1	2.408	2.692	284	11,8%	399,4	286	476	190	66,4%	102,0	457	743	286	62,6%	159,2
Comune di Messina	257.302	26	17	-9	-34,6%	6,6	1.807	2.067	260	14,4%	803,3	476	460	-16	-3,4%	162,8	780	768	-12	-1,5%	271,9
AGRIGENTO	466.591	13	16	3	23,1%	3,4	457	743	286	62,6%	159,2	230	279	49	21,3%	154,8	368	442	74	20,1%	245,2
CALTANISSETTA	282.485	32	16	-16	-50,0%	5,7	780	768	-12	-1,5%	271,9	1.979	2.504	525	26,5%	227,2	2.940	3.691	751	25,5%	335,0
ENNA	180.244	8	12	4	50,0%	6,7	368	442	74	20,1%	245,2	1.402	1.680	278	19,8%	499,7	2.064	2.393	329	15,9%	711,7
CATANIA	1.101.936	63	53	-10	-15,9%	4,8	2.940	3.691	751	25,5%	335,0	522	773	251	48,1%	255,2	802	1.199	397	49,5%	395,9
Comune di Catania	336.222	22	25	3	13,6%	7,4	2.064	2.393	329	15,9%	711,7	660	713	53	8,0%	177,4	1.072	1.182	110	10,3%	294,2
RAGUSA	302.860	34	28	-6	-17,6%	9,2	802	1.199	397	49,5%	395,9										
SIRACUSA	401.805	34	30	-4	-11,8%	7,5	1.072	1.182	110	10,3%	294,2										
<b>SARDEGNA</b>	<b>1.648.044</b>	<b>148</b>	<b>164</b>	<b>16</b>	<b>10,8%</b>	<b>10,0</b>	<b>5.104</b>	<b>5.312</b>	<b>208</b>	<b>4,1%</b>	<b>322,3</b>	<b>3.446</b>	<b>3.663</b>	<b>217</b>	<b>6,3%</b>	<b>222,3</b>	<b>804</b>	<b>855</b>	<b>51</b>	<b>6,3%</b>	<b>186,2</b>
SASSARI	459.149	51	40	-11	-21,6%	8,7	1.236	1.248	12	1,0%	271,8	538	763	225	41,8%	284,7	796	668	-128	-16,1%	426,4
NUORO	267.997	21	31	10	47,6%	11,6	778	1.047	269	34,6%	390,7	1.308	1.377	69	5,3%	180,2					
ORISTANO	156.645	22	22	0	0,0%	14,0	1.138	963	-175	-15,4%	614,8										
CAGLIARI	764.253	54	71	17	31,5%	9,3	1.952	2.054	102	5,2%	268,8										
(1) Morti ogni 100.000 abitanti.	(2) Feriti ogni 1000.000 abitanti.	(3) Incidenti ogni 100.000 abitanti.																			
<b>ITALIA</b>	<b>57.844.017</b>	<b>6.193</b>	<b>6.410</b>	<b>217</b>	<b>3,5%</b>	<b>11,1</b>	<b>264.213</b>	<b>301.559</b>	<b>37.346</b>	<b>14,1%</b>	<b>521,3</b>	<b>183.415</b>	<b>211.941</b>	<b>28526</b>	<b>15,6%</b>	<b>366,4</b>					



**REGIONE TOSCANA**  
Giunta Regionale

Attuazione regionale del  
PROGRAMMA ANNUALE DI ATTUAZIONE 2002  
del  
PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE

Disciplinare regionale redatto da Regione Toscana,  
U.R.P.T. e A.N.C.I. Toscana

**ALLEGATO B**

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

M A G G I O 2 0 0 3

Questa scheda ha un duplice scopo:

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

SOGGETTO PROPONENTE: \_\_\_\_\_

**SCHEDA 1 - INTERVENTI INFRASTRUTTURALI****(Campi di intervento 3.1, 3.2, 3.3, 3.4. Linea di finanziamento: 4.3.1, 4.3.2)**

<b>A</b>	<b>RILEVANZA DELLA PROPOSTA</b>		<b>0-30</b>
A1	Entità del danno sociale relativo all'anno 2000.	morti: _____ / feriti: _____ / danno sociale: € _____ tasso di mortalità: ____ / tasso di ferimento: ____ / danno sociale procapite: € _____	0-15
A2	Intervento in situazioni di massimo rischio	NO <input type="checkbox"/> / SI <input type="checkbox"/> Breve descrizione: _____	0-15
A3	Capacità di contrasto dell'intervento		
	A3 <sup>I</sup> Riferimenti ai campi di intervento del Programma Annuale di Attuazione 2002	indicare quali sono i campi di azione, con riferimento a quelli indicati nel <b>paragrafo 3° del programma</b> _____ _____	0%- 30%
	A3 <sup>II</sup> Garanzia di durata nel tempo	descrivere i motivi _____	0%- 40%
	A3 <sup>III</sup> Riduzione attesa delle vittime	riduzione dei morti: in numero _____ in % _____ riduzione dei feriti: in numero _____ in % _____	0%- 30%
<b>B</b>	<b>RAFFORZAMENTO DELLA CAPACITÀ DI GOVERNO</b>		<b>0-30</b>
B1	Esistenza, rafforzamento o costituzione della struttura tecnica dedicata alla sicurezza stradale.	No ___ / Si ___, in caso affermativo indicare il numero di persone che fanno parte della struttura nuova o preesistente _____	0-10
B2	Esistenza, rafforzamento o costituzione di un centro di monitoraggio della sicurezza stradale	No ___ / Si ___, in caso affermativo indicare il numero di persone che fanno parte della struttura nuova o preesistente _____	0-10
B3	Esistenza, rafforzamento o costituzione di una struttura di coordinamento stabile o di una consulta per la sicurezza stradale	No ___ / Si ___, in caso affermativo indicare il numero di persone che fanno parte della struttura nuova o preesistente _____	0-10
<b>C</b>	<b>COMPLETEZZA / INTEGRAZIONE</b>		<b>0-20</b>
C1	Multisetorialità e interistituzionalità	indicare tutti settori coinvolti nella proposta: _____ eventuali altre amministrazioni che concorrono alla realizzazione _____	0-10
C''	Integrazione in Piani e Programmi per la sicurezza stradale	indicare Piani e Programmi con i quali l'intervento si coordina _____ _____	0-10
<b>D</b>	<b>TEMPESTIVITÀ</b>		<b>0-20</b>
D1	Livello di progettazione delle opere e degli altri interventi	Preliminare__ Definitivo__ Esecutivo__	0-10
D2	Completezza degli atti amministrativi	No ___ / Si __	0-5
D3	Disponibilità dei fattori necessari	No ___ / Si __	0-5

Firma del Responsabile del Procedimento \_\_\_\_\_

Data \_\_\_\_\_

/ / \_\_\_\_\_

SOGGETTO PROPONENTE: \_\_\_\_\_

## Istruzioni per la compilazione

### **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.

A tale scopo (e cioè per ridurre con decisione il punteggio sia quando l'intervento, ancorché efficace, si applica in situazioni di bassa incidentalità, sia quando l'intervento, pur riguardando situazioni ad elevata incidentalità, non offre adeguate garanzie di efficacia) il punteggio è 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) x A3.

### **A1 – Entità del danno sociale**

Il numero dei morti e dei feriti indicato deve essere relativo al dato ISTAT anno 2000 e al territorio dell'Amministrazione (o del raggruppamento di Amministrazioni) proponente l'intervento.

Il danno sociale determinato dagli incidenti stradali è definito come la somma dei costi sociali medi dei morti e feriti:

Danno sociale = (numero morti x Euro 1.394.400) + (numero di feriti x Euro 39.900)

Il tasso di mortalità è dato da: morti/popolazione x 100.000.

Il tasso di ferimento è dato da: feriti/popolazione x 100.000.

### **A2 - Situazioni di massimo rischio**

Le situazioni di massimo rischio sono quelle che fanno registrare le più elevate quantità di vittime.

In pratica, l'intervento proposto deve riguardare un "punto nero" della viabilità, cioè un tratto stradale caratterizzato da un numero di incidenti elevato relativamente al territorio dell'Amministrazione (o del raggruppamento di Amministrazioni) proponente.

### **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%.

SOGGETTO PROPONENTE: \_\_\_\_\_

**1) Coerenza interna e con gli indirizzi del PNSS**

Occorre indicare quali sono i campi di intervento, con riferimento a quelli indicati nel paragrafo 3° del Programma annuale di attuazione 2002.

**2) Garanzia di durata nel tempo**

Occorre garantire la durata nel tempo della proposta. Si indichi, ad esempio, se sono previste la manutenzione programmata dell'intervento o verifiche sul ciclo di obsolescenza dei materiali e delle opere realizzate.

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

Si indichi la riduzione attesa del numero dei morti e dei feriti in numero e in percentuale. Nel giudizio si tiene conto non solo dei valori indicati ma anche degli obiettivi dell'intervento e della coerenza tra gli obiettivi e gli strumenti/risorse dedicati al loro raggiungimento.

**B) RAFFORZAMENTO DELLA CAPACITA' DI GOVERNO****B1 – Esistenza, rafforzamento o costituzione di una struttura tecnica dedicata alla sicurezza stradale**

Questo parametro tende ad apprezzare l'esistenza, il rafforzamento o la creazione di una struttura tecnica dedicata in modo specifico ed esclusivo alla sicurezza stradale.

Nel sistema di valutazioni che qui presentiamo, 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.

**B2 - Esistenza, rafforzamento o 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.

**B3 - 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

SOGGETTO PROPONENTE: \_\_\_\_\_

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**

#### **C1 - 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.

#### **C2 - 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. In particolare, nella valutazione si tiene conto dell'inserimento dell'intervento in una strategia più ampia sulla quale l'Amministrazione o le Amministrazioni interessata/e abbiano assunto impegni almeno in termini di dichiarazione di intenti.

### **D) TEMPESTIVITÀ**

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

#### **D1 - Livello di progettazione**

Trattasi dei tre livelli indicati dalla legge 109/94 (preliminare, definitivo, esecutivo).

#### **D2 – Completezza degli atti amministrativi**

Presenza o meno di tutti gli atti necessari per la realizzazione e il completamento dell'intervento.

#### **D3 - 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.

SOGGETTO PROPONENTE: \_\_\_\_\_

**SCHEDA 2 - INTERVENTI SULLA MOBILITA' LOCALE IN GENERALE**  
**(Campi di intervento 3.5, 3.6, 3.7, 3.8, 3.9, 3.10, 3.11, 3.12, 3.13. Linea di finanziamento: 4.3.3)**

<b>A RILEVANZA DELLA PROPOSTA</b>		<b>0-30</b>
A1	Entità del danno sociale relativo all'anno 2000. morti: _____ / feriti: _____ / danno sociale: € _____ tasso di mortalità: ____ / tasso di ferimento: ____ / danno sociale procapite: € _____	0-15
A2	Intervento in situazioni di massimo rischio NO <input type="checkbox"/> / SI <input type="checkbox"/> Breve descrizione: _____	0-15
<b>A3 Capacità di contrasto dell'intervento</b>		
A3 <sup>I</sup>	Riferimenti ai campi di intervento del Programma Annuale di Attuazione 2002 indicare quali sono i campi di azione, con riferimento a quelli indicati nel <b>paragrafo 3° del programma</b> _____ _____ _____	0%-30%
A3 <sup>II</sup>	Garanzia di durata nel tempo descrivere i motivi _____ _____	0%-30%
A3 <sup>III</sup>	Efficacia nella diffusione della cultura della sicurezza descrivere i motivi _____ _____	0%-40%
<b>B RAFFORZAMENTO DELLA CAPACITÀ DI GOVERNO</b>		<b>0-30</b>
B1	Esistenza, rafforzamento o costituzione della struttura tecnica dedicata alla sicurezza stradale. No ___ / Si __, in caso affermativo indicare il numero di persone che fanno parte della struttura nuova o preesistente _____	0-10
B2	Esistenza, rafforzamento o costituzione di un centro di monitoraggio della sicurezza stradale No ___ / Si __, in caso affermativo indicare il numero di persone che fanno parte della struttura nuova o preesistente _____	0-10
B3	Esistenza, rafforzamento o costituzione di una struttura di coordinamento stabile o di una consulta per la sicurezza stradale No ___ / Si __, in caso affermativo indicare il numero di persone che fanno parte della struttura nuova o preesistente _____	0-10
<b>C COMPLETEZZA / INTEGRAZIONE</b>		<b>0-20</b>
C1	Multisetorialità e interistituzionalità indicare tutti settori coinvolti nella proposta: _____ eventuali altre amministrazioni che concorrono alla realizzazione	0-10
C''	Integrazione in Piani e Programmi per la sicurezza stradale indicare Piani e Programmi con i quali l'intervento si coordina _____ _____ _____	0-10
<b>D TEMPESTIVITÀ</b>		<b>0-20</b>
D1	Livello di progettazione Di massima ___ Operativo ___	0-10
D2	Completezza degli atti amministrativi No ___ / Si ___	0-5
D3	Disponibilità dei fattori necessari No ___ / Si ___	0-5

Firma del Responsabile del Procedimento

Data

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_ / \_\_\_\_ / \_\_\_\_

SOGGETTO PROPONENTE: \_\_\_\_\_

## Istruzioni per la compilazione

### **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:

- d) gli interventi ad elevata capacità di contrasto applicati a situazioni di massimo rischio e cospicuo danno sociale conseguono il massimo punteggio;
- e) 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);
- f) 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.

A tale scopo (e cioè per ridurre con decisione il punteggio sia quando l'intervento, ancorché efficace, si applica in situazioni di bassa incidentalità, sia quando l'intervento, pur riguardando situazioni ad elevata incidentalità, non offre adeguate garanzie di efficacia) il punteggio è 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) x A3.

### **A1 – Entità del danno sociale**

Il numero dei morti e dei feriti indicato deve essere relativo al dato ISTAT anno 2000 e al territorio dell'Amministrazione (o del raggruppamento di Amministrazioni) proponente l'intervento.

Il danno sociale determinato dagli incidenti stradali è definito come la somma dei costi sociali medi dei morti e feriti:

Danno sociale = (numero morti x Euro 1.394.400) + (numero di feriti x Euro 39.900)

Il tasso di mortalità è dato da: morti/popolazione x 100.000.

Il tasso di ferimento è dato da: feriti/popolazione x 100.000.

### **A2 - Situazioni di massimo rischio**

Le situazioni di massimo rischio sono quelle che fanno registrare le più elevate quantità di vittime.

In pratica, l'intervento proposto deve essere migliorativo di evidenti carenze di sicurezza stradale sul territorio dell'Amministrazione (o del raggruppamento di Amministrazioni) proponente e/o deve contribuire al rafforzamento delle conoscenze basilari per una efficace politica della sicurezza stradale e/o alla diffusione della cultura della sicurezza stradale.

### **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%.

SOGGETTO PROPONENTE: \_\_\_\_\_

**1) Coerenza interna e con gli indirizzi del PNSS**

Occorre indicare quali sono i campi di intervento, con riferimento a quelli indicati nel paragrafo 3° del Programma annuale di attuazione 2002.

**2) Garanzia di durata nel tempo**

Occorre garantire la durata nel tempo della proposta. Si indichi se l'intervento proposto può avere un'efficacia a lungo termine, se ha caratteristiche di ripetibilità in periodi successivi o di riproducibilità in contesti territoriali e amministrativi diversi. Si indichi inoltre se va ad integrare e rafforzare strumenti di governo della sicurezza stradale già esistenti.

**3) Efficacia nella diffusione della cultura della sicurezza**

Si descriva l'efficacia dell'intervento proposto nel rafforzamento e nella diffusione della politica e della cultura della sicurezza stradale. Nel giudizio si tiene conto non solo di quanto indicato ma anche degli obiettivi dell'intervento e della coerenza tra gli obiettivi e gli strumenti/risorse dedicati al loro raggiungimento.

**B) RAFFORZAMENTO DELLA CAPACITA' DI GOVERNO****B1 – Esistenza, rafforzamento o costituzione di una struttura tecnica dedicata alla sicurezza stradale**

Questo parametro tende ad apprezzare l'esistenza, il rafforzamento o la creazione di una struttura tecnica dedicata in modo specifico ed esclusivo alla sicurezza stradale.

Nel sistema di valutazioni che qui presentiamo, 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.

**B2 - Esistenza, rafforzamento o 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.

SOGGETTO PROPONENTE: \_\_\_\_\_

**B3 - 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****C1 - 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.

**C2 - 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. In particolare, nella valutazione si tiene conto dell'inserimento dell'intervento in una strategia più ampia sulla quale l'Amministrazione o le Amministrazioni interessata/e abbiano assunto impegni almeno in termini di dichiarazione di intenti.

**D) TEMPESTIVITÀ**

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

**D1 - Livello di progettazione**

Il livello di progettazione può essere "di massima" o "operativo". Per progetto "di massima" si intende un progetto che indichi con chiarezza il tipo di intervento, le soluzioni che saranno adottate, i motivi delle scelte, la fattibilità tecnica e amministrativa, ivi comprese le indagini necessarie alla sua determinazione. Per progetto "operativo" si intende un progetto che, oltre ad avere i requisiti precedentemente descritti, abbia un carattere di piena operatività, sia, cioè, immediatamente attuabile.

**D2 - Completezza degli atti amministrativi**

Presenza o meno di tutti gli atti necessari per la realizzazione e il completamento dell'intervento.

**D3 - 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.



**REGIONE TOSCANA**  
Giunta Regionale

Attuazione regionale del  
**PROGRAMMA ANNUALE DI ATTUAZIONE 2002**  
del  
**PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE**

Disciplinare regionale redatto da Regione Toscana,  
U.R.P.T. e A.N.C.I. Toscana

**ALLEGATO C**

**ANALISI GENERALE  
DELL'INCIDENTALITÀ**

**M A G G I O     2 0 0 3**

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

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

## **A. STATO ED EVOLUZIONE DELLA SICUREZZA STRADALE**

### **1. ASPETTI GENERALI**

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

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

### **2. INCIDENTALITÀ: DATI QUANTITATIVI**

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

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

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

#### **2.2 Evoluzione nell'ultimo decennio o quinquennio**

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

#### **2.3 Disaggregazioni territoriali significative (eventuale)**

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

#### **2.4 Aspetti particolari (eventuale)**

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

### **3. INCIDENTALITÀ: ELEMENTI QUALITATIVI**

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

## **B. FATTORI DI RISCHIO E POSSIBILI LINEE DI SUPERAMENTO**

### **4. INDIVIDUAZIONE DEI PRINCIPALI FATTORI DI RISCHIO**

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

### **5. POSSIBILI LINEE DI CONTRASTO DEI FATTORI DI RISCHIO**

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

## **C. PROPOSTA E SUE MOTIVAZIONI**

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

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

**D. CONTESTO TECNICO E INTERVENTI NEL PRECEDENTE TRIENNIO****7. STRUTTURE TECNICHE**

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

**8. STATO DELLE CONOSCENZE SULLA SICUREZZA STRADALE**

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

**9. STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE/PROGRAMMAZIONE**

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

**10. INTERVENTI NEL CAMPO DELLA SICUREZZA STRADALE**

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



## SEZIONE I

### GIUNTA REGIONALE

#### - Deliberazioni

DELIBERAZIONE 29 novembre 2004, n. 1207

**Programma annuale di attuazione 2003 del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale approvato con Delibera C.I.P.E. del 13/11/2003. Attuazione regionale finalizzata all'individuazione di interventi per la successiva allocazione delle risorse assegnate alla Regione Toscana dal DM del 19/02/2004.**

#### LA GIUNTA REGIONALE

Visto l'art. 32 della Legge 17 maggio 1999, n. 144, che prevede la predisposizione, a cura del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, del Piano della Sicurezza Stradale, dei Piani annuali attuativi da sottoporre alla successiva approvazione del C.I.P.E.;

Visto il "Piano Regionale della Mobilità e della Logistica" della Regione Toscana, approvato con Delibera del Consiglio Regionale della Regione Toscana n. 63 del 22.06.2004, che individua criticità, obiettivi e strumenti per aumentare la sicurezza della mobilità;

Preso atto che il C.I.P.E., con delibera n. 100 del 29.11.2002, ha approvato il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (di seguito chiamato "Piano");

Preso atto che il C.I.P.E., con delibera n. 81 del 13.11.2003 ha approvato il primo Programma annuale di attuazione per il 2003 (di seguito chiamato "Programma 2003");

Preso atto che il Programma individua linee di azione tese a determinare direttamente una riduzione del numero delle vittime degli incidenti stradali e linee di azione che tendono a rafforzare e riorganizzare le strutture e gli strumenti di governo della sicurezza stradale in generale;

Preso atto che il Programma è finanziato con le risorse rese disponibili dall'art. 56 della Legge n. 488/99 recante "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato", che sono determinate da limiti di impegno per 15 anni di 40 miliardi per anno nel capitolo 7.159 dell'esercizio finanziario 2002 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per un complesso di 600 miliardi di Lire, pari a 309,874 milioni di Euro;

Visto il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 19.02.2004 con il quale, per le finalità di

attuazione del Programma, si dispone l'impegno a favore della Regione Toscana della somma di Euro 991.830,00 quale limite d'impegno per 15 anni;

Preso atto che il Programma 2003 affida alle Regioni il compito di attuare l'individuazione degli interventi da finanziare dando modo agli enti locali proprietari di strade, Regione Toscana, Province e Comuni, di avanzare proposte coerenti con le finalità del Programma 2003 stesso;

Preso atto che l'art. 56 della Legge n. 488/99, come richiamato al punto 4.3.1 del Programma 2003, prevede che le modalità per la contrazione dei mutui sono da stabilirsi con decreto interministeriale, attualmente non ancora emanato.

Considerato che con DGR n. 395/04 è stata istituita la Commissione prevista dal punto 4.4.2 del Programma 2003, costituita da tecnici regionali, provinciali designati dall'U.R.P.T. e comunali designati dall'A.N. C.I. della Toscana. La Commissione ha definito i criteri per la formulazione, presentazione e valutazione delle proposte redigendo la seguente documentazione, approvata nella riunione del 11.11.2004 con apposito verbale, che secondo l'ordine di seguito riportato costituisce allegato alla presente deliberazione:

ALLEGATO A - Disciplinare regionale redatto da Regione Toscana, U.R.P.T. ed A.N. C.I. Toscana;

ALLEGATO B - Allegato 1 al Disciplinare - documentazione relativa alla presentazione della domanda;

ALLEGATO C - Allegato 2 al Disciplinare - quadro descrittivo;

ALLEGATO D - Allegato 3 al Disciplinare - scheda delle condizioni che contribuiscono a determinare la priorità della proposta;

ALLEGATO E - Allegato 4 al Disciplinare - analisi generale dell'incidentalità;

ALLEGATO F - Allegato 5 al Disciplinare - dati generali sull'incidentalità stradale.

Considerato opportuno procedere all'attuazione del Programma 2003, mediante l'individuazione delle proposte degli Enti sopra indicati, finalizzata alla formulazione di una graduatoria in base alla quale allocare le risorse rese disponibili ed impegnate dallo Stato a favore della Regione Toscana con il DM 19.02.2004 sopra richiamato, e di stabilire i termini di presentazione.

A voti unanimi

DELIBERA

1. Di dare attuazione del Programma 2003, consentendo alla Regione Toscana ed agli Enti locali, Province e Comuni, la presentazione di proposte per aumentare la

sicurezza stradale, finalizzate alla formazione di una graduatoria, per l'accesso ai finanziamenti impegnati a favore della Regione Toscana dal Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 19.02.2004.

2. Di approvare, ai fini di cui sopra, gli elaborati di seguito elencati, predisposti dalla Commissione citata nelle premesse, che costituiscono allegati alla presente deliberazione secondo l'elencazione di seguito riportata:

ALLEGATO A - Disciplinare regionale redatto da Regione Toscana, U.R.P.T. ed A.N. C.I. Toscana;

ALLEGATO B - Allegato 1 al Disciplinare –documentazione relativa alla presentazione della domanda;

ALLEGATO C - Allegato 2 al Disciplinare - quadro descrittivo;

ALLEGATO D - Allegato 3 al Disciplinare - scheda delle condizioni che contribuiscono a determinare la priorità della proposta;

ALLEGATO E - Allegato 4 al Disciplinare - analisi generale dell'incidentalità;

ALLEGATO F - Allegato 5 al Disciplinare - dati generali sull'incidentalità stradale.

3. Di stabilire che la presentazione delle proposte da parte degli Enti locali, Province e Comuni, alla Regione Toscana, potrà avvenire dalla data di pubblicazione della presente deliberazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Toscana fino alle ore 12.00 del giorno 15.03.2005. Le proposte dovranno essere presentate, nel rispetto dei luoghi, dei modi, dei tempi e complete della documentazione richiesta così come indicato negli allegati di cui al precedente punto 1.

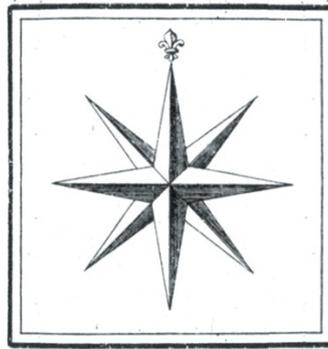
In ragione del particolare rilievo del provvedimento, che deve essere portato alla conoscenza della generalità dei cittadini, se ne dispone ai sensi dell'art. 2, comma 3, della L.R. 9/95 la pubblicazione per intero sul B.U.R.T. compresi gli allegati.

*Segreteria della Giunta*  
*Il Direttore Generale*  
Valerio Pelini

SEGUONO ALLEGATI

**REGIONE TOSCANA**

Giunta Regionale

**PIANO REGIONALE DELLA MOBILITA' E LOGISTICA****PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE**

Legge n. 144/99

Attuazione del

**“PROGRAMMA ANNUALE DI ATTUAZIONE 2003”**

Disciplinare Regionale  
Regione Toscana, U.R.P.T. e A.N.C.I. Toscana  
D.G.R. n. 395/2004.

Contenuti del documento:

- a) il Disciplinare redatto di concerto fra Regione Toscana, U.R.P.T. ed A.N.C.I. sezione della Toscana;
- b) la documentazione tecnica, come di seguito indicato, per l'attuazione del Disciplinare:
  - 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), costituente l'Allegato 1 al presente Disciplinare
  - 2. il "Quadro descrittivo" costituente l'Allegato 2 al presente Disciplinare
  - 3. la scheda delle condizioni che contribuiscono a determinare la priorità della proposta, costituente l'Allegato 3 al presente Disciplinare;
  - 4. il documento sull'Analisi generale dell'incidentalità costituente l'Allegato 4 al presente Disciplinare;
  - 5. L'appendice costituita dalla tabella "Dati generali sull'incidentalità".

### Art. 1 - Riferimenti normativi

- 1) Il presente Disciplinare fa riferimento alle seguenti norme ed ai seguenti atti programmatici:
  - a. *“Piano Nazionale della Sicurezza Stradale. Azioni Prioritarie”* approvati con deliberazione CIPE n. 100 del 29 novembre 2002 - di seguito denominato “PNSS”;
  - b. *“Piano Regionale della Mobilità e della Logistica”* della Regione Toscana, approvato con Delibera del Consiglio Regionale della Regione Toscana n. 63 del 22.06.2004 - di seguito denominato “PRML”;
  - c. *“Programma Annuale di Attuazione 2003”*, e deliberazione CIPE n. 81 del 13 novembre 2003 di seguito denominato “Programma 2003”;
  - d. Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 19.02.2004 che assegna alla Regione Toscana € 991.830,00, valore riferito alla prima annualità dei limiti d’impegno quindicennale, destinati ad interventi della Regione, delle Province e dei Comuni toscani, finalizzati a migliorare la sicurezza stradale;
  - e. Deliberazione della Giunta Regionale del 26.04.2004, n. 395, in accordo con U.R.P.T. ed A.N.C.I. Toscana, con la quale è stata istituita la Commissione regionale prevista dal Programma 2003, composta da tecnici regionali, da tecnici in rappresentanza dell’URPT e da tecnici in rappresentanza dell’A.N.C.I. sezione Toscana.

La Regione Toscana, nell’ambito delle proprie competenze programmatiche, intende attuare, di concerto con U.R.P.T. e A.N.C.I. sezione della Toscana, il Programma 2003, individuando gli interventi più coerenti ai principi di riferimento ivi contenuti. Al fine di una migliore e più efficace attuazione sul territorio toscano, viene tenuto conto anche dei contenuti, dei riferimenti e delle indicazioni contenute nel PRML con particolare riferimento al punto 6.3 “aumentare la sicurezza della mobilità” e all’allegato n. 9 “La Sicurezza della Mobilità” dello stesso Piano;

- 2) Sulla base del suddetto limite d’impegno, la Regione indirà apposita asta pubblica finalizzata alla contrazioni da parte dei soggetti beneficiari dei mutui destinati a finanziare il Piano Nazionale della Sicurezza Statale impegnandosi con la banca aggiudicataria, al pagamento della rata d’ammortamento dei mutui.
- 3) A prescindere dal pagamento della rata, che dal punto di vista amministrativo viene curato dalla Regione Toscana, i mutui, se pur assistiti totalmente dal contributo statale, dal punto di vista giuridico costituiscono indebitamento a carico di ogni singolo Ente Locale.
- 4) Qualora, successivamente alla pubblicazione del presente disciplinare, dovessero mutare le condizioni per la stipula dei mutui a seguito di variazioni normative o regolamentari da parte dello Stato, la Regione potrà decidere di adottare procedure di finanziamento diverse da quelle sopra descritte.

### Art. 2 - Obiettivi

- 1) Il presente disciplinare, in conformità con quanto previsto dal Programma 2003, è finalizzato all’assegnazione del limite d’impegno sopra citato ed assegnato alla Regione Toscana, agli Enti locali toscani che presentino, nei tempi e modi disciplinati dal presente documento istanze tese alla realizzazione di interventi e/o iniziative coerenti con il Programma 2003 e tenuto conto delle indicazioni del PRML. Il Programma è finalizzato inoltre:
  - 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 punto 2 (punti 2.1, 2.2 e 2.3) del Programma 2003. Considerando le indicazioni contenute nel PRML, le proposte specificatamente riferite all'aumento di sicurezza per le utenze deboli nei centri abitati, verranno giudicate prioritarie attraverso l'attribuzione di un punteggio dedicato da zero a cinque punti, secondo criteri stabiliti dalla Commissione, come indicato nella scheda di cui al successivo art. 6 lettera b.

### **Art. 4 - Destinatari**

- 1) Possono presentare proposte di intervento per accedere ai cofinanziamenti gli enti proprietari delle strade territorialmente competenti, ovvero la Regione Toscana le Province ed i Comuni, in particolare le Province potranno avanzare proposte anche in quanto gestori di strade regionali e titolari delle funzioni attribuite ai sensi dell'art.23, comma 3, della L.R. n.88/98, 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 Regione Toscana, U.R.P.T. ed A.N.C.I. Toscana**

- 1) La Regione Toscana ha istituito una Commissione, in coerenza con le indicazioni del Programma 2003, con deliberazione della Giunta Regionale del 26.04.2004, n.395, in accordo con U.R.P.T. ed A.N.C.I. Toscana.
- 2) La Commissione provvederà alla definizione della graduatoria di merito delle proposte presentate.

### **Art. 6 - Presentazione delle domande e assegnazione dei finanziamenti**

- 1) I finanziamenti saranno assegnati, sotto forma di frazione del limite di impegno assegnato alla Regione Toscana, dal Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 19.02.2004 sopra citato, alle proposte che risulteranno inserite nella graduatoria di cui al precedente art. 5 comma2, fino ad esaurimento degli stessi .
- 2) Per la presentazione di proposte tese all'assegnazione del cofinanziamento, l'Amministrazione, o il raggruppamento di Amministrazioni proponenti di cui una assume il ruolo di capofila, che aderirà alle procedure di cui ai commi 2, 3 e 4 del precedente art.1, presenta domanda alla Regione Toscana, utilizzando lo schema riportato nella Documentazione Tecnica che costituisce l'"Allegato 1" al presente Disciplinare e corredata, dai seguenti elaborati:
  - a) il "Quadro descrittivo" dell'intervento, il cui schema è riportato nella Documentazione Tecnica costituente l'"Allegato 2" al presente Disciplinare;
  - b) scheda delle condizioni che contribuiscono a determinare la priorità della proposta, costituente l'"Allegato 3" al presente Disciplinare;
  - c) l'analisi generale dell'incidentalità compilata tenendo anche conto delle indicazioni contenute nella Documentazione Tecnica di cui all'"Allegato 4" al presente Disciplinare;
  - d) l'atto associativo, conforme 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 di massima o di carattere preliminare 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 109/94;
  - f) la nomina del responsabile del procedimento e l'impegno a comunicare tempestivamente alla Regione Toscana, 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 Programma 2003 di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, (in coerenza con quanto indicato nel "Quadro descrittivo" sopra indicato), nel caso in cui la proposta sia ammessa a finanziamento, presentando l'atto di assunzione dell'impegno di spesa nei tempi che verranno indicati dalla Regione;
  - g2) a rispettare i tempi indicati nella proposta per l'attuazione dell'intervento e ad assicurare il monitoraggio dei risultati determinati dall'intervento una volta realizzato, 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, 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, dovranno:
- a- essere consegnate alla Regione Toscana - Direzione Generale delle Politiche Territoriali ed Ambientali - Ufficio del Protocollo - via di Novoli n.26, Firenze, entro e non oltre le ore 12.00 del giorno 15. marzo. 2005.
  - b- essere indirizzate a Regione Toscana, Direzione Generale delle Politiche Territoriali ed Ambientali - Settore Pianificazione della Mobilità - Via Bardazzi n.19-21 - 50127 Firenze.
- 4) La Regione, conclusi i lavori della Commissione e preso atto della graduatoria di merito, comunica alle Amministrazioni interessate l'esito della valutazione della proposta.
- 5) L'art. 56 della Legge n. 488/99 prevede che le modalità per la contrazione dei mutui sono da stabilirsi con decreto interministeriale, attualmente non ancora emanato.

#### **Art. 7 - Campi d'intervento e Entità dei finanziamenti**

- 1) Preso atto del punto "2 - Campi d'Intervento" del Programma 2003 che suddivide gli interventi, rientranti nella competenza programmatoria delle regioni, in tre gruppi così definiti:

##### **2.1 MISURE URGENTI**

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

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

##### **2.2 INTERVENTI SISTEMATICI**

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

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

2.2.3 Rafforzamento e miglioramento dell'efficacia dell'azione di informazione e delle campagne sensibilizzazione ai valori della sicurezza stradale non-ché dell'educazione alla sicurezza stradale nelle scuole e agli adulti.

2.2.4 Interventi integrati su situazioni, tipi di mobilità o tipi di utenti caratterizzati da condizioni di rischio che determinano un elevato danno sociale. Per interventi integrati si intendono interventi che operino simultaneamente su:

- a) messa in sicurezza della rete stradale;
- b) regolamentazione del traffico;
- c) rafforzamento del contributo del trasporto collettivo (TPL) alla sicurezza stradale;
- d) rafforzamento e coordinamento dell'azione di prevenzione, controllo e repressione delle forze di polizia dedicate alla sicurezza stradale;
- e) realizzazione di campagne di informazione e sensibilizzazione specifiche;
- f) eventuali altre misure a supporto della sicurezza stradale.

## 2.3 MISURE PER RAFFORZARE LA CAPACITÀ DI GOVERNO DELLA SICUREZZA STRADALE

2.3.1 Creazione di centri di pianificazione, programmazione, monitoraggio e gestione, di livello, provinciale e comunale dedicati esclusivamente al miglioramento della sicurezza stradale che possano:

- a) contribuire al miglioramento della completezza e dell'accuratezza della rilevazione degli incidenti stradali;
- b) localizzare gli incidenti in modo puntuale sulla rete stradale urbana ed extraurbana;
- c) collaborare all'analisi dei fattori di rischio e alla definizione di soluzioni atte a rimuoverli o a ridurne significativamente la portata;
- d) definire e attuare gli interventi per il miglioramento della sicurezza stradale secondo i principi indicati nel precedente paragrafo 1.2.

2.3.2 Rafforzamento e creazione di uffici di polizia locale dedicati in modo specifico alla sicurezza stradale che siano chiaramente orientati a sviluppare non solo un'azione di prevenzione, controllo e repressione ma anche un'azione di:

- a) individuazione dei fattori di rischio strutturali e delle linee di azione che possono contrastare o rimuovere tali fattori;
- b) collaborazione con altri uffici per evitare che scelte in riguardanti il territorio, l'urbanistica il sistema infrastrutturale possano avere delle implicazioni negative sui livelli di sicurezza.

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

- 2) L'entità massima del cofinanziamento statale sarà determinata in relazione al costo complessivo della proposta d'intervento secondo quanto indicato al successivo comma; potranno essere inclusi nel computo economico-finanziario i costi per la progettazione.
- 3) L'importo e la quota massima di cofinanziamento sono stabiliti nella tabella seguente.

MASSIMALI INDICATIVI PER GLI INTERVENTI IN ATTUAZIONE DEL PROGRAMMA 2003 (€)		
Cofinanziamento massimo riferito alla singola proposta	Incentivi massimi del Piano	
	Valore assoluto	Quota % del costo complessivo
	500.000	50%

Gli importi derivanti da ulteriori disponibilità finanziarie, per quanto di competenza regionale, utilizzabili per le finalità proprie del "Programma 2003", che si venissero a determinare successivamente, confluiranno in un fondo di finanziamento dello stesso "Programma 2003" e saranno asse-

gnati alle proposte di intervento non finanziate, in relazione alla posizione nella graduatoria di cui al successivo articolo 8.

4) Il canale di finanziamento dei sopraindicati campi di intervento è costituito dalle risorse rese disponibili dalla legge n. 488/99 ("Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello stato. Finanziaria 2000"), art. 56, che, per quanto riguarda il "Programma 2003", sono determinate da limiti di impegno per 15 anni di 40 miliardi per anno nel capitolo 7.159 dell'esercizio finanziario 2002 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per un complesso di 600 miliardi di Lire, pari a 309,874 milioni di Euro.

Si evidenzia che anche se il "Programma 2003" include le Regioni fra i soggetti destinatari delle risorse, la Finanziaria 2000 destinate le risorse stanziare ai soli Enti Locali, per cui, le eventuali proposte che dovessero essere presentate da uffici regionali, non potranno essere finanziate, a meno di modifiche alla suddetta norma dello Stato.

5) Il finanziamento che verrà eventualmente concesso alle proposte presentate consisterà, nel valore che verrà attualizzato, di una frazione del limite d'impegno che sarà assegnato all'Ente locale, ai sensi dell'art. 1, lettera d, del presente Disciplinare, per l'accensione di un mutuo con oneri a carico dello Stato. Il quadro economico-finanziario delle proposte presentate dovrà comprendere voci di spesa coerenti con l'art. 3, commi 18 e 19, della Legge n.350/2003 (saranno dunque ammesse a finanziamento soltanto le "spese di investimento").

#### **Art. 8 - Selezione delle proposte da ammettere al finanziamento**

- 1) Ai fini dell'individuazione delle proposte di intervento da ammettere al finanziamento viene elaborata la graduatoria delle proposte stesse in base ad un sistema di valutazioni di cui alla scheda delle condizioni che contribuiscono a determinare la priorità della proposta, costituente l'"Allegato 3" al presente Disciplinare.
- 2) 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 al massimo n. 5 proposte. Il tempo massimo di realizzazione dell'intervento viene fissato in tre anni dalla data di disponibilità del finanziamento concesso all'Ente locale aggiudicatario. La proposta deve contenere il cronoprogramma dei lavori il cui inizio verrà considerato coincidente con la data nella quale saranno disponibili i finanziamenti.
- 3) 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.
- 4) La graduatoria di cui al primo comma del presente articolo resta valida anche per l'assegnazione di ulteriori risorse finanziarie che si venissero a rendere disponibili e fossero utilizzabili nell'ambito del Programma 2003.
- 5) La Commissione di cui all'art. 5 propone alla Regione Toscana che l'approva, la graduatoria delle proposte. La Regione Toscana trasmetterà al Ministero delle Infrastrutture i Quadri Descrittivi delle proposte. La Commissione valuterà le proposte esclusivamente sulla base delle soluzioni adottate per migliorare la sicurezza stradale e della scheda delle condizioni che contribuiscono a determinare la priorità della proposta, costituente l'"Allegato 3". La conformità del progetto alla normativa vigente è garantita dall'Ente locale proponente.
- 6) Con l'approvazione della graduatoria, la Regione Toscana stabilirà, sulla base di un tasso di riferimento, le frazioni di limite d'impegno, da associare alle singole proposte; di conseguenza verranno determinate le proposte finanziate.
- 7) La Regione dà comunicazione, tramite lettera raccomandata, all'Ente assegnatario del finanziamento dell'approvazione della graduatoria e dell'ammontare del limite d'impegno assegnato alla proposta sulla base del finanziamento richiesto. Se entro 30 giorni dalla raccomandata A.R. regionale l'Ente aggiudicatario non comunica il proprio diniego la rata s'intende assegnata.

**Art. 9 - Modalità di attivazione delle proposte.**

- 1) A seguito dell'approvazione della graduatoria di cui al precedente art.8 punto 5, la Regione Toscana, con propria nota indirizzata al singolo Ente o l'Ente capofila, la cui proposta è risultata assegnataria di finanziamenti, richiede, nei modi e tempi che verranno indicati:
  - il Progetto Definitivo (per le Opere Pubbliche) o la Proposta Operativa di Dettaglio (P.O.D) approvati dall'Ente proponente o dal raggruppamento di Enti secondo le rispettive competenze;
  - la documentazione occorrente alla contrazione del mutuo derivante dal limite d'impegno ad esso assegnato relativamente alle proposte presentate e ammesse al cofinanziamento statale.

Il singolo Ente proponente o l'Ente capofila assicura la copertura finanziaria dell'intervento per la parte eccedente il finanziamento potenziale derivante dal limite d'impegno assegnato, rispetto al costo complessivo dell'intervento.
- 2) Per l'individuazione dell'Ente mutuante che contrarrà i mutui con gli Enti locali aggiudicatari dei finanziamenti, al fine di ottenere condizioni più vantaggiose e di semplificare l'attività amministrativa connessa al pagamento delle rate per i successivi quindici anni, la Regione Toscana indirà apposita gara.
- 3) Qualora un Ente locale aggiudicatario dimostri inerzia nel portare avanti la proposta o comunque non rispetti i tempi che verranno successivamente indicati dalla Regione Toscana e non permetta la definizione degli atti necessari alla contrazione dei mutui, potrà essere soggetto alla revoca del finanziamento.

**Art. 10 - Condizioni Ulteriori**

- 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 109/94 e successive modifiche ed integrazioni ed in genere tutta la normativa vigente in materia di lavori pubblici.
- 4) La Regione valuta, a mezzo di esame istruttorio, l'ammissibilità delle eventuali variazioni comunicate dall'Amministrazione assegnataria. 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) La Documentazione tecnica allegata al presente bando è disponibile presso la Regione Toscana, Dipartimento delle Politiche Territoriali ed Ambientali, Settore Pianificazione della Mobilità, via Bardazzi nn.19-21, Firenze.

**Articolo 11. - Documentazione**

1. La Documentazione tecnica allegata al presente bando è disponibile presso la Regione Toscana, Dipartimento delle Politiche Territoriali ed Ambientali, Settore Pianificazione della Mobilità, via Bardazzi nn.19-21, Firenze.

## FAC SIMILE DELLA DOMANDA ( Allegato 1 al Disciplinare )

### 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 2003" del "Piano Nazionale della Sicurezza Stradale. Azioni Prioritarie", dichiara di aver preso visione del "Disciplinare regionale redatto da Regione Toscana, U.R.P.T. e A.N.C.I. Toscana" 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 dichiara di aver preso atto che il cofinanziamento, qualora venga concesso, consiste in una frazione del limite d'impegno quindicennale assegnato alla Regione Toscana con decreto del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti del 19.02.2004, che permetterà l'accensione di un mutuo con oneri a carico dello Stato per il cofinanziamento della proposta.

Il proponente nomina:

- Responsabile di procedimento e coordinatore della presente proposta .....[ nome e funzioni e recapito della persona incaricata E-mail ].

- Referente del Settore Ragioneria /Servizio finanziario dell'Ente, competenti agli adempimenti amministrativi propedeutici alla stipula dei contratti di mutuo.....[ nome e funzioni e recapito della persona incaricata E-mail ].

- Persona competente alla sottoscrizione del contratto di mutuo:

Dr. \_\_\_\_\_, nella sua qualità di \_\_\_\_\_ del Comune/Provincia di \_\_\_\_\_, in quanto munito dei poteri di rappresentanza dell'Ente e dei poteri di firma, come risulta da \_\_\_\_\_.  
[ nome e funzioni e recapito della persona incaricata E-mail ].

Il proponente dichiara:

- che il costo complessivo della proposta, ivi comprese le fasi di studio e progettuali, è stimato in € ..... e richiede un finanziamento di € ....., pari al \_\_\_ % del costo complessivo,

- di impegnarsi, nel caso di aggiudicazione dei contributi, a stipulare il mutuo il cui importo deriva dall'attualizzazione del limite d'impegno assegnato alla presente proposta, nei tempi e modi che verranno indicati dalla Regione, nel rispetto dell'emanando decreto interministeriale di cui all'art. 56 della Legge n.488/99 e del Disciplinare regionale di cui sopra.

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

- a. *“Quadro descrittivo”* dell'intervento (costituente l'“Allegato 2” al presente Disciplinare);
- b. *“Scheda delle condizioni che contribuiscono a determinare la priorità della proposta”*, (costituente l'“Allegato 3” al presente Disciplinare);
- c. *“Analisi dell'incidentalità”* (redatta tenendo conto anche dell'“Allegato 4” al presente Disciplinare);
- d. Progetto preliminare/massima della proposta. Qualora il progetto della proposta sia composta da più elaborati è allegato l'elenco degli elaborati, questi saranno numerati con la lettera D e una serie di numeri progressivi, ad esempio se il progetto è composto da n - elaborati: elaborato D1, elaborato D2, ..., elaborato 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 alla Regione Toscana l'impegno di spesa relativo o altro atto che dimostri la copertura dell'intera proposta;
  - a rispettare i tempi indicati nel Quadro Descrittivo 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 sempre nel quadro descrittivo;
  - 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 e la congruenza della proposta con l'art. 3, comma 18, della Legge n. 350/2003 in relazione alle spese di investimento.

Data e firma

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

## TIPO / B) Nel caso di più amministrazioni proponenti

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 Toscana, U.R.P.T. e A.N.C.I. Toscana" 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 prende atto che il cofinanziamento, qualora venga concesso, consiste in una frazione del limite d'impegno quindicennale assegnato alla Regione Toscana con decreto del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti n.4549 del 2004, che permetterà l'accensione di un mutuo con oneri a carico dello Stato per il cofinanziamento della proposta che verrà contratto dall'Amministrazione capofila.

Il proponente nomina:

- Responsabile di procedimento e coordinatore della presente proposta .....[ nome e funzioni e recapito della persona incaricata E-mail ].

- Referente del Settore Ragioneria /Servizio finanziario dell'Ente, competenti agli adempimenti amministrativi propedeutici alla stipula dei contratti di mutuo.....[ nome e funzioni e recapito della persona incaricata E-mail ].

- Persona competente alla sottoscrizione del contratto di mutuo:

Dr. ...., nella sua qualità di ..... del Comune/Provincia di ....., in quanto munito dei poteri di rappresentanza dell'Ente e dei poteri di firma, come risulta da ..... [ E-mail ].

L'Amministrazione capofila dichiara:

- che il costo complessivo della proposta, ivi comprese le fasi di studio e progettuali, è pari a € ..... e richiede un finanziamento di € ....., pari al \_\_ % del costo complessivo;

- di impegnarsi, nel caso di aggiudicazione dei contributi, a stipulare il mutuo il cui importo deriva dall'attualizzazione del limite d'impegno assegnato alla presente proposta, nei tempi e modi che verranno indicati dalla Regione, nel rispetto dell'emanando decreto interministeriale di cui all'art. 56 della Legge n.488/99 e del Disciplinare regionale di cui sopra.

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

g. "Quadro descrittivo" dell'intervento (costituente l'"Allegato 2" al presente Disciplinare);

h. "Scheda delle condizioni che contribuiscono a determinare la priorità della proposta", (costituente l'"Allegato 3" al presente Disciplinare);

- i. *“Analisi dell’incidentalità”* (redatta tenendo conto anche dell’*“Allegato 4”* al presente Disciplinare);
- j. Progetto preliminare/massima della proposta. Qualora il progetto della proposta sia composta da più elaborati è allegato l’elenco degli elaborati, questi saranno numerati con la lettera D e una serie di numeri progressivi, ad esempio se il progetto è composto da n - elaborati: elaborato D1, elaborato D2, ..., elaborato Dn);
- k. nomina del responsabile di procedimento;
- l. 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 alla Regione Toscana l’impegno di spesa relativo o altro atto che dimostri la copertura dell’intera proposta;
  - a rispettare i tempi indicati nel Quadro Descrittivo 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 sempre nel quadro descrittivo;
  - 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 e la coerenza della proposta con l’art. 3, comma 18, della Legge n. 350/2003 in relazione alle spese di investimento.
- h. l’atto associativo, conforme al Decreto legislativo n.267/2000, attraverso il quale le diverse Amministrazioni esprimono ed adottano la proposta d'intervento, assumono gli impegni per la realizzazione della proposta coerentemente al presente Disciplinare ed indicano l’Amministrazione capofila, in originale o copia conforme;

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].*



## **QUADRO DESCRITTIVO**

**( Allegato 2 al Disciplinare )**

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.



2.1.2	Interventi per la messa in sicurezza delle situazioni urbane a massimo rischio, individuate sulla base di analisi svolte dalle amministrazioni re-sponsabili.	
2.2.1	Manutenzione programmata della rete stradale extraurbana finalizzata a migliorare in modo sistematico la sicurezza delle strade	
2.2.2	Moderazione del traffico e riqualificazione di strade e piazze per miglioramento della sicurezza stradale in area urbana, attraverso interventi quali la creazione di rotonde, la creazione di reti continue di percorsi pedonali che intersecano anche la rete viaria riservata agli auto-veicoli, la creazione di zone a 30 Km/h, la formazione di aree pedonali e più in generale di aree con precedenza al traffico pedonale, la creazione di reti di piste ciclabili protette, a supporto della mobilità quotidiana, il miglioramento della fruibilità dell'area per pedoni e ciclisti (con particolare riferimento alla popolazione giovane e anziana) e altri interventi di analoghe finalità e caratteristiche.	
2.2.3	Rafforzamento e miglioramento dell'efficacia dell'azione di informazione e delle campagne sensibilizzazione ai valori della sicurezza stradale nonché dell'educazione alla sicurezza stradale nelle scuole e agli adulti.	
2.2.4	Interventi integrati su situazioni, tipi di mobilità o tipi di utenti caratterizzati da condizioni di rischio che determinano un elevato danno sociale. Per interventi integrati si intendono interventi che operino simultaneamente su: a)messa in sicurezza della rete stradale; b)regolamentazione del traffico; c)rafforzamento del contributo del trasporto collettivo (TPL) alla sicurezza stradale; d)rafforzamento e coordinamento dell'azione di prevenzione, controllo e repressione delle forze di polizia dedicate alla sicurezza stradale; e)realizzazione di campagne di informazione e sensibilizzazione specifiche; f)eventuali altre misure a supporto della sicurezza stradale.	
2.3.1	Creazione di centri di pianificazione, programmazione, monitoraggio e gestione, di livello, provinciale e comunale dedicati esclusivamente al miglioramento della sicurezza stradale che possano: a)contribuire al miglioramento della completezza e dell'accuratezza della rilevazione degli incidenti stradali; b)localizzare gli incidenti in modo puntuale sulla rete stradale urbana ed extraurbana; c)collaborare all'analisi dei fattori di rischio e alla definizione di soluzioni atte a rimuoverli o a ridurre significativamente la portata; d)definire e attuare gli interventi per il miglioramento della sicurezza stradale secondo i principi indicati nel precedente paragrafo 1.2.	
2.3.2	Rafforzamento e creazione di uffici di polizia locale dedicati in modo specifico alla sicurezza stradale che siano chiaramente orientati a sviluppare non solo un'azione di prevenzione, controllo e repressione ma anche un'azione di: a)individuazione dei fattori di rischio strutturali e delle linee di azione che possono contrastare o rimuovere tali fattori; b)collaborazione con altri uffici per evitare che scelte in riguardanti il territorio, l'urbanistica il sistema infrastrutturale possano avere delle implicazioni negative sui livelli di sicurezza.	
2.3.3	Elaborazione di Piani e/o programmi per il miglioramento della sicurezza stradale su tutta una circoscrizione amministrativa (comunale o provinciale) o su più circoscrizioni (comunali o provinciali), che comprendano anche la costituzione di un Centro di monitoraggio e di una "Consulta per la sicurezza stradale" (organismo consultivo di confronto sulle azioni da intraprendere per migliorare la sicurezza stradale e di valutazione degli effetti conseguiti tramite le azioni già realizzate o in corso di attuazione, composto da Amministrazioni pubbliche, parti sociali, associazioni di cittadini interessate alla sicurezza stradale).	

### 3) Descrizione sintetica delle azioni

---



---



---



---



---



---



---



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)

4.1 Delibera di approvazione della proposta con la quale l'ente proponente si impegna a sostenere la quota di costi non coperta dal finanziamento reso disponibile dal Primo programma di attuazione del PNSS e a presentare l'impegno di spesa prima della stipula della Convenzione;	No	Si	Delibera n° del
4.2 Determinazione contenente gli estremi dell'impegno di spesa per la quota di costi non coperta dal finanziamento reso disponibile dal Primo programma di attuazione del PNSS;	No	Si	Determina n° del
4.3 Approvazione della proposta (e di tutti gli interventi che la costituiscono)	No	Si	Estremi atto
4.4 Sottoscrizione dell'accordo tra i soggetti proponenti	No	Si	Estremi atto
4.5 Sottoscrizione dell'accordo di partenariato tra tutte le parti interessate	No	Si	Estremi atto
4.6 Sottoscrizione degli accordi non onerosi tra tutte le parti interessate	No	Si	Estremi atto

5) Descrizione degli accordi <sup>(12)</sup>

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.		
	VALORE IN €	NO ___ SI ___
		% 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 (<sup>13</sup>), Assessorato: \_\_\_\_\_

Dipartimento: \_\_\_\_\_

1.5) Personale della struttura:

Settore	Livello			Totale
	Laureati	Diplomati	Altro	
Tecnici				
Amministrativi				
Totale				

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

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

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

2.6) Collocazione (<sup>14</sup>), Assessorato: \_\_\_\_\_

Dipartimento: \_\_\_\_\_

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

Settore	Livello			Totale
	Laureati	Diplomati	Altro	
Tecnici				
Amministrativi				
Totale				

**G) Fasi e tempi previsti dal programma di attività (<sup>15</sup>)**

Indicazione dei tempi previsti per le fasi attuative dell'intervento

	Durata dall'inizio (in giorni). Per inizio si verrà considerato in assenza di altre specifiche il momento della disponibilità del finanziamento.	Progressione temporale in giorni
<b>Per quanto riguarda le opere pubbliche</b>		
Approvazione Progetto Esecutivo		
Inizio lavori		
SAL 1	Quota %	

SAL 2	Quota %		
SAL 3	Quota %		
Fine lavori	Quota %		
<b>Per quanto riguarda altre misure</b>			
Redazione Progetto Operativo			
Inizio lavori			
SAL 1	Quota %		
SAL 2	Quota %		
SAL 3	Quota %		
Fine lavori	Quota %		

**H) Elenco dei materiali documentari****DOCUMENTI ED ELABORATI CHE COSTITUISCONO LA PRESENTE PROPOSTA**

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

Data \_\_\_ / \_\_\_ / \_\_\_

Firma del Responsabile del Procedimento  
\_\_\_\_\_

---

**MONITORAGGIO DELL'INTERVENTO <sup>(16)</sup>**


---

**I) Calendario <sup>17</sup>**

- 1) Inizio lavori ..... Data \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_  
 2) SAL 1           Quota \_\_\_%       Data \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_  
 3) SAL 2           Quota \_\_\_%       Data \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_  
 4) SAL 3           Quota \_\_\_%       Data \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_  
 5) Fine lavori .....Quota \_\_\_%       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**

*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.*

---

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.

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

<sup>4</sup> 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.).

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

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

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

<sup>8</sup> 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.

<sup>9</sup> 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.

<sup>10</sup> 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.

<sup>11</sup> 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.

<sup>12</sup> 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.

<sup>13</sup> Indicare l'Assessorato e l'Ufficio o il Dipartimento presso il quale è inquadrata la struttura tecnica

<sup>14</sup> Indicare l'Assessorato e l'Ufficio o il Dipartimento presso il quale è inquadrato il centro di monitoraggio

<sup>15</sup> Questo quadro dovrà essere compilato sulla base delle previsioni di avanzamento dello stato dei lavori.

<sup>16</sup> Questa parte della scheda deve essere compilata ed inviata solo dopo la realizzazione dell'intervento, perché è relativa al monitoraggio delle fasi attuative.

<sup>17</sup> Questo quadro dovrà essere compilato sulla base dell'effettivo avanzamento dello stato dei lavori.



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

**( Allegato 3 al Disciplinare )**

Questa scheda ha lo scopo di fornire all'Ente proponente un quadro sintetico degli elementi che saranno utilizzati dalla Commissione di valutazione per attribuire un punteggio di merito al fine di collocare la proposta nella graduatoria;

SOGGETTO PROPONENTE: \_\_\_\_\_

**SCHEMA - Campi di intervento.****Punti 2.1, 2.2 e 2.3 del "Programma Annuale di Attuazione 2003 del PNSS".**

<b>A RILEVANZA DELLA PROPOSTA</b>		<b>0-35</b>
A1	Entità del danno sociale relativo all'anno 2001. morti: _____ / feriti: _____ / danno sociale : € _____ tasso di mortalità: _____ / tasso di ferimento: _____ / danno sociale procapite: € _____	0-10
A2	Completezza ed accuratezza del quadro conoscitivo della situazione pre-opera. <input type="checkbox"/> dati tecnici della strada. Commento _____ <input type="checkbox"/> dati relativi agli incidenti. Commento _____ <input type="checkbox"/> dati relativi al traffico veicolare. Commento _____ <input type="checkbox"/> Altri dati . Commento _____	0-10
A3	Individuazione delle cause di insicurezza stradale <input type="checkbox"/> velocità. Commento _____ <input type="checkbox"/> visibilità. Commento _____ <input type="checkbox"/> utenze deboli. Commento _____ <input type="checkbox"/> altro. Commento _____	0-10
A4	<b>Incisività della proposta sulla sicurezza delle utenze deboli</b> <input type="checkbox"/> diretta. Commento _____ <input type="checkbox"/> indiretta. Commento _____ <input type="checkbox"/> non diretta. Commento _____	0-5
<b>B RAFFORZAMENTO DELLA CAPACITÀ DI GOVERNO</b>		<b>0-15</b>
B1	Esistenza, rafforzamento o costituzione della <u>struttura tecnica</u> dedicata alla sicurezza stradale. No / Si _____ In caso affermativo indicare il numero di persone che fanno parte della struttura nuova o preesistente _____	0-5
B2	Esistenza, rafforzamento o costituzione di un <u>centro di monitoraggio della sicurezza stradale</u> . No / Si _____ In caso affermativo indicare il numero di persone che fanno parte della struttura nuova o preesistente _____	0-5
B3	Esistenza, rafforzamento o costituzione di una <u>consulta per la sicurezza stradale</u> . No / Si _____ In caso affermativo indicare il numero di persone che fanno parte della struttura nuova o preesistente _____	0-5
<b>C COMPLETEZZA / INTEGRAZIONE</b>		<b>0-20</b>
C1	Multisetorialità e Interistituzionalità indicare tutti settori dell'amministrazione (singola o capofila) coinvolti: _____ eventuali altre amministrazioni che concorrono alla realizzazione _____ _____	0-10
C2	Integrazione in Piani e Programmi per la sicurezza stradale Piani e Programmi con i quali l'intervento si coordina. _____ _____	0-10
<b>D TEMPESTIVITÀ</b>		<b>0-30</b>
D1	Valutazione complessiva del "progetto preliminare" o della "proposta di massima" riservata alla Commissione in ordine a: - coerenza complessiva della proposta al Programma ed al PNSS; - chiarezza espositiva della proposta; - contenuti tecnici con riferimento alla sicurezza stradale; - potenziale attuabilità della proposta;	0-20
D2	Completezza degli atti amministrativi	No / Si _____
D3	Disponibilità dei fattori necessari	No / Si _____

Firma del Responsabile del Procedimento

Data

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

SOGGETTO PROPONENTE: \_\_\_\_\_

## Istruzioni per la compilazione

### A) RILEVANZA DELLA PROPOSTA

Quest'area di valutazione tende ad apprezzare da un lato la gravità della situazione che costituisce l'oggetto dell'intervento (entità del danno sociale determinato dagli incidenti stradali) e dall'altro la capacità dell'intervento di eliminare tali condizioni (analisi pre-opera e coerenza delle soluzioni adottate).

#### A1 – Entità del danno sociale

Il numero dei morti e dei feriti indicato deve essere relativo al dato ISTAT anno 2001 e al territorio dell'Amministrazione (o del raggruppamento di Amministrazioni) proponente l'intervento.

Il danno sociale determinato dagli incidenti stradali è definito come la somma dei costi sociali medi dei morti e feriti:

Danno sociale = (numero morti x Euro 1.394.400) + (numero di feriti x Euro 39.900)

Il tasso di mortalità è dato da: morti/popolazione x 100.000.

Il tasso di ferimento è dato da: feriti/popolazione x 100.000.

#### A2 - Completezza ed accuratezza del quadro conoscitivo della situazione pre-opera.

Questo punto evidenzia il grado di conoscenza dei dati di base ante-opera che hanno costituito il quadro conoscitivo per la formulazione della proposta. E' ovvio che una buona conoscenza della situazione di partenza favorisce l'individuazione di soluzioni efficaci.

#### A3 - Individuazione delle cause di insicurezza stradale.

Questo punto, tramite l'individuazione delle cause d'insicurezza, anche sulla base dei riferimenti di cui ai precedenti punti, sintetizza gli obiettivi della proposta e il relativo grado di complessità.

#### A4 - Incisività della proposta sulla sicurezza delle utenze deboli.

Il Piano Regionale della Mobilità e della Logistica indica, fra le azioni prioritarie per il miglioramento della sicurezza della mobilità la protezione delle utenze deboli. Questo punto accerta ed evidenzia la correlazione della proposta con tale finalità, in particolare dovrà essere evidenziato se la proposta:

- è diretta alla protezione delle utenze deboli;
- non è diretta alla protezione delle utenze deboli, ma indirettamente ne aumenta comunque la sicurezza;
- non influenza la protezione delle utenze deboli;

### B) RAFFORZAMENTO DELLA CAPACITA' DI GOVERNO

Nel sistema di valutazioni che qui presentiamo, 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 al "*Rafforzamento della capacità di governo*".

In questo modo vengono, ovviamente, premiate le proposte che provengono dalle Amministrazioni che si sono dotate, o che intendono dotarsi, 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.

#### B1 – Esistenza, rafforzamento o costituzione di una struttura tecnica dedicata alla sicurezza stradale

Questo parametro tende ad apprezzare l'esistenza, il rafforzamento o la creazione di una struttura tecnica dedicata in modo specifico ed esclusivo alla sicurezza stradale.

#### B2 - Esistenza, rafforzamento o 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.

SOGGETTO PROPONENTE: \_\_\_\_\_

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.

### **B3 - 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**

### **C1 - 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.

### **C2 - 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. In particolare, nella valutazione si tiene conto 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).

### **D1 - Valutazione del "progetto preliminare"/"proposta di massima"**

Questa voce è riservata in via esclusiva alla Commissione Regione Toscana - U.R.P.T. A.N.C.I. prevista dal Programma 2003 e dal Disciplinare. La Commissione formulerà un giudizio, relativamente a questo punto, tenendo conto dei seguenti principali criteri:

- coerenza complessiva della proposta ai campi d'intervento del Programma 2003 ed al PNSS;
- chiarezza espositiva della proposta;
- contenuti della proposta correlati alla sicurezza stradale;
- attuabilità della proposta;

### **D2 - Completezza degli atti amministrativi**

Presenza o meno di tutti gli atti necessari per la realizzazione e il completamento dell'intervento. Tale giudizio dovrà essere coerente con quanto dichiarato nel quadro conoscitivo.

### **D3 - Disponibilità di tutti i fattori necessari**

Questo ultimo elemento di valutazione riguarda la disponibilità di tutti i servizi, i beni, le risorse professionali che devono essere impegnati per realizzare l'intervento. Tale giudizio dovrà essere coerente con quanto dichiarato nel quadro conoscitivo.

# **ANALISI GENERALE DELL'INCIDENTALITÀ**

**( ALLEGATO 4 AL DISCIPLINARE )**

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

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

## **A. STATO ED EVOLUZIONE DELLA SICUREZZA STRADALE**

### **1. ASPETTI GENERALI**

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

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

### **2. INCIDENTALITÀ: DATI QUANTITATIVI**

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

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

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

#### **2.2 Evoluzione nell'ultimo decennio o quinquennio**

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

#### **2.3 Disaggregazioni territoriali significative (eventuale)**

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

#### **2.4 Aspetti particolari (eventuale)**

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

### **3. INCIDENTALITÀ: ELEMENTI QUALITATIVI**

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

## **B. FATTORI DI RISCHIO E POSSIBILI LINEE DI SUPERAMENTO**

### **4. INDIVIDUAZIONE DEI PRINCIPALI FATTORI DI RISCHIO**

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

### **5. POSSIBILI LINEE DI CONTRASTO DEI FATTORI DI RISCHIO**

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

## **C. PROPOSTA E SUE MOTIVAZIONI**

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

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

**D. CONTESTO TECNICO E INTERVENTI NEL PRECEDENTE TRIENNIO****7. STRUTTURE TECNICHE**

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

**8. STATO DELLE CONOSCENZE SULLA SICUREZZA STRADALE**

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

**9. STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE/PROGRAMMAZIONE**

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

**10. INTERVENTI NEL CAMPO DELLA SICUREZZA STRADALE**

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

ALLEGATO F

# DATI GENERALI SULL'INCIDENTALITÀ STRADALE

## ( Allegato 5 al Disciplinare )

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

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

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

	POPOLAZIONE 2000	MORTI		VARIAZIONE		TM(1)	FERITI		VARIAZIONE		TF(2)	INCIDENTI		TI(3)		
		1996	2000	NUM	% SU 96		1996	2000	NUM% SU 96	1996		2000	NUM% SU 96			
<b>PIEMONTE</b>	<b>4.289.731</b>	<b>564</b>	<b>629</b>	<b>65</b>	<b>11,5%</b>	<b>14,7</b>	<b>18.763</b>	<b>22.977</b>	<b>4.214</b>	<b>22,5%</b>	<b>535,6</b>	<b>12.673</b>	<b>15.855</b>	<b>3182</b>	<b>25,1%</b>	<b>369,6</b>
TORINO	2.214.934	207	214	7	3,4%	9,7	7.933	10.477	2.544	32,1%	473,0	5.253	7.011	1758	33,5%	316,5
<i>Comune di Torino</i>	900.987	70	42	-28	-40,0%	4,7	4.188	6.205	2.017	48,2%	688,7	2.870	4.207	1397	49,7%	466,9
VERCELLI	180.668	48	58	10	20,8%	32,1	767	1.107	340	44,3%	612,7	508	690	182	35,8%	381,9
NOVARA	344.969	52	55	3	5,8%	15,9	2.341	2040	-301	-12,9%	591,4	1.651	1.509	-142	-8,6%	437,4
CUNEO	558.892	112	132	20	17,9%	23,6	2.699	3.083	384	14,2%	551,6	1.736	2.071	335	19,3%	370,6
ASTI	210.555	20	44	24	120,0%	20,9	1.039	1.231	192	18,5%	584,6	683	894	211	30,9%	424,6
ALESSANDRIA	429.805	76	94	18	23,7%	21,9	2.699	3.183	484	17,9%	740,6	1.913	2.321	408	21,3%	540,0
BIELLA	189.234	28	21	-7	-25,0%	11,1	601	932	331	55,1%	492,5	434	680	246	56,7%	359,3
VERBANO- CUSIO-OSSOLA	160.674	21	11	-10	-47,6%	6,8	684	924	240	35,1%	575,1	495	679	184	37,2%	422,6

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

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

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

	POPOLAZIONE		MORTI		VARIAZIONE		TM(1)		FERITI		VARIAZIONE		TF(2)		INCIDENTI		VARIAZIONE		TI(3)	
	2000		1996	2000	NUM	% SU 96	1996	2000	NUM	% SU 96	1996	2000	NUM	% SU 96	1996	2000	NUM	% SU 96	1996	2000
<b>LOMBARDIA</b>	<b>9.121.714</b>		<b>918</b>	<b>1.040</b>	<b>122</b>	<b>13,3%</b>	<b>11,4</b>	<b>52.751</b>	<b>68.527</b>	<b>15.776</b>	<b>29,9%</b>	<b>751,3</b>	<b>36.596</b>	<b>48.613</b>	<b>12.017</b>	<b>32,8%</b>	<b>532,9</b>			
VARESE	820.575		76	85	9	11,8%	10,4	4060	5.386	1.326	32,7%	656,4	2.790	3.731	941	33,7%	454,7			
COMO	542.606		43	50	7	16,3%	9,2	2561	2.526	-35	-1,4%	465,5	1.780	1.800	20	1,1%	331,7			
LECCO	311.674		41	32	-9	-22,0%	10,3	1576	1.804	228	14,5%	578,8	1.074	1.358	284	26,4%	435,7			
SONDRIO	177.578		37	33	-4	-10,8%	18,6	1202	1.194	-8	-0,7%	672,4	787	753	-34	-4,3%	424,0			
MILANO	3.773.893		211	296	85	40,3%	7,8	25037	39.999	14.962	59,8%	1059,9	17.363	28.541	11178	64,4%	756,3			
<i>Comune di Milano</i>	<i>1.301.551</i>		<i>83</i>	<i>114</i>	<i>31</i>	<i>37,3%</i>	<i>8,8</i>	<i>19142</i>	<i>22.996</i>	<i>3.854</i>	<i>20,1%</i>	<i>1766,8</i>	<i>13.172</i>	<i>16.378</i>	<i>3206</i>	<i>24,3%</i>	<i>1258,3</i>			
BERGAMO	974.388		116	124	8	6,9%	12,7	4910	4.409	-501	-10,2%	452,5	3.462	3.243	-219	-6,3%	332,8			
BRESCIA	1.112.628		184	169	-15	-8,2%	15,2	5815	5.163	-652	-11,2%	464,0	3.994	3.491	-503	-12,6%	313,8			
PAVIA	499.197		71	98	27	38,0%	19,6	3581	3.143	-438	-12,2%	629,6	2.505	2.145	-360	-14,4%	429,7			
LODI	197.291		29	40	11	37,9%	20,3	692	1.046	354	51,2%	530,2	442	809	367	83,0%	410,1			
CREMONA	335.700		41	56	15	36,6%	16,7	1450	1.845	395	27,2%	549,6	1.046	1.288	242	23,1%	383,7			
MANTOVA	376.184		69	57	-12	-17,4%	15,2	1867	2.012	145	7,8%	534,8	1.353	1.454	101	7,5%	386,5			
<b>TRENTINO A.A.</b>	<b>943.123</b>		<b>135</b>	<b>122</b>	<b>-13</b>	<b>-9,6%</b>	<b>12,9</b>	<b>4.393</b>	<b>5.100</b>	<b>707</b>	<b>16,1%</b>	<b>540,8</b>	<b>3.158</b>	<b>3.840</b>	<b>682</b>	<b>21,6%</b>	<b>407,2</b>			
BOLZANO	465.264		68	86	18	26,5%	18,5	2.300	2.697	397	17,3%	579,7	1.664	2.074	410	24,6%	445,8			
TRENTO	477.859		67	36	-31	-46,3%	7,5	2.093	2.403	310	14,8%	502,9	1.494	1.766	272	18,2%	369,6			
<b>VENETO</b>	<b>4.540.853</b>		<b>786</b>	<b>714</b>	<b>-72</b>	<b>-9,2%</b>	<b>15,7</b>	<b>24.848</b>	<b>27.862</b>	<b>3.014</b>	<b>12,1%</b>	<b>613,6</b>	<b>17.531</b>	<b>19.708</b>	<b>2177</b>	<b>12,4%</b>	<b>434,0</b>			
VERONA	829.501		158	143	-15	-9,5%	17,2	4.728	5.163	435	9,2%	622,4	3.212	3.614	402	12,5%	435,7			
<i>Comune di Verona</i>	<i>257.477</i>		<i>28</i>	<i>28</i>	<i>0</i>	<i>0,0%</i>	<i>10,9</i>	<i>2.082</i>	<i>2.487</i>	<i>405</i>	<i>19,5%</i>	<i>965,9</i>	<i>1.523</i>	<i>1.780</i>	<i>257</i>	<i>16,9%</i>	<i>691,3</i>			
VICENZA	794.843		91	116	25	27,5%	14,6	3.627	4.351	724	20,0%	547,4	2.591	3.173	582	22,5%	399,2			
BELLUNO	211.057		34	34	0	0,0%	16,1	1.525	1.474	-51	-3,3%	698,4	1.053	1.069	16	1,5%	506,5			
TREVISO	793.559		161	151	-10	-6,2%	19,0	4.623	5.778	1.155	25,0%	728,1	3.293	4.044	751	22,8%	509,6			
VENEZIA	815.244		144	90	-54	-37,5%	11,0	4.749	4.484	-265	-5,6%	550,0	3.352	3.030	-322	-9,6%	371,7			
<i>Comune di Venezia</i>	<i>275.368</i>		<i>40</i>	<i>18</i>	<i>-22</i>	<i>-55,0%</i>	<i>6,5</i>	<i>1.537</i>	<i>1.502</i>	<i>-35</i>	<i>-2,3%</i>	<i>545,5</i>	<i>1.116</i>	<i>1.030</i>	<i>-86</i>	<i>-7,7%</i>	<i>374,0</i>			
PADOVA	853.357		150	100	-50	-33,3%	11,7	4.431	5.007	576	13,0%	586,7	3.230	3.595	365	11,3%	421,3			
ROVIGO	243.292		48	80	32	66,7%	32,9	1.165	1.605	440	37,8%	659,7	800	1.183	383	47,9%	486,2			

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

	POPOLAZIONE		MORTI		VARIAZIONE		TM(1)		FERITI		VARIAZIONE		TF(2)		INCIDENTI		VARIAZIONE		TI(3)		
	2000		1996	2000	NUM	% SU 96	1996	2000	1996	2000	NUM%	SU 96	1996	2000	NUM%	SU 96	1996	2000	NUM%	SU 96	
<b>FRIULI V.G.</b>	<b>1.188.594</b>	<b>217</b>	<b>190</b>	<b>-27</b>	<b>-12,4%</b>	<b>16,0</b>	<b>8.478</b>	<b>7.820</b>	<b>-658</b>	<b>-7,8%</b>	<b>657,9</b>	<b>6.284</b>	<b>5.800</b>	<b>-484</b>	<b>-7,7%</b>	<b>488,0</b>	<b>6.284</b>	<b>5.800</b>	<b>-484</b>	<b>-7,7%</b>	<b>488,0</b>
PORDENONE	282.841	46	51	5	10,9%	18,0	1.583	1.335	-248	-15,7%	472,0	1.173	1.002	-171	-14,6%	354,3	1.173	1.002	-171	-14,6%	354,3
UDINE	520.451	118	100	-18	-15,3%	19,2	2.935	2.874	-61	-2,1%	552,2	2.086	2.036	-50	-2,4%	391,2	2.086	2.036	-50	-2,4%	391,2
GORIZIA	138.838	19	20	1	5,3%	14,4	1.114	1.228	114	10,2%	884,5	824	887	63	7,6%	638,9	824	887	63	7,6%	638,9
TRIESTE	246.464	34	19	-15	-44,1%	7,7	2.846	2.383	-463	-16,3%	966,9	2.201	1.875	-326	-14,8%	760,8	2.201	1.875	-326	-14,8%	760,8
Comune di Trieste	215.096	29	13	-16	-55,2%	6,0	2.583	2.138	-445	-17,2%	994,0	2.034	1.706	-328	-16,1%	793,1	2.034	1.706	-328	-16,1%	793,1
<b>LIGURIA</b>	<b>1.621.016</b>	<b>111</b>	<b>135</b>	<b>24</b>	<b>21,6%</b>	<b>8,3</b>	<b>11.566</b>	<b>11.637</b>	<b>71</b>	<b>0,6%</b>	<b>717,9</b>	<b>8.441</b>	<b>8.718</b>	<b>277</b>	<b>3,3%</b>	<b>537,8</b>	<b>8.441</b>	<b>8.718</b>	<b>277</b>	<b>3,3%</b>	<b>537,8</b>
IMPERIA	216.400	25	20	-5	-20,0%	9,2	1.463	1.334	-129	-8,8%	616,5	1.131	1.082	-49	-4,3%	500,0	1.131	1.082	-49	-4,3%	500,0
SAVONA	279.706	21	18	-3	-14,3%	6,4	1.676	1.593	-83	-5,0%	569,5	1.128	1.106	-22	-2,0%	395,4	1.128	1.106	-22	-2,0%	395,4
GENOVA	903.353	56	77	21	37,5%	8,5	7.150	7.371	221	3,1%	816,0	5.277	5.581	304	5,8%	617,8	5.277	5.581	304	5,8%	617,8
Comune di Genova	632.366	32	44	12	37,5%	7,0	6.054	5.979	-75	-1,2%	945,5	4.538	4.572	34	0,7%	723,0	4.538	4.572	34	0,7%	723,0
LA SPEZIA	221.557	9	20	11	122,2%	9,0	1.277	1.339	62	4,9%	604,4	905	949	44	4,9%	428,3	905	949	44	4,9%	428,3
<b>EMILIA ROMAGNA</b>	<b>4.008.663</b>	<b>735</b>	<b>777</b>	<b>42</b>	<b>5,7%</b>	<b>19,4</b>	<b>31.163</b>	<b>35.059</b>	<b>3.896</b>	<b>12,5%</b>	<b>874,6</b>	<b>22.325</b>	<b>24.988</b>	<b>2.663</b>	<b>11,9%</b>	<b>623,3</b>	<b>22.325</b>	<b>24.988</b>	<b>2.663</b>	<b>11,9%</b>	<b>623,3</b>
PIACENZA	266.987	66	51	-15	-22,7%	19,1	2.023	2.113	90	4,4%	791,4	1.438	1.487	49	3,4%	557,0	1.438	1.487	49	3,4%	557,0
PARMA	399.986	65	67	2	3,1%	16,8	2.869	2.857	-12	-0,4%	714,3	2.043	2.028	-15	-0,7%	507,0	2.043	2.028	-15	-0,7%	507,0
REGGIO EMILIA	456.003	89	101	12	13,5%	22,1	4.072	4.792	720	17,7%	1050,9	2.899	3.393	494	17,0%	744,1	2.899	3.393	494	17,0%	744,1
MODENA	632.626	97	117	20	20,6%	18,5	3.979	6.008	2.029	51,0%	949,7	2.941	4.318	1377	46,8%	682,6	2.941	4.318	1377	46,8%	682,6
BOLOGNA	921.907	133	137	4	3,0%	14,9	6.262	7.262	1.000	16,0%	787,7	4.545	5.183	638	14,0%	562,2	4.545	5.183	638	14,0%	562,2
Comune di Bologna	379.964	30	30	0	0,0%	7,9	3.235	3.902	667	20,6%	1026,9	2.463	3.902	1439	58,4%	1026,9	2.463	3.902	1439	58,4%	1026,9
FERRARA	347.601	79	86	7	8,9%	24,7	2.293	2.238	-55	-2,4%	643,8	1.650	1.619	-31	-1,9%	465,8	1.650	1.619	-31	-1,9%	465,8
RAVENNA	352.225	81	105	24	29,6%	29,8	3.422	3.588	166	4,9%	1018,7	2.336	2.534	198	8,5%	719,4	2.336	2.534	198	8,5%	719,4
FORLÌ	356.659	72	53	-19	-26,4%	14,9	3.051	2.458	-593	-19,4%	689,2	2.172	1.736	-436	-20,1%	486,7	2.172	1.736	-436	-20,1%	486,7
RIMINI	274.669	53	60	7	13,2%	21,8	3.192	3.743	551	17,3%	1362,7	2.301	2.690	389	16,9%	979,4	2.301	2.690	389	16,9%	979,4

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

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

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

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

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

	POPOLAZIONE		MORTI		VARIAZIONE		TM(1)	FERITI		VARIAZIONE		TF(2)	INCIDENTI		VARIAZIONE		TI(3)
	2000	2000	1996	2000	NUM	% SU 96		1996	2000	NUM	% SU 96		1996	2000	NUM	% SU 96	
<b>CALABRIA</b>	<b>2.043.288</b>	<b>153</b>	<b>143</b>	<b>-10</b>	<b>-6,5%</b>	<b>7,0</b>	<b>4.600</b>	<b>5.347</b>	<b>747</b>	<b>16,2%</b>	<b>261,7</b>	<b>2.744</b>	<b>3.298</b>	<b>554</b>	<b>20,2%</b>	<b>161,4</b>	
COSENZA	742.820	58	41	-17	-29,3%	5,5	1.503	1.260	-243	-16,2%	169,6	848	681	-167	-19,7%	91,7	
CROTONE	173.188	13	15	2	15,4%	8,7	345	488	143	41,4%	281,8	215	280	65	30,2%	161,7	
CATANZARO	381.729	27	36	9	33,3%	9,4	985	1.218	233	23,7%	319,1	573	759	186	32,5%	198,8	
VIBO VALENTIA	175.487	11	10	-1	-9,1%	5,7	278	389	111	39,9%	221,7	180	246	66	36,7%	140,2	
REGGIO CALABRIA	570.064	44	41	-3	-6,8%	7,2	1.489	1.992	503	33,8%	349,4	928	1.332	404	43,5%	233,7	
<b>SICILIA</b>	<b>5.076.700</b>	<b>303</b>	<b>290</b>	<b>-13</b>	<b>-4,3%</b>	<b>5,7</b>	<b>15.669</b>	<b>17.581</b>	<b>1.912</b>	<b>12,2%</b>	<b>346,3</b>	<b>10.433</b>	<b>11.767</b>	<b>1.334</b>	<b>12,8%</b>	<b>231,8</b>	
TRAPANI	432.929	19	15	-4	-21,1%	3,5	2.036	2.235	199	9,8%	516,3	1.490	1.632	142	9,5%	377,0	
PALERMO	1.233.768	60	72	12	20,0%	5,8	4.806	4.629	-177	-3,7%	375,2	3.163	3.047	-116	-3,7%	247,0	
Comune di Palermo	679.290	30	34	4	13,3%	5,0	3.659	3.497	-162	-4,4%	514,8	2.474	2.349	-125	-5,1%	345,8	
MESSINA	674.082	40	48	8	20,0%	7,1	2.408	2.692	284	11,8%	399,4	1.627	1.883	256	15,7%	279,3	
Comune di Messina	257.302	26	17	-9	-34,6%	6,6	1.807	2.067	260	14,4%	803,3	1.248	1.485	237	19,0%	577,1	
AGRIGENTO	466.591	13	16	3	23,1%	3,4	457	743	286	62,6%	159,2	286	476	190	66,4%	102,0	
CALTANISSETTA	282.485	32	16	-16	-50,0%	5,7	780	768	-12	-1,5%	271,9	476	460	-16	-3,4%	162,8	
ENNA	180.244	8	12	4	50,0%	6,7	368	442	74	20,1%	245,2	230	279	49	21,3%	154,8	
CATANIA	1.101.936	63	53	-10	-15,9%	4,8	2.940	3.691	751	25,5%	335,0	1.979	2.504	525	26,5%	227,2	
Comune di Catania	336.222	22	25	3	13,6%	7,4	2.064	2.393	329	15,9%	711,7	1.402	1.680	278	19,8%	499,7	
RAGUSA	302.860	34	28	-6	-17,6%	9,2	802	1.199	397	49,5%	395,9	522	773	251	48,1%	255,2	
SIRACUSA	401.805	34	30	-4	-11,8%	7,5	1.072	1.182	110	10,3%	294,2	660	713	53	8,0%	177,4	
<b>SARDEGNA</b>	<b>1.648.044</b>	<b>148</b>	<b>164</b>	<b>16</b>	<b>10,8%</b>	<b>10,0</b>	<b>5.104</b>	<b>5.312</b>	<b>208</b>	<b>4,1%</b>	<b>322,3</b>	<b>3.446</b>	<b>3.663</b>	<b>217</b>	<b>6,3%</b>	<b>222,3</b>	
SASSARI	459.149	51	40	-11	-21,6%	8,7	1.236	1.248	12	1,0%	271,8	804	855	51	6,3%	186,2	
NUORO	267.997	21	31	10	47,6%	11,6	778	1.047	269	34,6%	390,7	538	763	225	41,8%	284,7	
ORISTANO	156.645	22	22	0	0,0%	14,0	1.138	963	-175	-15,4%	614,8	796	668	-128	-16,1%	426,4	
CAGLIARI	764.253	54	71	17	31,5%	9,3	1.952	2.054	102	5,2%	268,8	1.308	1.377	69	5,3%	180,2	
(1) Morti ogni 100.000 abitanti. (2) Feriti ogni 1000.000 abitanti. (3) Incidenti ogni 100.000 abitanti.																	
<b>ITALIA</b>	<b>57.844.017</b>	<b>6.193</b>	<b>6.410</b>	<b>217</b>	<b>3,5%</b>	<b>11,1</b>	<b>264.213</b>	<b>301.559</b>	<b>37.346</b>	<b>14,1%</b>	<b>521,3</b>	<b>183.415</b>	<b>211.941</b>	<b>28.526</b>	<b>15,6%</b>	<b>366,4</b>	



---

9

Regione

**UMBRIA**



Spedizione in abbonamento postale  
Art. 2, comma 20/c, legge 662/96 - Fil. di Perugia

**REPUBBLICA ITALIANA**

**BOLLETTINO UFFICIALE**

**DELLA**

**REGIONE DELL'UMBRIA**

---

PARTI PRIMA e SECONDA

PERUGIA - 28 gennaio 2004

Prezzo € 2,55  
(IVA compresa)

---

DIREZIONE REDAZIONE E AMMINISTRAZIONE PRESSO PRESIDENZA DELLA GIUNTA REGIONALE - P E R U G I A

---

PARTE PRIMA

Sezione II

**ATTI DELLA REGIONE**

**DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE**  
10 dicembre 2003, n. 1900.

**Piano nazionale della sicurezza stradale - 1° Programma annuale di attuazione 2002. Approvazione bando regionale per l'assegnazione agli enti proprietari e/o gestori strade delle risorse assegnate alla Regione Umbria.**

## PARTE PRIMA

## Sezione II

## ATTI DELLA REGIONE

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE  
12 dicembre 2003, n. 1900.

**Piano nazionale della sicurezza stradale - 1° Programma annuale di attuazione 2002. Approvazione bando regionale per l'assegnazione agli enti proprietari e/o gestori strade delle risorse assegnate alla Regione Umbria.**

## LA GIUNTA REGIONALE

Vista la legge 17 maggio 1999, n. 142 e in particolare l'art. 32, che prevede il Piano nazionale della sicurezza stradale;

Vista la deliberazione del CIPE n. 100 del 29 novembre 2002 con la quale è stato approvato il Piano nazionale della sicurezza stradale, azioni prioritarie, unitamente al 1° Programma annuale di attuazione;

Visto il decreto ministeriale n. 938 del 2 dicembre 2002, con il quale sono state ripartite tra le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano, in base alle indicazioni del 1° Programma suddetto, le risorse di € 12.911.422,00;

Visto il decreto dipartimentale n. 3482 del 12 dicembre 2002 con il quale è stato disposto l'impegno delle somme a favore delle Regioni e Province autonome di Trento e Bolzano, attribuendo alla Regione Umbria la somma di € 230.272,00;

Visto il documento istruttorio concernente l'argomento in oggetto e la conseguente proposta del direttore della Direzione politiche territoriali, ambiente ed infrastrutture;

Preso atto, ai sensi dell'art. 21 del regolamento interno di questa Giunta:

a) del parere di regolarità tecnico-amministrativa e della dichiarazione che l'atto non comporta impegno di spesa resi dal dirigente di Servizio, ai sensi dell'art. 21 c.3 e 4 del regolamento interno;

b) del parere di legittimità espresso dal direttore;

Vista la legge regionale 22 aprile 1997, n. 15 e la normativa attuativa della stessa;

Visto il regolamento interno di questa Giunta;

A voti unanimi, espressi nei modi di legge,

delibera:

1) di fare proprio il documento istruttorio e la conseguente proposta del direttore, corredati dai pareri di cui all'art. 21 del regolamento interno della Giunta, che si allegano alla presente deliberazione, quale parte integrante e sostanziale, rinviando alle motivazioni in essi contenute;

2) di approvare il bando regionale per la realizzazione di interventi previsti dal 1° programma di attuazione del Piano nazionale per la sicurezza stradale, rivolto a

Comuni e Province, in forma singola o associata, in qualità di proprietari e/o gestori di strade, allegato al presente atto (*allegato A*), del quale costituisce parte integrante e sostanziale;

3) di approvare la documentazione tecnica allegata la bando, costituita dalle sezioni n. 1, 2, 3, 4, 5 e 6, riportanti rispettivamente la modulistica per:

- domanda tipo (*sezione 1*);
- quadro descrittivo dell'intervento proposto (*sezione 2*);
- scheda delle condizioni che contribuiscono a determinare la priorità della proposta (*sezione 3*);
- analisi generale dell'incidentalità (*sezione 4*);
- parametri per la selezione delle proposte da ammettere a finanziamento (*sezione 5*);
- schema di convenzione tipo tra la Regione Umbria e l'amministrazione (o raggruppamento di amministrazioni) proponente (*sezione 6*);

4) di destinare al finanziamento del suddetto bando le risorse provenienti dal 1° Programma di attuazione del Piano nazionale per la sicurezza stradale, approvato con del. CIPE n. 100 del 29 novembre 2002, ripartite con DM 938 del 2 dicembre 2002 e assegnate con decreto dipartimentale n. 3482 del 12 dicembre 2002, pari a € 230.272,00 annui, come limite di impegno quindicennale;

5) di prendere atto che le risorse saranno ripartite e assegnate a loro volta come limiti di impegno tra le Province e i Comuni beneficiari, in qualità di enti gestori e/o proprietari delle strade, i quali secondo le modalità stabilite con decreto interministeriale 10539/TT del settembre 2003, in attuazione dell'art. 56 della L. 488/99, stipuleranno specifici contratti di mutuo per il finanziamento dei rispettivi interventi;

6) di pubblicare il presente atto, con il bando ed i rispettivi allegati, nel *Bollettino Ufficiale* della Regione dell'Umbria, nonché sul sito ufficiale della Regione Umbria ([www.regione.umbria.it](http://www.regione.umbria.it));

7) di delegare il responsabile del Servizio infrastrutture per la mobilità e i trasporti alla firma delle convenzioni, il cui schema fa parte della documentazione tecnica di cui al precedente punto 3) (*sezione n. 6*), autorizzandolo ad apportare eventuali limitate modifiche formali e non sostanziali al testo approvato, allo scopo di renderne più semplice l'attuazione;

8) di riservarsi di individuare con successivo apposito atto la commissione tecnica di valutazione, composta da rappresentanti di Regione, UPI e ANCI, che dovrà valutare le proposte presentate, prima dell'approvazione finale che avverrà con decreto del Presidente della Giunta regionale.

Il Relatore  
Di Bartolo

La Presidente  
LORENZETTI

DOCUMENTO ISTRUTTORIO

Oggetto: Piano nazionale della sicurezza stradale - 1° Programma annuale di attuazione 2002 - Approvazione

**bando regionale per l'assegnazione agli enti proprietari e/o gestori strade delle risorse assegnate alla Regione Umbria.**

L'art. 32 della legge 17 maggio 1999, n. 144, istituisce il «Piano nazionale della sicurezza stradale», con cui si intende individuare alcune azioni prioritarie per ridurre il numero e le vittime degli incidenti stradali del 40 per cento nel decennio 2002-2011, coerentemente con gli obiettivi comunitari individuati nel libro bianco «La politica europea dei trasporti per il 2010: il momento delle scelte», che si propone il risultato, sempre in un arco di tempo decennale, di portare i valori di riduzione al 50 per cento.

Il Piano nazionale, riferito al biennio 2002-2003, azioni prioritarie, unitamente al 1° programma annuale di attuazione (anno 2002), è stato approvato, con delibera CIPE n. 100 del 29 novembre 2002.

Con DM n. 938 del 2 dicembre 2002, registrato alla Corte dei conti in data 22 gennaio 2003, è stata ripartita, in base alle indicazioni del 1° Programma suddetto, la somma annua di € 12.911.422,00, quale limite di impegno quindicennale, fra le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano, sulla base del criterio di proporzionalità al danno sociale e all'estesa stradale;

Con decreto dipartimentale n. 3482 del 12 dicembre 2002 è stato disposto l'impegno delle somme a favore delle Regioni e Province autonome di Trento e Bolzano.

Alla Regione Umbria è stata attribuita la somma annua di € 230.272,00;

La deliberazione del CIPE prevede che la gestione delle risorse avvenga a livello regionale - in coerenza con principi e parametri concordati tra Governo, Regioni, Province e Comuni - e che l'allocazione delle risorse nell'ambito di competenza avvenga mediante procedure concorsuali e/o forme concertative, sulla base di criteri di priorità, aggiuntività e premialità.

Spetta pertanto alle Regioni, sulla base dei criteri e principi di cui sopra definire le procedure concorsuali e/o forme di concertazione, per l'allocazione delle risorse ricadenti nel territorio di competenza.

Con il presente atto si intende quindi effettuare l'approvazione del bando per la procedura concorsuale a livello regionale, in modo da poter rendere disponibili quanto prima per i potenziali soggetti beneficiari - Comuni e Province, singoli o associati, in qualità di proprietari e/o gestori di strade che intenderanno presentare progetti di inter-

venti coerenti con il bando stesso - le risorse del 1° programma annuale di attuazione del PNSS e dare sollecito avvio agli interventi e alle iniziative che possano permettere il raggiungimento degli obiettivi nazionali e comunitari prefissati.

Il bando tiene conto ovviamente degli obiettivi e delle finalità del 1° programma nazionale, che pone l'attenzione su n. 15 delle n. 91 azioni prioritarie contenute nel PNSS e le raggruppa in n. 3 linee di finanziamento:

- mobilità locale extraurbana (anche su strade di livello nazionale);
- mobilità urbana e di ingresso/uscita alle aree urbane (anche su strade di livello nazionale);
- mobilità locale in genere

e impone che anche le Regioni ripartiscano i fondi loro assegnati secondo queste tre linee di finanziamento, tenendo conto di attribuire, in via indicativa, il 25 per cento delle risorse per la prima linea, il 35 per cento per la seconda ed il 40 per cento per la terza, con massimali di finanziamento - in valore assoluto e in percentuale rispetto al costo totale dell'intervento - differenti in base alle dimensioni degli enti locali (inversamente proporzionali).

I campi di azione (azioni prioritarie) sono riportati all'art. 3 del bando. L'entità dei finanziamenti è specificata all'art. 6 del bando.

L'art. 7 fa riferimento ad una commissione tecnica di valutazione delle proposte di progetto, presentate nell'ambito del bando in oggetto, che sarà costituita da rappresentanze della Regione, dell'UPI e dell'ANCI, e che si ritiene di poter nominare con successivo apposito atto.

Infine si ritiene opportuno evidenziare che le risorse assegnate alla Regione, sulla base della graduatoria finale, saranno ripartite e assegnate a loro volta come limiti di impegno tra le Province e i Comuni beneficiari, in qualità di enti gestori e/o proprietari delle strade, i quali secondo le modalità stabilite con decreto interministeriale 10539/TT del settembre 2003, in attuazione dell'art. 56 della L. 488/99, stipuleranno specifici contratti di mutuo per il finanziamento dei rispettivi interventi.

Tutto ciò premesso e considerato si propone alla Giunta regionale:

(Omissis)

Vedasi dispositivo deliberazione



**PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE  
PROGRAMMA DI ATTUAZIONE 2002 / BANDO DI ATTUAZIONE**

**SCHEMA**

**DI BANDO PER LA REALIZZAZIONE  
DI INTERVENTI PREVISTI DAL 1° PROGRAMMA**

**SCHEMA  
DI BANDO PER LA REALIZZAZIONE  
DI INTERVENTI PREVISTI DAL 1° PROGRAMMA**

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, preso atto del decreto ministeriale n. 938 del 2 dicembre 2002, registrato alla Corte dei conti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in data 22 gennaio 2003, con il quale è stata attribuita alla Regione Umbria la somma annua di € 230.272, quale limite di impegno quindicennale, e della circolare del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti con la quale si evidenzia l'avvenuto completamento di tutti gli atti che consentono alla Regione di recepire le risorse finanziarie per l'attuazione del Piano, la Regione Umbria destina la somma sopra indicata, complessivamente pari a € 2.302.721, per il cofinanziamento di interventi delle Province e dei Comuni finalizzati a migliorare la sicurezza stradale secondo le finalità e i contenuti indicati nel «Piano nazionale della sicurezza stradale e programma annuale di attuazione per il 2002» sopra richiamati.

Art. 2.

*Obiettivi.*

1. Il presente bando, in conformità con quanto previsto dal «Programma annuale di attuazione 2002», è finalizzato:

— ad avviare un processo sistematico di miglioramento della sicurezza stradale e di riduzione stabile del numero delle vittime degli incidenti;

— a promuovere lo sviluppo di interventi ad alta efficacia e favorirne la diffusione in modo da determinare, a parità di risorse disponibili, la più ampia e celere riduzione delle vittime degli incidenti stradali;

— a favorire la crescita degli investimenti nella sicurezza stradale.

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

— finalizzate a ridurre il numero delle vittime nelle situazioni di massimo rischio;

— che tendono a rafforzare la capacità di monitoraggio e di governo della sicurezza stradale da parte delle amministrazioni locali;

— che hanno caratteri di completezza in quanto coinvolgono in un progetto unitario tutte le amministrazioni e gli organismi pubblici e privati che possono contribuire a migliorare la sicurezza stradale nella situazione oggetto di intervento;

— che presentano condizioni di immediata fattibilità.

Art. 3.

*Contenuti.*

1. Sono finanziabili le proposte di intervento che riguardano uno o più campi di azione tra quelli indicati al paragrafo 3 del «Programma annuale di attuazione 2002» e di seguito elencati.

3.1. Interventi per la messa in sicurezza delle strade extraurbane a massimo rischio, secondo quanto indicato nell'«*Allegato tecnico del Piano nazionale della sicurezza stradale*».

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

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

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

a) la creazione di rotonde;

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

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

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

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

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

g) altri interventi di analoghe finalità e caratteristiche.

3.5. Rafforzamento e miglioramento dell'efficacia dell'azione di informazione e delle campagne sensibilizzazione ai valori della sicurezza stradale.

3.6. Rafforzamento e miglioramento dell'efficacia dell'educazione alla sicurezza stradale nelle scuole e agli adulti.

3.7. Misure per il miglioramento della sicurezza stradale nei tragitti casa-lavoro.

3.8. Sostegno al trasporto collettivo (TPL) al fine di rafforzarne il contributo alla sicurezza stradale.

3.10. Realizzazione di centri di pianificazione, programmazione, monitoraggio e gestione, di livello regionale, provinciale e comunale dedicati esclusivamente al miglioramento della sicurezza stradale che possano:

a) contribuire al miglioramento della completezza e dell'accuratezza della rilevazione degli incidenti stradali;

b) localizzare gli incidenti in modo puntuale sulla rete stradale urbana ed extraurbana;

c) collaborare all'analisi dei fattori di rischio e alla definizione di soluzioni atte a rimuoverli o a ridurne significativamente la portata;

d) definire e attuare gli interventi per il miglioramento della sicurezza stradale secondo i principi indicati.

3.11. Rafforzamento e creazione di uffici di polizia locale dedicati in modo specifico alla sicurezza stradale che siano chiaramente orientati a sviluppare non solo un'azione di prevenzione, controllo e repressione ma anche un'azione di:

a) individuazione dei fattori di rischio strutturali;

b) di individuazione delle linee di azione che possono contrastare o rimuovere tali fattori;

c) di collaborazione con altri uffici per evitare che scelte riguardanti il territorio, l'urbanistica il sistema infrastrutturale possano avere delle implicazioni negative sui livelli di sicurezza.

3.12. Interventi integrati su situazioni, tipi di mobilità o tipi di utenti caratterizzati da condizioni di rischio che determinano un elevato danno sociale. Per interventi integrati si intendono interventi che operino simultaneamente su:

- a) messa in sicurezza della rete stradale;
- b) regolamentazione del traffico;
- c) rafforzamento del contributo del trasporto collettivo (TPL) alla sicurezza stradale;
- d) rafforzamento e coordinamento dell'azione di prevenzione, controllo e repressione delle forze di polizia dedicate alla sicurezza stradale;
- e) realizzazione di campagne di informazione e sensibilizzazione specifiche;
- f) eventuali altre misure a supporto della sicurezza stradale.

3.13. Progetti pilota per la definizione di piani e/o programmi integrati per il miglioramento della sicurezza stradale su tutta una circoscrizione amministrativa (comunale o provinciale) o su più circoscrizioni (comunali o provinciali), che comprendano anche la costituzione di un Centro di monitoraggio e di una «Consulta per la sicurezza stradale» (organismo consultivo di confronto sulle azioni da intraprendere per migliorare la sicurezza stradale e di valutazione degli effetti conseguiti tramite le azioni già realizzate o in corso di attuazione, composto da Amministrazioni pubbliche, parti sociali, associazioni di cittadini interessate alla sicurezza stradale) e per la loro attuazione entro il termine di un quinquennio.

#### Art. 4.

##### Destinatari.

1. Possono presentare proposte di intervento per accedere ai cofinanziamenti i Comuni e le Province, in forma singola o associata.

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

#### Art. 5.

##### Presentazione delle domande e assegnazione dei finanziamenti.

1. I finanziamenti saranno assegnati alle proposte che risulteranno più coerenti con gli obiettivi e con i contenuti del «Piano nazionale della sicurezza stradale. Azioni prioritarie» e del «Programma annuale di attuazione 2002», sulla base della graduatoria di cui al successivo articolo 7.

2. Per concorrere all'assegnazione del cofinanziamento, l'Amministrazione, o il raggruppamento di Amministrazioni, proponente presenta domanda all'Assessorato mobilità, infrastrutture, urbanistica e nuove tecnologie, Direzione delle Politiche territoriali, ambiente e infrastrutture, Servizio infrastrutture per la mobilità e i trasporti, Centro direzionale Fontivegge, 06100 Perugia, sulla base dello schema riportato nella documentazione tecnica allegata al presente bando, alla sezione 1<sup>a</sup> e corredata, pena esclusione, dai seguenti elaborati:

- a) il «Quadro descrittivo» dell'intervento, il cui schema è riportato nella documentazione tecnica allegata al presente bando, alla sezione 2<sup>a</sup>;
- b) scheda delle condizioni che contribuiscono a de-

terminare la priorità della proposta, sezione 3<sup>a</sup>;

c) l'analisi generale dell'incidentalità compilata come indicato nella documentazione tecnica, sezione 4<sup>a</sup>;

d) nel caso in cui la proposta venga presentata da più di una Amministrazione, dovrà essere allegato l'atto (accordo di programma, intesa, convenzione, etc.) attraverso il quale le diverse Amministrazioni esprimono la proposta di intervento, adottano il progetto e assumono gli impegni di cui ai punti successivi ed indicano l'Amministrazione capofila;

e) il progetto relativo alle azioni da realizzare, indicando gli obiettivi, gli oneri da sostenere, le risorse professionali, le strutture tecniche e la strumentazione che sarà impegnata per la realizzazione di ciascun intervento, nel caso in cui uno o più degli interventi previsti siano costituiti da opere infrastrutturali o edilizia, il progetto dovrà assumere i caratteri di progetto preliminare ai sensi della legge 109/94;

f) la nomina del responsabile di procedimento e l'impegno a comunicare tempestivamente alla Direzione delle politiche territoriali, ambiente e infrastrutture, Servizio infrastrutture per la mobilità e i trasporti, Centro direzionale Fontivegge, 06100 Perugia, e al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Dipartimento per le opere pubbliche e per l'edilizia, via Nomentana 2, 00161 Roma, eventuali variazioni della persona che svolge tale funzione;

g) la delibera con cui 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 a partire dalla data di collaudo dell'avvenuto completamento dei lavori;

g3) a comunicare tempestivamente eventuali esigenze di modificazione 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 sopralluoghi.

3. Le domande, corredate dai suddetti allegati e firmate dal Sindaco o dal Presidente della Provincia, secondo le modalità indicate al successivo comma 3<sup>o</sup> dell'articolo 8, dovranno pervenire presso l'Assessorato mobilità, infrastrutture, urbanistica e nuove tecnologie, Direzione delle politiche territoriali, ambiente e infrastrutture, Servizio infrastrutture per la mobilità e i trasporti, Centro direzionale Fontivegge, 06100 Perugia, in busta chiusa, con la dicitura «Bando relativo al programma annuale di attuazione del piano nazionale della sicurezza stradale», entro 60 giorni dalla data di pubblicazione nel Bollettino Ufficiale del presente bando, a pena di esclusione.

4. La Commissione tecnica di valutazione, di cui al successivo articolo 7, entro i successivi 30 giorni, valuta la proposta sulla base dei criteri, parametri e procedure di valutazione, secondo quanto indicato nello stesso articolo 7.

5. Il Presidente della Regione/Assessore alla mobilità, infrastrutture, urbanistica e nuove tecnologie, in relazione agli obiettivi di miglioramento della sicurezza stradale di cui alla legge 144/99, specificati nel «Piano nazionale della sicurezza stradale», opera la scelta definitiva delle proposte da ammettere a cofinanziamento.

6. La Direzione delle politiche territoriali, ambiente e infrastrutture, Servizio infrastrutture per la mobilità e i trasporti comunica alle Amministrazioni interessate l'ammissione al cofinanziamento e, ove ciò sia necessario al fine di precisare impegni aggiuntivi necessari alla realizzazione della proposta, procede alla stipula della relativa convenzione, sulla base dello schema riportato nella Documentazione tecnica, sezione 6<sup>a</sup>.

7. Al ricevimento e approvazione del programma operativo delle attività da realizzare o, nel caso di opere edilizia o infrastrutturali, al ricevimento del progetto esecutivo, la Regione eroga la prima quota di cofinanziamento, pari al 20 per cento dell'importo complessivo del cofinanziamento riconosciuto dalla Commissione tecnica di valutazione.

8. Le ulteriori quote di finanziamento, pari al 70 per cento ed al 10 per cento, saranno erogate rispettivamente in relazione allo stato di avanzamento dei lavori e alla certificazione di collaudo, dandone contemporaneamente comunicazione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

#### Art. 6.

##### Entità dei finanziamenti.

1. L'entità massima del cofinanziamento sarà determinata in relazione al costo complessivo dell'intervento - o del sistema di interventi - proposto, compresa la progettazione, e secondo i criteri indicati ai successivi commi.

2. Gli importi e le quote massime di cofinanziamento sono stabilite sulla base di quanto indicato nel paragrafo 13, punto 13.2., del «Programma annuale di attuazione 2002». In particolare, sulla base delle caratteristiche insediative ed infrastrutturali della regione, ai soli fini della determinazione dei massimali di cofinanziamento, hanno carattere di:

— struttura territoriale complessa, le province di Perugia e Terni e i comuni capoluogo di provincia;

— struttura territoriale «intermedia», i comuni con popolazione superiore ai 20.000 abitanti;

— comuni di medio piccola dimensione, i comuni con popolazione inferiore ai 20.000 abitanti.

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

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

Massimali per gli interventi in attuazione del Piano  
(i valori sono espressi in migliaia di euro)

	Incentivi del Piano	
	Valore	Quota %
<b>Interventi sulla rete stradale</b> (misure indicate ai punti 3.1.; 3.2.; 3.3.; 3.4.)		
Province e comuni identificati come struttura complessa	400	45%
Comuni di dimensione intermedia	200	50%
Comuni di dimensione medio piccola	100	55%
<b>Tutte le altre misure finanziate</b> (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 identificati come struttura complessa	120	50%
Comuni di dimensione intermedia	80	55%
Comuni di dimensione medio piccola	60	65%

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

#### Art. 7.

##### Selezione delle proposte da ammettere al finanziamento.

1. Ai fini dell'individuazione delle proposte di intervento da ammettere al cofinanziamento viene elaborata una graduatoria delle proposte stesse in base ad un sistema di punteggi che riguarda:

— la rilevanza della proposta sia in relazione all'entità del rischio e delle vittime, sia in relazione alla

capacità dell'intervento di ridurre l'entità delle vittime;

— il rafforzamento delle capacità di governo della sicurezza stradale;

— la completezza dell'intervento e il suo inserimento in una strategia (Piano o Programma) generale per migliorare la sicurezza stradale;

— la tempestività e cantierabilità dell'intervento.

2. Nel caso di proposte costituite da più interventi, ai fini della valutazione complessiva dovranno definirsi i punteggi relativi a ciascun intervento e si dovrà procedere alla loro somma.

3. Non vengono ammesse al finanziamento proposte che non raggiungano almeno 40 punti.

4. La graduatoria di cui al primo comma del presente articolo resta valida anche per l'assegnazione di ulteriori risorse finanziarie che si venissero a rendere disponibili e fossero utilizzabili per le finalità proprie del «Programma annuale di attuazione 2002», fino all'entrata in vigore del successivo «Programma annuale di attuazione 2003».

5. Ai fini della individuazione delle proposte da ammettere al finanziamento e in relazione a quanto indicato nel comma 10, «*Gestione delle procedure di allocazione delle risorse finanziarie*», punto 2 del «*Programma annuale di attuazione 2002*», viene costituita, con decreto del Presidente della Regione/Assessore alla mobilità, infrastrutture, urbanistica e nuove tecnologie, una Commissione tecnica di valutazione costituita da un componente indicato dalla Regione, con funzioni di presidente, da un componente indicato dall'UPI regionale e da un componente indicato dall'ANCI regionale.

6. La Commissione tecnica di valutazione esamina le proposte di intervento, attribuisce i punteggi sulla base dei criteri indicati nella «*Documentazione tecnica*» allegata al presente bando, Sezione 5ª, definisce la relativa graduatoria di merito e trasmette gli atti al Presidente della Regione.

7. Il Presidente della Regione, con proprio decreto, approva la graduatoria e i corrispondenti cofinanziamenti potenziali, definisce l'elenco delle proposte di intervento ammesse al cofinanziamento, stabilisce l'assegnazione dei fondi e trasmette al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Dipartimento per le opere pubbliche e per l'edilizia i sopraindicati atti, assieme alla graduatoria di merito di tutte le domande e ai relativi quadri descrittivi.

#### Art. 8.

##### *Ulteriori aspetti.*

1. La Regione non assume rapporti diretti con le imprese, i gruppi di lavoro e i professionisti, i fornitori di beni e servizi ai quali il proponente affida la realizzazione di tutte o parte delle azioni comprese nella proposta di intervento.

2. Le eventuali convenzioni tra l'Amministrazione ammessa a cofinanziamento ed imprese, gruppi di lavoro e professionisti, fornitori di beni o servizi, dovranno prevedere nei confronti dei medesimi l'obbligo a conformarsi alle direttive della Regione e ad accettare le forme di controllo che la stessa riterrà opportuno effettuare ai fini del miglior esito degli interventi.

3. Relativamente agli interventi che presuppongano la realizzazione di opere edilizie e infrastrutturali, la

normativa di riferimento è quella contenuta nella legge 109/94 e successive modifiche ed integrazioni ed in genere tutta la normativa vigente in materia di lavori pubblici.

4. La Regione, Assessorato mobilità, infrastrutture, urbanistica e nuove tecnologie, Direzione delle politiche territoriali, ambiente e infrastrutture, Servizio infrastrutture per la mobilità e i trasporti, valuta, a mezzo di esame istruttorio, l'ammissibilità delle eventuali variazioni comunicate dall'Amministrazione assegnataria con le modalità di cui all'art. 5, comma 2, lettera g3. In caso di accettazione delle variazioni, queste dovranno essere inserite nel quadro descrittivo di cui all'art. 5, comma 2, lettera a unitamente ad una breve relazione tecnica e il quadro descrittivo così aggiornato dovrà essere comunicato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Dipartimento per le opere pubbliche e per l'edilizia. Qualora le variazioni ammesse comportino maggiori oneri questi saranno ad esclusivo carico del proponente.

5. Qualora l'attuazione degli interventi ammessi a cofinanziamento dovesse procedere in difformità dalle modalità, dai tempi, dai contenuti e dalle finalità indicati nella proposta ammessa al finanziamento, la Regione fissa un termine entro il quale l'assegnatario del contributo deve eliminare le cause di tali difformità. Trascorso inutilmente tale termine, la Regione si riserva la facoltà di revocare il cofinanziamento, previa diffida ad adempiere entro un ulteriore termine. L'eventuale revoca del finanziamento con i connessi atti istruttori sarà comunicata dalla Regione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Dipartimento per le opere pubbliche e per l'edilizia, assieme al quadro descrittivo aggiornato. La revoca del contributo comporta l'obbligo per l'Amministrazione assegnataria di restituire alla Regione gli eventuali importi da questa corrisposti e per i quali non esistano giustificazione di spesa, con la maggiorazione degli interessi legali.

La documentazione tecnica allegata al presente bando è disponibile presso la Direzione delle politiche territoriali, ambiente e infrastrutture, Servizio infrastrutture per la mobilità e i trasporti, Centro direzionale Fontivegge, 06100 Perugia, ed è consultabile e acquisibile sul sito internet: [www.regione.umbria.it](http://www.regione.umbria.it).



Cod.



## REGIONE UMBRIA

---

**OGGETTO:** Piano Nazionale della Sicurezza Stradale – 2° Programma annuale di attuazione 2003 – Approvazione bando regionale per l'assegnazione agli enti proprietari delle strade delle risorse assegnate alla Regione Umbria.

### DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE

\_\_\_\_\_ n. \_\_\_\_\_.

LORENZETTI MARIA RITA	Presidente
LIVIANTONI CARLO	Vice Presidente
DI BARTOLO FEDERICO	Assessore
GIROLAMINI ADA	Assessore
GROSSI GAIA	Assessore
MONELLI DANILO	Assessore
PRODI MARIA	Assessore
RIOMMI VINCENZO	Assessore
ROSI MAURIZIO	Assessore

presenti	assenti

Presidente :

Relatore :

Direttore:

Segretario Verbalizzante :

## LA GIUNTA REGIONALE

**Vista** la legge 17 maggio 1999, n° 142 e in particolare l'art. 32, che prevede il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale;

**Vista** la Delibera CIPE n. 100 del 29.11.2002 con il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale è stato approvato;

**Vista** la delibera del CIPE n° 81 del 29.12.2003 con la quale è stato approvato il 2° Programma annuale di attuazione 2003 del Piano nazionale della Sicurezza Stradale;

**Visto** che lo stesso Programma annuale di attuazione 2003 prevede che il 25% dei fondi disponibili sull'esercizio finanziario 2002 sia gestito direttamente dallo Stato con cofinanziamenti a regioni, province e comuni attraverso un bando nazionale, già espletato, per interventi di rilevanza nazionale, ed il restante 75% sia invece ripartito tra le regioni che dovranno predisporre bandi regionali destinati a province e comuni;

**Visto** il Decreto Ministeriale n° 4549 del 22.12.2003, con il quale è stata ripartita tra le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano, in base alle indicazioni del 2° programma suddetto, la somma annua di €. 15.493.707,00 quale limite di impegno quindicennale con decorrenza dall'anno 2004 fino al 2018;

**Visto** il Decreto Dipartimentale n° 316 del 19.02.2004 con il quale è stato disposto l'impegno delle somme a favore delle regioni e province autonome di Trento e Bolzano, attribuendo alla Regione Umbria la somma annua di €. 252.637,00;

**Considerata** la necessità di dare piena attuazione al Piano Nazionale della Sicurezza Stradale anche in Umbria al fine di contribuire alla riduzione delle vittime della strada nel territorio regionale ed al raggiungimento degli obiettivi comunitari e nazionali in tale materia;

**Visto** il documento istruttorio concernente l'argomento in oggetto e la conseguente proposta del Direttore della Direzione Politiche Territoriali Ambiente ed Infrastrutture;

**Preso atto**, ai sensi dell'art. 21 del Regolamento interno di questa Giunta:

- a) del parere di regolarità tecnico-amministrativa espresso dal Dirigente di Servizio/Dirigente in posizione individuale competente;
- b) del visto di regolarità contabile espresso dal Servizio Ragioneria;
- c) del parere di legittimità espresso dal Direttore;

**Vista** la legge regionale 22 aprile 1997, n. 15 e la normativa attuativa della stessa;

**Visto** il Regolamento interno di questa Giunta;

**A voti**, espressi nei modi di legge,

### DELIBERA

- 1) di fare proprio il documento istruttorio e la conseguente proposta del Direttore, corredati dai pareri di cui all'art. 21 del Regolamento interno della Giunta, che si allegano alla presente deliberazione, quale parte integrante e sostanziale, rinviando alle motivazioni in essi contenute;
- 2) di procedere alla ripartizione tra province e comuni, quali enti proprietari di strade, delle risorse assegnate alla regione Umbria nell'ambito del 2° Programma Annuale di Attuazione 2003 del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale mediante una procedura concorsuale;
- 3) di approvare lo schema di bando regionale per la realizzazione di interventi previsti dal 2° Programma Annuale di Attuazione 2003 del Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale, rivolto a Comuni e Province, in forma singola o associata, in qualità di proprietari di strade, allegato al presente atto (allegato A), del quale costituisce parte integrante e sostanziale;

- 4) di approvare la documentazione tecnica allegata la bando, costituita dalle sezioni n° 1, 2, 3, 4, 5 e 6, riportanti rispettivamente la modulistica per:
  - domanda tipo (*sezione 1*);
  - quadro descrittivo dell'intervento proposto (*sezione 2*);
  - scheda delle condizioni che contribuiscono a determinare la priorità della proposta (*sezione 3*);
  - analisi generale dell'incidentalità (*sezione 4*);
  - parametri per la selezione delle proposte da ammettere a finanziamento (*sezione 5*);
  - schema di convenzione tipo tra la Regione Umbria e l'Amministrazione (o raggruppamento di Amministrazioni) proponente (*sezione 6*);
- 5) di destinare al finanziamento del suddetto bando le risorse provenienti dal 2° Programma Annuale di Attuazione 2003 del Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale, approvato con Delibera CIPE n° 81 del 29.12.2003, ripartite con DM 4549 del 22.12.2003 e assegnate con Decreto dipartimentale n° 316 del 19.02.2004, pari a €. 252.637,00 annui, come limite di impegno quindicennale;
- 6) di prendere atto che le risorse saranno ripartite e assegnate a loro volta come limiti di impegno tra le Province e i Comuni beneficiari, in qualità di enti gestori e/o proprietari delle strade, i quali secondo le modalità stabilite con Decreto Interministeriale 10539/TT del settembre 2003 e successive modifiche ed integrazioni, in attuazione dell'art. 56 della L. 488/99, stipuleranno specifici contratti di mutuo per il finanziamento dei rispettivi interventi;
- 7) di dare atto che gli allegati sono depositati presso la Direzione Politiche Territoriali Ambiente ed Infrastrutture, Servizio 8 Infrastrutture per la Mobilità e i Trasporti;
- 8) di pubblicare il presente atto, con il bando ed i rispettivi allegati, nel Bollettino Ufficiale della Regione Umbria, nonché sul sito ufficiale della Regione Umbria ([www.regione.umbria.it](http://www.regione.umbria.it));
- 9) di delegare il Responsabile del Servizio Infrastrutture per la Mobilità e i Trasporti alla firma delle convenzioni, il cui schema fa parte della documentazione tecnica di cui al precedente punto 3) (*sezione n°6*), autorizzandolo ad apportare eventuali limitate modifiche formali e non sostanziali al testo approvato, allo scopo di renderne più semplice l'attuazione;
- 10) di riservarsi di individuare con successivo apposito atto la commissione tecnica di valutazione, composta da rappresentanti di Regione, UPI e ANCI, che dovrà valutare le proposte presentate, prima dell'approvazione finale che avverrà con Delibera di Giunta Regionale.

**IL DIRETTORE:**

**IL PRESIDENTE:**

**IL RELATORE:**

**IL SEGRETARIO VERBALIZZANTE:**

## DOCUMENTO ISTRUTTORIO

**Oggetto: Piano Nazionale della Sicurezza Stradale – 2° Programma annuale di attuazione 2003 – Approvazione bando regionale per l'assegnazione agli enti proprietari delle strade delle risorse assegnate alla Regione Umbria.**

L'art. 32 della legge 17 maggio 1999, n° 144 istituisce il "Piano Nazionale della Sicurezza Stradale", con cui si intende individuare alcune azioni prioritarie per ridurre il numero delle vittime degli incidenti stradali del 40% nel decennio 2002-2011, coerentemente con gli obiettivi comunitari individuati nel Libro Bianco "La politica europea dei trasporti per il 2010: il momento delle scelte";

Il Piano Nazionale, riferito al biennio 2002-2003, azioni prioritarie, unitamente al 1° programma annuale di attuazione (anno 2002), è stato approvato, con delibera CIPE n. 100 del 29.11.2002.

Il 2° Programma Annuale di Attuazione 2003 è stato approvato con delibera CIPE n° 81 del 29.12.2003.

Con Decreto Ministeriale n° 4549 del 22.12.2003, è stata ripartita, in base alle indicazioni del 2° programma suddetto, la somma annua di €. 15.493.707,00, quale limite di impegno quindicennale, fra le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano, sulla base del criterio di proporzionalità al danno sociale e all'estesa stradale; Con Decreto Dipartimentale n° 316 del 19.02.2004 è stato disposto l'impegno delle somme a favore delle Regioni e Province autonome di Trento e Bolzano.

Alla Regione Umbria è stata attribuita la somma annua di €. 252.637,00;

Il Programma di Attuazione 2003 prevede che la gestione delle risorse avvenga a livello regionale - in coerenza con principi e parametri concordati tra Governo, Regioni Province e Comuni - e che l'allocazione delle risorse nell'ambito di competenza avvenga mediante procedure concorsuali e/o forme concertative, sulla base di criteri di priorità, aggiuntività e premialità.

Spetta pertanto alle Regioni, sulla base dei criteri e principi di cui sopra definire le procedure concorsuali e/o forme di concertazione, per l'allocazione delle risorse ricadenti nel territorio di competenza.

Con il presente atto si intende quindi effettuare l'approvazione del bando per la procedura concorsuale a livello regionale, in modo da poter rendere disponibili quanto prima per i potenziali soggetti beneficiari - Comuni e Province, singoli o associati, in qualità di proprietari di strade che intenderanno presentare progetti di interventi coerenti con il bando stesso - le risorse del 2° programma annuale di attuazione del PNSS e dare sollecito avvio agli interventi e alle iniziative che possano permettere il raggiungimento degli obiettivi nazionali e comunitari prefissati.

I campi di azione (azioni prioritarie) sono riportati all'art. 3 del bando. L'entità dei finanziamenti è specificata all'art. 6. del bando.

L'art. 7 fa riferimento ad una Commissione Tecnica di Valutazione delle proposte di progetto, presentate nell'ambito del bando in oggetto, che sarà costituita da rappresentanze della Regione, dell'UPI e dell'ANCI, e che si ritiene di poter nominare con successivo apposito atto.

Infine si ritiene opportuno evidenziare che le risorse assegnate alla Regione, sulla base della graduatoria finale, saranno ripartite e assegnate a loro volta come limiti di impegno tra le Province e i Comuni beneficiari, in qualità di enti proprietari delle strade, i quali secondo le modalità stabilite con Decreto Interministeriale 10539/TT del settembre 2003

e successive modifiche ed integrazioni, in attuazione dell'art. 56 della L. 488/99, stipuleranno specifici contratti di mutuo per il finanziamento dei rispettivi interventi.

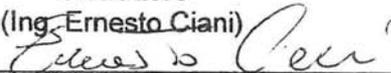
**Tutto ciò premesso e considerato  
Si propone alla Giunta regionale**

- 1) di procedere alla ripartizione tra province e comuni, quali enti proprietari di strade, delle risorse assegnate alla regione Umbria nell'ambito del 2° Programma Annuale di Attuazione 2003 del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale mediante una procedura concorsuale;
- 2) di approvare lo schema di bando regionale per la realizzazione di interventi previsti dal 2° Programma Annuale di Attuazione 2003 del Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale, rivolto a Comuni e Province, in forma singola o associata, in qualità di proprietari di strade, allegato al presente atto (allegato A), del quale costituisce parte integrante e sostanziale;
- 3) di approvare la documentazione tecnica allegata la bando, costituita dalle sezioni n° 1, 2, 3, 4, 5 e 6, riportanti rispettivamente la modulistica per:
  - domanda tipo (*sezione 1*);
  - quadro descrittivo dell'intervento proposto (*sezione 2*);
  - scheda delle condizioni che contribuiscono a determinare la priorità della proposta (*sezione 3*);
  - analisi generale dell'incidentalità (*sezione 4*);
  - parametri per la selezione delle proposte da ammettere a finanziamento (*sezione 5*);
  - schema di convenzione tipo tra la Regione. Umbria e l'amministrazione (o raggruppamento di amministrazioni) proponente (*sezione 6*);
- 4) di destinare al finanziamento del suddetto bando le risorse provenienti dal 2° Programma Annuale di Attuazione 2003 del Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale, approvato con Delibera CIPE n° 81 del 29.12.2003, ripartite con DM 4549 del 22.12.2003 e assegnate con Decreto dipartimentale n° 316 del 19.02.2004, pari a €. 252.637,00 annui, come limite di impegno quindicennale;
- 5) di prendere atto che le risorse saranno ripartite e assegnate a loro volta come limiti di impegno tra le Province e i Comuni beneficiari, in qualità di enti gestori e/o proprietari delle strade, i quali secondo le modalità stabilite con Decreto Interministeriale 10539/TT del settembre 2003 e successive modifiche ed integrazioni, in attuazione dell'art. 56 della L. 488/99, stipuleranno specifici contratti di mutuo per il finanziamento dei rispettivi interventi;
- 6) di dare atto che gli allegati sono depositati presso la Direzione Politiche Territoriali Ambiente ed Infrastrutture, Servizio 8 Infrastrutture per la Mobilità e i Trasporti;
- 7) di pubblicare il presente atto, con il bando ed i rispettivi allegati, nel Bollettino Ufficiale della Regione Umbria, nonché sul sito ufficiale della Regione Umbria ([www.regione.umbria.it](http://www.regione.umbria.it));
- 8) di delegare il Responsabile del Servizio Infrastrutture per la Mobilità e i Trasporti alla firma delle convenzioni, il cui schema fa parte della documentazione tecnica di cui al precedente punto 3) (sezione n°6), autorizzandolo ad apportare eventuali limitate modifiche formali e non sostanziali al testo approvato, allo scopo di renderne più semplice l'attuazione;
- 9) di riservarsi di individuare con successivo apposito atto la commissione tecnica di valutazione, composta da rappresentanti di Regione, UPI e ANCI, che dovrà

valutare le proposte presentate, prima dell'approvazione finale che avverrà con Delibera di Giunta Regionale.

Perugia, 9 marzo 2005

L'Istruttore  
(Ing. Ernesto Ciani)



---

**VISTO DEL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO**

Visto il documento istruttorio e riscontrata la regolarità del procedimento, ai sensi dell'art. 21, comma 2, del Regolamento interno della Giunta, si trasmette al Direttore per le determinazioni di competenza.

Perugia, 9 marzo 2005

Il Responsabile del procedimento  
(Geom. Ettore Lamincia)



---

**PARERE IN ORDINE ALLA REGOLARITA' TECNICO-AMMINISTRATIVA E DICHIARAZIONE CONTABILE**

Ai sensi dell'art. 21, commi 3 e 4, del Regolamento interno della Giunta, si esprime parere favorevole in ordine alla regolarità tecnico-amministrativa del documento istruttorio e si dichiara che l'atto non comporta impegno di spesa.

Perugia, 9 marzo 2005

Il Dirigente di Servizio  
(Geom. Ettore Lamincia)



---

**PROPOSTA E PARERE DI LEGITTIMITA'**

Il Direttore alle Politiche Territoriali, Ambiente ed Infrastrutture;

Visto il documento istruttorio;

Atteso che sull'atto sono stati espressi il parere di regolarità tecnico-amministrativa e la dichiarazione contabile prescritti;

Non ravvisando vizi sotto il profilo della legittimità;

**propone**

alla Giunta regionale l'adozione del presente atto.

Perugia,

Il Direttore  
(Ing. Luciano Tortoioli)



## **REGIONE UMBRIA**

PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE  
PROGRAMMA DI ATTUAZIONE 2003 / BANDO DI ATTUAZIONE

# **SCHEMA**

**DI BANDO PER LA REALIZZAZIONE  
DI INTERVENTI PREVISTI DAL 2° PROGRAMMA**

**M A R Z O     2 0 0 5**



### Art. 1 – Riferimenti normativi

- 1) In relazione a quanto previsto dal *“Piano Nazionale della Sicurezza Stradale. Azioni Prioritarie”* e dal *“Programma Annuale di Attuazione 2003”*, approvato con deliberazione CIPE n. 81 del 13 novembre 2003, preso atto del Decreto Ministeriale n. 4549 del 22.12.03, con il quale è stata ripartita, in base alle indicazioni del 2° programma suddetto, la somma annua di €. 15.493.707,00, quale limite di impegno quindicennale, fra le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano, sulla base del criterio di proporzionalità al danno sociale e all'estesa stradale e considerato il Decreto Dipartimentale n° 316 del 19.02.2004 con il quale è stato disposto l'impegno delle somme a favore delle regioni e province autonome di Trento e Bolzano, attribuendo alla Regione Umbria la somma annua di €. 252.637,00 quale limite di impegno quindicennale, **la Regione Umbria destina la somma annua sopra indicata, per il cofinanziamento di interventi delle Province e dei Comuni finalizzati a migliorare la sicurezza stradale secondo le finalità e i contenuti indicati nel “Piano Nazionale della Sicurezza Stradale e Programma Annuale di Attuazione per il 2003” sopra richiamati.**

### Art. 2 - Obiettivi

- 1) Il presente bando, in conformità con quanto previsto dal *“Programma Annuale di Attuazione. 2003”*, è finalizzato:
- a proseguire il processo sistematico di miglioramento della sicurezza stradale e di riduzione stabile del numero delle vittime degli incidenti già avviato con il 1° programma annuale di attuazione;
  - 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 azione tra quelli indicati al paragrafo 3 del *“Programma Annuale di Attuazione. 2003”* e di seguito elencati.
- 3.1 Interventi per la messa in sicurezza delle strade extraurbane a massimo rischio, secondo quanto indicato nell'*“Allegato Tecnico del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale”*.
- 3.2 Interventi per la messa in sicurezza delle situazioni urbane a massimo rischio, individuate sulla base di analisi svolte dalle amministrazioni responsabili.



- 3.3 Manutenzione programmata della rete stradale extraurbana finalizzata a migliorare in modo sistematico la sicurezza delle strade.
- 3.4 Moderazione del traffico e riqualificazione di strade e piazze per miglioramento della sicurezza stradale in area urbana, attraverso interventi quali:
  - a) la creazione di rotonde;
  - b) la creazione di reti continue di percorsi pedonali che intersecano anche la rete viaria riservata agli autoveicoli;
  - c) la creazione di zone a 30 Km/h;
  - d) la formazione di aree pedonali e più in generale di aree con precedenza al traffico pedonale;
  - e) la creazione di reti di piste ciclabili protette, a supporto della mobilità quotidiana;
  - f) il miglioramento della fruibilità dell'area per pedoni e ciclisti (con particolare riferimento alla popolazione giovane e anziana che, attualmente, è fortemente penalizzata nell'uso delle strade);
  - g) altri interventi di analoghe finalità e caratteristiche.
- 3.5 Rafforzamento e miglioramento dell'efficacia dell'azione di informazione e delle campagne sensibilizzazione ai valori della sicurezza stradale.
- 3.6 Rafforzamento e miglioramento dell'efficacia dell'educazione alla sicurezza stradale nelle scuole e agli adulti.
- 3.7 Misure per il miglioramento della sicurezza stradale nei tragitti casa-lavoro.
- 3.8 Sostegno al trasporto collettivo (TPL) al fine di rafforzarne il contributo alla sicurezza stradale.
- 3.10 Realizzazione di centri di pianificazione, programmazione, monitoraggio e gestione, di livello regionale, provinciale e comunale dedicati esclusivamente al miglioramento della sicurezza stradale che possano:
  - a) contribuire al miglioramento della completezza e dell'accuratezza della rilevazione degli incidenti stradali;
  - b) localizzare gli incidenti in modo puntuale sulla rete stradale urbana ed extraurbana;
  - c) collaborare all'analisi dei fattori di rischio e alla definizione di soluzioni atte a rimuoverli o a ridurne significativamente la portata;
  - d) definire e attuare gli interventi per il miglioramento della sicurezza stradale secondo i principi indicati.
- 3.11 Rafforzamento e creazione di uffici di polizia locale dedicati in modo specifico alla sicurezza stradale che siano chiaramente orientati a sviluppare non solo un'azione di prevenzione, controllo e repressione ma anche un'azione di:
  - a) individuazione dei fattori di rischio strutturali;
  - b) di individuazione delle linee di azione che possono contrastare o rimuovere tali fattori;
  - c) di collaborazione con altri uffici per evitare che scelte in riguardanti il territorio, l'urbanistica il sistema infrastrutturale possano avere delle implicazioni negative sui livelli di sicurezza.



- 3.12 Interventi integrati su situazioni, tipi di mobilità o tipi di utenti caratterizzati da condizioni di rischio che determinano un elevato danno sociale. Per interventi integrati si intendono interventi che operino simultaneamente su:
- a) messa in sicurezza della rete stradale;
  - b) regolamentazione del traffico;
  - c) rafforzamento del contributo del trasporto collettivo (TPL) alla sicurezza stradale;
  - d) rafforzamento e coordinamento dell'azione di prevenzione, controllo e repressione delle forze di polizia dedicate alla sicurezza stradale;
  - e) realizzazione di campagne di informazione e sensibilizzazione specifiche;
  - f) eventuali altre misure a supporto della sicurezza stradale.
- 3.13 Progetti Pilota per la definizione di Piani e/o programmi integrati per il miglioramento della sicurezza stradale su tutta una circoscrizione amministrativa (comunale o provinciale) o su più circoscrizioni (comunali o provinciali), che comprendano anche la costituzione di un Centro di monitoraggio e di una "Consulta per la sicurezza stradale" (organismo consultivo di confronto sulle azioni da intraprendere per migliorare la sicurezza stradale e di valutazione degli effetti conseguiti tramite le azioni già realizzate o in corso di attuazione, composto da Amministrazioni pubbliche, parti sociali, associazioni di cittadini interessate alla sicurezza stradale) e per la loro attuazione entro il termine di un quinquennio.

#### **Art. 4 – Destinatari**

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

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

- 1) I finanziamenti saranno assegnati alle proposte che risulteranno più coerenti con gli obiettivi e con i contenuti del "Piano Nazionale della Sicurezza Stradale. Azioni Prioritarie" e del "Programma Annuale di Attuazione 2003", sulla base della graduatoria di cui al successivo articolo 7.
- 2) Per concorrere all'assegnazione del cofinanziamento, l'Amministrazione, o il raggruppamento di Amministrazioni, proponente presenta domanda all'Assessorato Mobilità, Infrastrutture, Urbanistica e Nuove tecnologie, Direzione delle Politiche territoriali, ambiente e infrastrutture, Servizio Infrastrutture per la Mobilità e i Trasporti, Centro Direzionale Fontivegge, 06100 Perugia, sulla base dello schema riportato nella Documentazione Tecnica allegata al presente bando, alla sezione 1<sup>a</sup> e corredata, pena esclusione, dai seguenti elaborati:
  - a) il "Quadro descrittivo" dell'intervento, il cui schema è riportato nella Documentazione Tecnica allegata al presente bando, alla sezione 2<sup>a</sup>;
  - b) scheda delle condizioni che contribuiscono a determinare la priorità della proposta, sezione 3<sup>a</sup>



- c) l'analisi generale dell'incidentalità compilata come indicato nella Documentazione Tecnica, sezione 4<sup>a</sup>;
- d) nel caso in cui la proposta venga presentata da più di una Amministrazione, dovrà essere allegato l'atto (accordo di programma, Intesa, convenzione, etc.) attraverso il quale le diverse Amministrazioni esprimono la proposta di intervento, adottano il progetto ed indicano l'Amministrazione capofila;
- e) il progetto relativo alle azioni da realizzare, indicando gli obiettivi, gli oneri da sostenere, le risorse professionali, le strutture tecniche e la strumentazione che sarà impegnata per la realizzazione di ciascun intervento, nel caso in cui uno o più degli interventi previsti siano costituiti da opere infrastrutturali o edilizia, il progetto dovrà assumere i caratteri di progetto preliminare ai sensi della legge 109/94;

Alla domanda dovrà essere, inoltre, allegata la seguente documentazione:

- a) la nomina del responsabile di procedimento e l'impegno a comunicare tempestivamente alla Direzione delle Politiche Territoriali, Ambiente e Infrastrutture, Servizio Infrastrutture per la Mobilità e i Trasporti, Centro Direzionale Fontivegge, 06100 Perugia, e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Dipartimento per le Opere pubbliche e per l'Edilizia, via Nomentana 2, 00161 Roma, eventuali variazioni della persona che svolge tale funzione;
  - b) la delibera con cui il proponente si impegna:
    - b1) 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);
    - b2) a rispettare i tempi indicati e ad assicurare il monitoraggio dei risultati determinati dall'intervento o dagli interventi realizzati per una durata non inferiore a tre anni a partire dalla data di collaudo dell'avvenuto completamento dei lavori;
    - b3) a comunicare tempestivamente eventuali esigenze di modificazione dei contenuti della proposta e le relative cause;
    - b4) 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.
  - c) Nel caso di più amministrazioni, dovrà essere allegato l'atto (accordo di programma, Intesa, convenzione, etc.) con cui le amministrazioni assumono gli impegni di cui al punto b). Il Responsabile del Procedimento sarà individuato all'interno dell'Amministrazione capofila.
- 3) Le domande, corredate dai suddetti allegati e firmate dal Sindaco o dal Presidente della Provincia, secondo le modalità indicate al successivo comma 3° dell'articolo 8, dovranno pervenire presso l'Assessorato Mobilità, Infrastrutture, urbanistica e nuove tecnologie, Direzione delle Politiche territoriali, Ambiente e Infrastrutture, Servizio Infrastrutture per la Mobilità e i Trasporti, Centro Direzionale Fontivegge, 06100 Perugia, in busta chiusa, con la dicitura "BANDO RELATIVO AL PROGRAMMA ANNUALE DI ATTUAZIONE DEL PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE", entro **60 giorni** dalla data di pubblicazione nel Bollettino Ufficiale del presente bando, a pena di esclusione.



- 4) La Commissione Tecnica di Valutazione, di cui al successivo articolo 7, entro i successivi 30 giorni, valuta la proposta sulla base dei criteri, parametri e procedure di valutazione, secondo quanto indicato nello stesso articolo 7.
- 5) La Giunta Regionale in relazione agli obiettivi di miglioramento della sicurezza stradale di cui alla legge 144/99, specificati nel *"Piano Nazionale della Sicurezza Stradale"*, opera la scelta definitiva delle proposte da ammettere a cofinanziamento, sulla base delle valutazioni della Commissione di cui all'articolo 7, con propria deliberazione.
- 6) La Direzione delle Politiche territoriali, Ambiente e Infrastrutture, Servizio Infrastrutture per la Mobilità e i Trasporti comunica alle Amministrazioni interessate l'ammissione al cofinanziamento e, ove ciò sia necessario al fine di precisare impegni aggiuntivi necessari alla realizzazione della proposta, procede alla stipula della relativa convenzione, sulla base dello schema riportato nella Documentazione tecnica, sezione 6<sup>a</sup>.
- 7) Per la quota di cofinanziamento a carico dello Stato, gli enti ammessi a cofinanziamento si dovranno avvalere esclusivamente di mutui quindicennali a tasso fisso attivati secondo le indicazioni del Decreto Interministeriale 10539/TT, e successive modificazioni ed integrazioni, in attuazione dell'art. 56 della Legge 488/99. Le rate di mutuo saranno pagate direttamente all'istituto finanziatore dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti.
- 8) Al ricevimento e approvazione del programma operativo delle attività da realizzare o, nel caso di opere edilizia o infrastrutturali, al ricevimento ed approvazione del progetto esecutivo, la Regione dispone l'erogazione della prima quota di cofinanziamento, pari al 20% dell'importo complessivo del cofinanziamento riconosciuto;
- 9) Le ulteriori quote di finanziamento, pari al 70% ed al 10%, saranno erogate dalla Tesoreria Provinciale di Perugia rispettivamente in relazione allo stato di avanzamento dei lavori e alla certificazione di collaudo, dandone contemporaneamente comunicazione alla Regione ed al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

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

- 1) L'entità massima del cofinanziamento sarà determinata in relazione al costo complessivo dell'intervento - o del sistema di interventi - proposto, compresa la progettazione, e secondo i criteri indicati ai successivi commi.
- 2) Gli importi e le quote massime di cofinanziamento sono stabilite sulla base di quanto indicato nel paragrafo 8.2 del *"Programma Annuale di Attuazione 2003"*. In particolare, sulla base delle caratteristiche insediative ed infrastrutturali della Regione, ai soli fini della determinazione dei massimali di cofinanziamento, hanno carattere di:
  - struttura territoriale complessa, le province di Perugia e Terni e i comuni capoluogo di provincia;
  - struttura territoriale *"intermedia"*, i comuni con popolazione superiore ai 20.000 abitanti;
  - comuni di medio piccola dimensione, i comuni con popolazione inferiore ai 20.000 abitanti.
- 3) Nel caso di più Amministrazioni che partecipano in forma associata il danno sociale e le dimensioni demografiche saranno determinati come indicato di seguito:



- nel caso di amministrazioni di diverso livello (ad esempi una Provincia e diversi Comuni) si farà riferimento alla circoscrizione amministrativa maggiore che “contiene” tutte le altre;
- nel caso di amministrazioni dello stesso livello (ad esempio più Comuni o più Province) si farà riferimento alla somma dei valori. In relazione alle classi sopra indicate si determinano i massimali di cofinanziamento riportati nella seguente tabella.

<b>MASSIMALI PER GLI INTERVENTI IN ATTUAZIONE DEL PIANO</b> <i>(I valori sono espressi in migliaia di euro)</i>		
	Incentivi del Piano	
	Valore	Quota %
Province e comuni identificati come struttura complessa	400	45%
Comuni di dimensione intermedia	200	50%
Comuni di dimensione medio piccola	100	55%

- 4) Gli importi derivanti da eventuali economie o da ulteriori disponibilità finanziarie utilizzabili per le finalità proprie del “Programma Annuale di Attuazione 2003” che si venissero a determinare successivamente, confluiranno in un fondo di finanziamento dello stesso “Programma Annuale di Attuazione 2003” e saranno assegnati alle proposte di intervento non finanziate in relazione alla posizione nella graduatoria di cui al successivo articolo 7, fino ad esaurimento del fondo.
- 5) Ove, esaurita la graduatoria, vi siano risorse ancora disponibili, si procederà all’assegnazione delle stesse mediate procedura concorsuale e/o concertata.

#### **Art. 7 – Selezione delle proposte da ammettere al finanziamento**

- 1) Ai fini dell’individuazione delle proposte di intervento da ammettere al cofinanziamento viene elaborata una graduatoria delle proposte stesse in base ad un sistema di punteggi che riguarda:
  - la rilevanza della proposta sia in relazione all’entità del rischio e delle vittime, sia in relazione alla capacità dell’intervento di ridurre l’entità delle vittime;
  - la qualità tecnica della proposta;
  - 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) Non vengono ammesse al finanziamento proposte che non raggiungano almeno 30 punti.
- 3) La graduatoria di cui al primo comma del presente articolo resta valida anche per l’assegnazione di ulteriori risorse finanziarie che si venissero a rendere disponibili e fossero utilizzabili per le finalità proprie del “Programma Annuale di Attuazione 2003”;
- 4) Ai fini della individuazione delle proposte da ammettere al finanziamento, viene costituita, con decreto del **Presidente della Regione**, una Commissione Tecnica di Valutazione costituita da due componenti indicati dalla Regione, di cui uno con funzioni di presidente, da un componente indicato dall’UPI regionale e da un componente indicato dall’ANCI regionale.
- 5) La Commissione Tecnica di Valutazione esamina le proposte di intervento, attribuisce i punteggi sulla base dei criteri indicati nella “Documentazione tecnica” al-



legata al presente bando, Sezione 5<sup>a</sup>, definisce la relativa graduatoria di merito e trasmette gli atti al Servizio Infrastrutture per la mobilità e i trasporti.

- 6) La Giunta Regionale, con propria deliberazione, approva la graduatoria e i corrispondenti cofinanziamenti potenziali, definisce l'elenco delle proposte di intervento ammesse al cofinanziamento, stabilisce la assegnazione dei fondi e trasmette al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Dipartimento per le Opere pubbliche e per l'Edilizia i sopraindicati atti, assieme alla graduatoria di merito di tutte le domande e ai relativi Quadri descrittivi.

#### **Art. 8 – Ulteriori aspetti**

- 1) La Regione non assume rapporti diretti con le imprese, i gruppi di lavoro e i professionisti, i fornitori di beni e servizi ai quali il proponente affida la realizzazione di tutte o parte delle azioni comprese nella proposta di intervento.
- 2) Le eventuali convenzioni tra l'Amministrazione ammessa a cofinanziamento ed imprese, gruppi di lavoro e professionisti, fornitori di beni o servizi, dovranno prevedere nei confronti dei medesimi l'obbligo a conformarsi alle direttive della Regione e ad accettare le forme di controllo che la stessa riterrà opportuno effettuare ai fini del miglior esito degli interventi.
- 3) Relativamente agli interventi che presuppongano la realizzazione di opere edilizie e infrastrutturali, la normativa di riferimento è quella contenuta nella legge 109/94 e successive modifiche ed integrazioni ed in genere tutta la normativa vigente in materia di lavori pubblici.
- 4) La Regione, *Assessorato Mobilità, Infrastrutture, Urbanistica e Nuove tecnologie*, Direzione delle Politiche territoriali, Ambiente e Infrastrutture, Servizio Infrastrutture per la Mobilità e i Trasporti, valuta, a mezzo di esame istruttorio, l'ammissibilità delle eventuali variazioni comunicate dall'Amministrazione assegnataria con le modalità di cui all'art. 5 comma 2, lettera g3. In caso di accettazione delle variazioni, questo dovranno essere inserite nel Quadro descrittivo di cui all'art. 5, comma 2, lettera a unitamente ad una breve relazione tecnica e il Quadro descrittivo così aggiornato dovrà essere comunicato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Dipartimento per le Opere pubbliche e per l'Edilizia. Qualora le variazioni ammesse comportino maggiori oneri questi saranno ad esclusivo carico del Proponente.
- 5) Qualora l'attuazione degli interventi ammessi a cofinanziamento dovesse procedere in difformità dalle modalità, dai tempi, dai contenuti e dalle finalità indicati nella proposta ammessa al finanziamento, la Regione fissa un termine entro il quale l'assegnatario del contributo deve eliminare le cause di tali difformità. Trascorso inutilmente tale termine, la Regione si riserva la facoltà di revocare il cofinanziamento, previa diffida ad adempiere entro un ulteriore termine. L'eventuale revoca del finanziamento con i connessi atti istruttori sarà comunicata dalla Regione al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Dipartimento per le Opere pubbliche e per l'Edilizia, assieme al Quadro descrittivo aggiornato. La revoca del contributo comporta l'obbligo per l'Amministrazione assegnataria di restituire alla Regione gli eventuali importi da questa corrisposti e per i quali non esistano giustificazione di spesa, con la maggiorazione degli interessi legali.
- 6) La Documentazione tecnica allegata al presente bando è disponibile presso la Direzione delle Politiche territoriali, Ambiente e Infrastrutture, Servizio Infrastrutture per la Mobilità e i Trasporti, Centro Direzionale Fontivegge, 06100 Perugia ed è consultabile e acquisibile sul sito Internet: [www.regione.umbria.it](http://www.regione.umbria.it)



## **REGIONE UMBRIA**

PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE  
PROGRAMMA DI ATTUAZIONE 2003 / BANDO DI ATTUAZIONE

## **DOCUMENTAZIONE TECNICA**

**M A R Z O     2 0 0 5**



# 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 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 previsti dal Programma Annuale di Attuazione 2003 del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale", ivi compreso lo schema di convenzione di cui alla sezione 5<sup>A</sup> della suddetta "Documentazione Tecnica" e avanza la proposta di intervento denominata "....." il cui ambito di applicazione è .... [indicare la circoscrizione territoriale o la zona o la strada, etc interessata dall'intervento].

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

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

- a. "Quadro descrittivo" dell'intervento (All. A);
- b. "Scheda delle condizioni che contribuiscono a determinare la priorità della proposta", (all. B);
- c. "Analisi dell'incidentalità" (All. C);
- d. progetto preliminare (o altro livello di progetto) (All. D; se la proposta comprende più interventi descritti attraverso più progetti, questi saranno elencati come allegato D1, D2 ... Dn);

ed inoltre (INDICARE QUELLI EFFETTIVAMENTE PRESENTI)

- e. nomina del responsabile di procedimento;
- f. delibera riguardante l'impegno:
  - a finanziare l'intervento o gli interventi indicati in proposta per la quota di costi non coperta dal finanziamento regionale reso disponibile dal Piano Nazionale della Sicurezza Stradale:
    - I) impegnando a tal fine la somma di € ..... sul capitolo di bilancio .....
    - II) riservando le somme a ciò necessarie non appena ciò sarà possibile;
  - a rispettare i tempi indicati nel quadro descrittivo di cui al precedente punto "a" e ad assicurare il monitoraggio dei risultati dell'intervento (degli interventi) per una durata non inferiore a tre anni dalla data di collaudo degli interventi, nonché a dedicare alla realizzazione dell'intervento o degli interventi indicati nella presente proposta le risorse professionali indicate nel quadro descrittivo di cui al precedente punto "a";
  - a predisporre e rendere disponibile un'esauriente documentazione sugli interventi intrapresi e sugli effetti da questi determinati, al fine di consentire una valutazione della loro efficacia ai fini della sicurezza stradale e la loro eventuale diffusione e a consentire alla Regione e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti lo svolgimento di sopralluoghi.



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

Data e firma

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



## DOMANDA TIPO / B) Nel caso di più amministrazioni

Il raggruppamento costituito da

Comune di .....

Comune di .....

Provincia ...

[ed eventualmente:]

in partenariato con:

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

in relazione a quanto indicato dal "Programma Annuale di Attuazione 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 previsti dal Programma Annuale di Attuazione 2003 del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale", ivi compreso lo schema di convenzione di cui alla sezione 5<sup>A</sup> della suddetta "Documentazione Tecnica" e avanza la proposta di intervento denominata "....." il cui ambito di applicazione è .... [indicare la circoscrizione territoriale o la zona o la strada, etc interessata dall'intervento].

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

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

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

ed inoltre (INDICARE QUELLI EFFETTIVAMENTE PRESENTI)

- k. nomina del responsabile di procedimento;
- l. delibera riguardante l'impegno:
  - a finanziare l'intervento o gli interventi indicati in proposta per la quota di costi non coperta dal finanziamento regionale reso disponibile dal Piano Nazionale della Sicurezza Stradale
    - I) impegnando a tal fine la somma di € ..... sul capitolo di bilancio .....
    - II) riservando le somme a ciò necessarie non appena ciò sarà possibile;
  - a rispettare i tempi indicati nel quadro descrittivo di cui al precedente punto "a" e ad assicurare il monitoraggio dei risultati dell'intervento (degli interventi) per una durata non inferiore a tre anni dalla data di collaudo degli interventi nonché a dedicare alla realizzazione dell'intervento o degli interventi indicati nella presente proposta le risorse professionali indicate nel quadro descrittivo di cui al precedente punto "a";
  - a predisporre e rendere disponibile un'esauriente documentazione sugli interventi intrapresi e sugli effetti da questi determinati, al fine di consentire una valutazione della loro efficacia ai fini della sicurezza stradale e la loro eventuale diffusione e a consentire alla Regione e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti lo svolgimento di sopralluoghi.

Il proponente indica quale Amministrazione capofila alla quale fare riferimento per ogni comunicazione su argomenti inerenti la proposta e la sua attuazione, il ..... e indica quale responsabile di procedimento e coordinatore



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

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



# Sezione 2

## QUADRO DESCRITTIVO



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 2.1, “*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.









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 (<sup>16</sup>), Assessorato: \_\_\_\_\_  
 Dipartimento: \_\_\_\_\_

1.5) Personale della struttura:

Settore	Livello			Totale
	Laureati	Diplomati	Altro	
Tecnici				
Amministrativi				
Totale				

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

- 2.1) è realizzato da una struttura appositamente costituita .....   
 2.2) è realizzato dalla struttura tecnica di cui al punto precedente.....



- 2.3) sarà svolto da una struttura da realizzare tramite la presente proposta .....
- 2.4) sarà svolto da apposito personale .....
- 2.5) sarà affidato a struttura esterna .....
- Se il monitoraggio viene svolto all'interno della/e Amministrazione/i indicare:
- 2.6) Collocazione (<sup>17</sup>), Assessorato: \_\_\_\_\_  
 Dipartimento: \_\_\_\_\_

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

Settore	Livello			Totale
	Laureati	Diplomati	Altro	
Tecnici				
Amministrativi				
Totale				

**G) Fasi e tempi previsti dal programma di attività (<sup>18</sup>)**

Indicazione dei tempi previsti per le fasi attuative dell'intervento

	Durata dall'inizio (in giorni)
<b>PER QUANTO RIGUARDA LE OPERE</b>	
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	
Redazione Progetto Operativo	
Inizio lavori	
SAL 1 Quota % _____	
SAL 2 Quota % _____	
SAL 3 Quota % _____	
Fine lavori	

**H) Elenco dei materiali documentari**

**DOCUMENTI ED ELABORATI CHE COSTITUISCONO LA PRESENTE PROPOSTA**

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

Data \_\_\_ / \_\_\_ / \_\_\_

Firma del Responsabile del Procedimento




---

**MONITORAGGIO DELL'INTERVENTO (19)**


---

**I) Calendario** <sup>20</sup>

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

**J) Eventuali variazioni apportate al progetto originario**

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

---



---



---

- 2) Tipo di variazione: \_\_\_\_\_

---



---



---

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

- 3.1) no \_\_\_\_\_
- 3.2) si, in diminuzione \_\_\_\_\_, specificare di quanto: € \_\_\_\_\_ ;
- 3.3) si, in aumento \_\_\_\_\_, specificare di quanto: € \_\_\_\_\_ .

**K) Valutazioni**

- 1) Eventuali problematiche rilevate durante l'attuazione

---



---



---

- 2) Eventuali provvedimenti adottati per superare le problematiche

---



---



---

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

no \_\_\_ /

si \_\_\_\_\_: data \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_; rapporto allegato.

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

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

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



## ISTRUZIONI PER LA COMPILAZIONE

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

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

---

<sup>1</sup> 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].

<sup>2</sup> 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.

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

<sup>4</sup> 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.).

<sup>5</sup> Sono considerato 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.

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

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

<sup>8</sup> 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.

<sup>9</sup> 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.

<sup>10</sup> 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.

<sup>11</sup> 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.

<sup>12</sup> 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.

<sup>13</sup> Per investimenti che riguardano un unico intervento.

<sup>14</sup> 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.

<sup>15</sup> 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.

<sup>16</sup> Indicare l'Assessorato e l'Ufficio o il Dipartimento presso il quale è inquadrata la struttura tecnica.

<sup>17</sup> Indicare l'Assessorato e l'Ufficio o il Dipartimento presso il quale è inquadrato il centro di monitoraggio.

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

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

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



# Sezione 3

## SCHEDE 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 nella sezione 4.**



<b>A DANNO SOCIALE, CONFIGURAZIONE DEL RISCHIO, COERENZA DELL'INTERVENTO</b>			<b>0-50</b>
A1	Rilevanza del campo di intervento	Il parametro misura l'entità del danno sociale (numero di morti e feriti e valore del costo sociale) e il livello di rischio (tassi di mortalità e ferimento e costo sociale procapite) e la, eventuale, divergenza dell'evoluzione da quella necessaria per dimezzare il numero delle vittime entro il 2010. Il punteggio assegnato sarà proporzionale al valore dei parametri sopra indicati in termini relativi in rapporto alle proposte pervenute. Il valore massimo (attribuibile in caso di massima entità del danno sociale + massimo livello di rischio + massima divergenza dell'evoluzione delle vittime da quella necessaria per raggiungere l'obiettivo) è pari a 50.	50
A2	Analisi della incidentalità e individuazione dei principali fattori di rischio.	In relazione al livello di completezza dell'analisi di incidentalità e alla coerenza con la quale sono stati individuati i principali fattori di rischio presenti sul territorio, viene attribuito un punteggio compreso tra il 50% e lo 0%. L'analisi dell'incidentalità e l'individuazione dei fattori di rischio dovranno essere svolte in coerenza con quanto indicato nel documento "Lo stato della sicurezza stradale in Umbria. Analisi Generale, Fattori di Rischio, Linee Evolutive ed Obiettivi".	50%
A3	Coerenza dell'intervento.	In relazione al livello di coerenza tra le condizioni e i fattori di rischio individuati e il tipo di intervento proposto, verrà attribuito un punteggio massimo compreso tra il 50% e lo 0%.	50%
A	Computo finale.	Il punteggio finale è determinato dal prodotto del punteggio A1 per la somma dei punteggi A2 + A3 (A = A1 x (A2+A3)).	
<b>B QUALITA' TECNICA DELLA PROPOSTA</b>			<b>0-30</b>
B	Qualità tecnica della proposta	Il secondo parametro misura la qualità tecnica e la coerenza interna del progetto, gli eventuali aspetti innovativi, l'affidabilità del progetto, le condizioni di cantierabilità, la rispondenza tra il tipo di intervento, gli obiettivi specifici dell'intervento e l'entità e la composizione delle risorse professionali e finanziarie impegnate, etc. In funzione di tali caratteristiche e della rispondenza della proposta ai principi e alle indicazioni del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, sarà attribuito un massimo di 30 punti.	
<b>C RAFFORZAMENTO DELLA CAPACITÀ DI GOVERNO</b>			<b>0-10</b>
C1	Esistenza, rafforzamento o costituzione della struttura tecnica dedicata alla sicurezza stradale	No ___ / Si ___, in caso affermativo indicare il numero di persone che fanno parte della struttura nuova o preesistente _____	0-4
C2	Esistenza, rafforzamento o costituzione di un centro di monitoraggio della sicurezza stradale	No ___ / Si ___, in caso affermativo indicare il numero di persone che fanno parte della struttura nuova o preesistente _____	0-4
C3	Esistenza, rafforzamento o costituzione di una struttura di coordinamento stabile o di una consulta per la sicurezza stradale	No ___ / Si ___, in caso affermativo indicare il numero di persone che fanno parte della struttura nuova o preesistente _____	0-2
<b>D MULTISETTORIALITÀ</b>			<b>0-10</b>
D1	Multisetorialità e interistituzionalità	indicare tutti settori coinvolti nella proposta: _____ _____ eventuali altre amministrazioni che concorrono alla realizzazione _____ _____	0-5
D2	Integrazione in Piani e Programmi per la sicurezza stradale	indicare Piani e Programmi con i quali l'intervento si coordina _____ _____ _____	0-5

Data  
 \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_

Firma del Responsabile del Procedimento  
 \_\_\_\_\_



# Sezione 4

## ANALISI GENERALE DELL'INCIDENTALITA'



## A. STATO ED EVOLUZIONE DELLA SICUREZZA STRADALE

### 1. ASPETTI GENERALI

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

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

### 2. INCIDENTALITÀ: DATI QUANTITATIVI

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

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

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

#### 2.2 Evoluzione nell'ultimo decennio o quinquennio

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

#### 2.3 Disaggregazioni territoriali significative (eventuale)

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

#### 2.4 Aspetti particolari (eventuale)

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

### 3. INCIDENTALITÀ: ELEMENTI QUALITATIVI

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

## B. FATTORI DI RISCHIO E POSSIBILI LINEE DI SUPERAMENTO

### 4. INDIVIDUAZIONE DEI PRINCIPALI FATTORI DI RISCHIO

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

### 5. POSSIBILI LINEE DI CONTRASTO DEI FATTORI DI RISCHIO

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

## C. PROPOSTA E SUE MOTIVAZIONI

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

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



## **D. CONTESTO TECNICO E INTERVENTI NEL PRECEDENTE TRIENNIO**

### **7. STRUTTURE TECNICHE**

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

### **8. STATO DELLE CONOSCENZE SULLA SICUREZZA STRADALE**

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

### **9. STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE/PROGRAMMAZIONE**

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

### **10. INTERVENTI NEL CAMPO DELLA SICUREZZA STRADALE**

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



# Sezione 5

## 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.*



## 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 e tempestive per migliorare la sicurezza stradale e per diffonderne l'uso**.

### 3. Miglioramento della capacità di governo della sicurezza stradale

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

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



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

### **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 cinque 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) Qualità tecnica della proposta;
- C) rafforzamento delle capacità di governo della sicurezza stradale;
- D) completezza dell'intervento e sua integrazione in una strategia (Piano o Programma) complessiva per migliorare la sicurezza stradale;



## STRATEGIE ATTUATIVE

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

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

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

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

\*\*\*

Di seguito si riportano:

- il quadro sinottico dei punteggi che privilegia il rafforzamento della capacità di governo della sicurezza stradale e i risultati a medio periodo;
- i criteri per la determinazione dei punteggi.



## PARAMETRI PER LA VALUTAZIONE DELLE PRO- POSTE

CRITERI DI VALUTAZIONE	MODALITÀ DI COMPUTO	VALORI MASSIMI DEI PUNTEGGI
<b>A) RILEVANZA DELLA PROPOSTA</b>	<b>A1x(A2+A3)</b>	<b>50</b>
A1 Rilevanza del campo di intervento	(1)	50
A2 Stato generale dell'incidentalità	(2)	50%
A3 Intervento in situazioni a massimo rischio	(3)	50%
<b>B) QUALITÀ TECNICA DELLA PROPOSTA</b>		<b>30</b>
<b>C) RAFFORZAMENTO DELLE CAPACITÀ DI GOVERNO</b>	<b>C1+C2+C3</b>	<b>10</b>
C1 Presenza, rafforzamento, costituzione di struttura tecnica dedicata	(4)	4
C2 Presenza, rafforzamento, costituzione di centro di monitoraggio	(5)	4
C3 Presenza, rafforzamento, costituzione di consulta/strutt. coordinamento	(6)	2
<b>D) COMPLETEZZA / INTEGRAZIONE</b>	<b>D1+D2</b>	<b>10</b>
C1 Multisetorialità e interistituzionalità	(7)	5
C2 Integrazione in un Piano o Programma per la sicurezza stradale	(8)	5
<b>PUNTEGGIO MASSIMO COMPLESSIVO</b>		<b>100</b>



## DESCRIZIONE DEI PARAMETRI E CRITERI DI PONDERAZIONE

### A) RILEVANZA DELLA PROPOSTA

Quest'area di valutazione tende ad apprezzare da un lato la situazione generale dell'incidentalità nel territorio oggetto della proposta ed in particolari le caratteristiche principali di tale situazione come la tipologia prevalente d'incidentalità, le strade maggiormente a rischio, le classi di utenti, articolate per mezzo condotto ed età, più esposte ai rischi della strada nonché le modalità di spostamento maggiormente a rischio e dall'altro la coerenza degli interventi proposti con le situazioni di maggior rischio palesatesi nell'analisi.

Per la valutazione della situazione generale dell'incidentalità si farà riferimento all'analisi generale di cui alla Sezione 4 della Documentazione Tecnica.

Come già ricordato in precedenza, l'analisi dell'incidentalità dovrà essere condotta coerentemente con il documento "Lo stato della sicurezza stradale in Umbria. Analisi Generale, Fattori di Rischio, Linee Evolutive ed Obiettivi" presente sul sito del servizio regionale Infrastrutture per la Mobilità e i Trasporti a cui si può accedere attraverso il canale "trasporti" del portale istituzionale della Regione Umbria [www.regione.umbria.it](http://www.regione.umbria.it).

La situazione dell'incidentalità e l'intervento in situazioni di massimo rischio saranno valutate sulla base degli indicatori proposti nel documento già citato.

A tal proposito si ricorda quanto segue:

#### 1) Metodologia di calcolo dell'entità del danno sociale

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

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

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

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

#### 2) Individuazione situazioni di massimo rischio

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

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



## **B) QUALITA' TECNICA DELLA PROPOSTA**

Tale area di valutazione tende ad apprezzare:

- 1. Capacità di contrasto dell'intervento;**
- 2. Coerenza interna e con gli indirizzi del PNSS;**
- 3. Garanzia di durata nel tempo;**

Tale 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.

### **4. 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.

## **C) 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 dei requisiti sotto descritti.

### **3) 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.



#### 4) **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.

#### 5) **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.

#### **D) 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.



**6) 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.

**7) Integrazione dell'intervento in un Piano o Programma per la sicurezza stradale**

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



**Sezione 6**  
**SCHEMA DI CONVENZIONE TIPO**  
**TRA LA REGIONE UMBRIA**  
**E**  
**L'AMMINISTRAZIONE (O RAGGRUPPAMENTO**  
**DI AMMINISTRAZIONI) PROPONENTE**



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

TRA

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

E

La Provincia di / Il Comune di ..... (C.F. ....), d'ora in poi denominato "Amministrazione proponente", in persona del ..... il quale interviene al presente atto in forza della delibera di Giunta del ..... in data ..... n° ..... (all. ...), [nel caso di più Amministrazioni che presentano congiuntamente una stessa proposta, elencare tutte le Amministrazioni e completare con:]

... che hanno congiuntamente predisposto la proposta di intervento denominata ....., sulla base di .....[Accordo di Programma, Convenzione, Intesa, etc.]

sottoscritto in data ..... (all. ...)

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

PREMESSO

- che la legge 144/99 istituisce il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale;
- che il CIPE, con delibera n. 100 del 29 novembre 2002 ha approvato il "Piano Nazionale della Sicurezza Stradale. Azioni Prioritarie" e il "Programma Annuale di Attuazione 2002";
- che il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti con D.M. n. 938 in data 2.12.2002, ha ripartito i fondi per la realizzazione di interventi in attuazione del suddetto programma;
- che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con D.D. n. 3482 del 12.12.2002 ha impegnato i fondi necessari per l'attivazione dei suddetti interventi;
- che con D.G. Regione Umbria e ..... è stato approvato il bando per il finanziamento di interventi e sistemi di interventi di Comuni e Province, in attuazione del suddetto programma;
- che il Presidente della Provincia di / il Sindaco del Comune di ..., con nota del ... prot. n° ..., ha presentato la proposta denominata [ denominazione indicata al primo paragrafo della domanda di finanziamento];

[oppure]

- che con [convenzione o accordo di programma del ..... (registrato in caso di partecipazione dei privati) ... elencare tutte le Amministrazioni componenti e gli enti pubblici e privati] si sono riunite in ..... ed hanno presentato, con nota del ... prot. n° ..., la proposta di intervento denominata [ denominazione indicata al primo paragrafo della domanda di finanziamento];
- che la commissione di cui al comma 6 dell'art. 6 del Bando per la realizzazione degli interventi previsti dal "Programma Annuale di Attuazione 2002" del "Piano Nazionale della Sicurezza Stradale. Azioni Prioritarie", istituita con ... in data ..... ha valutato le proposte pervenute, formulando la graduatoria delle richieste, nella quale la domanda medesima risulta collocata al ..... posto, con .... punti;
- che la Regione Umbria, con atto 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 Euro ..... a valere sui fondi del capitolo .... destinati al finanziamento delle sopradette proposte di intervento.;

TUTTO CIÒ PREMESSO

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

### Articolo 1. Normativa di riferimento

1. Per quanto non espressamente previsto dalla presente convenzione le parti, relativamente agli interventi che presuppongono la realizzazione di opere, fanno riferimento alle disposizioni della



legge 11 febbraio 1994, n. 109 e successive modifiche ed integrazioni, del Regolamento approvato con D.P.R. 21 dicembre 1999, n. 554, nonché alle norme del Capitolato generale d'appalto dei lavori pubblici, approvato con D.M. 19 aprile 2000 n. 145 che, sebbene non allegate, formano parte integrante e sostanziale del presente atto, ed in genere a tutta la vigente normativa in materia di lavori pubblici.

2. Le premesse, l'accordo di programma o la convenzione (all. ....), il progetto preliminare (all. ....) e la scheda descrittiva della proposta di intervento (all.....), fanno parte integrante e sostanziale della presente convenzione.

### **Articolo 2. Denominazione e contenuti della proposta di intervento**

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

### **Articolo 3. Onere complessivo e cofinanziamento**

1. L'onere complessivo per la realizzazione della proposta di intervento è stato, dall'Amministrazione proponente, determinato in Euro ....

2. L'importo complessivo del cofinanziamento a carico dell'Amministrazione erogante è determinato, sulla base di quanto indicato dal contraente e in relazione ai massimali stabiliti all'articolo 6, comma 3, del Bando in Euro ....

3. [In caso di partenariato con organismi pubblici o privati indicare anche i termini della partecipazione agli oneri dei soggetti di partenariato].

L'importo a carico dei soggetti di partenariato è pari a Euro .... [in caso di più soggetti indicare anche la ripartizione degli oneri] e risulta così ripartito a. Euro ..... a carico di .....; b. Euro ..... a carico di .....

### **Articolo 4. Verifiche e monitoraggio**

1. Nell'attuazione della presente convenzione l'Amministrazione erogante provvede:

- A) alla verifica della conformità amministrativa rispetto agli elaborati tecnici che corredano la domanda di partecipazione al bando;
- B) all'approvazione del programma operativo delle attività da realizzare nell'ambito della proposta di intervento (art. ... del bando).

2. L'Amministrazione erogante provvede altresì a svolgere un'azione di assistenza e di monitoraggio all'attuazione della proposta e a tale fine, entro trenta giorni dall'esecutività della presente convenzione, nomina il responsabile del procedimento e definisce un'apposita struttura di assistenza e monitoraggio.

3. In relazione all'azione d'assistenza e monitoraggio di cui al comma precedente, l'Amministrazione proponente provvederà a rendere disponibile tutta la documentazione utile per il monitoraggio, a consentire sopralluoghi nelle sedi ove si svolgono attività inerenti alla proposta di intervento, a rendere disponibile il personale necessario per consentire le verifiche e le analisi di cui sopra.

### **Articolo 5. Erogazioni del cofinanziamento**

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

- .....% dell'importo complessivo del cofinanziamento pari a Euro ... dopo l'avvenuta approvazione del programma operativo delle attività da realizzare nell'ambito della proposta di intervento;
- fino alla concorrenza dell'ulteriore ....% dell'importo complessivo del cofinanziamento, pari a Euro ... , sulla base degli stati di avanzamento dei lavori, tranne l'ultima, certificati dal Direttore dei lavori per quanto riguarda le attività costituite da realizzazione di opere e dal responsabile di procedimento per tutte le altre attività e confermati dall'Amministrazione proponente;
- .....% a saldo, pari a Euro ... all'approvazione degli atti di collaudo.



### **Articolo 6. Diffusione dei risultati**

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

### **Articolo 7. Variazioni**

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

### **Articolo 8. Collaudo delle eventuali opere**

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

### **Articolo 9. Termini per la risoluzione della convenzione**

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

**Articolo 10. Rapporto tra il contraente e terzi**

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

**Articolo 11. Controversie**

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

**Articolo 12. Registrazione ed esecutività della convenzione**

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

Località, li ... ..

L'AMMINISTRAZIONE EROGANTE

L'AMMINISTRAZIONE PROPONENTE

---

**10**  
Regione  
**MARCHE**



## REPUBBLICA ITALIANA

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLA REGIONE MARCHE



Le edizioni ordinarie del bollettino della Regione  
sono suddivise in tre parti così distinte:

## PARTE PRIMA - ATTI DELLA REGIONE

### SEZIONE I

- ◆ *Leggi regionali*
- ◆ *Regolamenti regionali*
- ◆ *Proposte di legge regionale*

### SEZIONE II

- ◆ *Deliberazioni del consiglio regionale*
- ◆ *Deliberazioni dell'ufficio di presidenza del consiglio regionale*
- ◆ *Decreti del presidente del consiglio regionale*
- ◆ *Deliberazioni della giunta regionale*
- ◆ *Decreti del presidente della giunta regionale*
- ◆ *Decreti dei direttori di dipartimento*
- ◆ *Decreti dei dirigenti regionali*
- ◆ *Varie*

### SEZIONE III

- ◆ *Bandi di concorso e avvisi di gara della Regione*

## PARTE SECONDA - ATTI DELLO STATO, DEGLI ORGANI GIURISDIZIONALI E COMUNITARI

### SEZIONE I

- ◆ *Atti della Corte costituzionale relativi a leggi regionali o a leggi statali impugnate dalla Regione e a conflitti di attribuzione aventi come parte la Regione*
- ◆ *Atti con cui vengono sollevate questioni di legittimità costituzionale di leggi regionali o statali*

### SEZIONE II

- ◆ *Atti di organi statali o comunitari di particolare interesse per la Regione*
- ◆ *Varie*

## PARTE TERZA - ATTI DEGLI ENTI LOCALI E DEGLI ALTRI SOGGETTI PUBBLICI E PRIVATI

### SEZIONE I

- ◆ *Atti degli Enti locali*

### SEZIONE II

- ◆ *Atti di altri soggetti pubblici*

### SEZIONE III

- ◆ *Avvisi di concorso*

### SEZIONE IV

- ◆ *Avvisi di gara*

SPEDIZIONE IN A.P. ART. 2 COMMA 20/c. LEGGE 662/96 - FILIALE DI ANCONA

All. A) alla D.G.R. n. 1117 del 5 AGO 2003

GIUNTA REGIONE MARCHE  
DIPARTIMENTO TERRITORIO E AMBIENTE  
SERVIZIO MOBILITÀ, TRASPORTI ED INFRASTRUTTURE

**PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE**  
**1° PROGRAMMA ANNUALE DI ATTUAZIONE – ANNO 2002**

**SCHEMA DI BANDO PER L'ASSEGNAZIONE DI COFINANZIAMENTI PER LA  
REALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI PREVISTI DAL "PROGRAMMA ANNUALE DI  
ATTUAZIONE 2002" DEL PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE**

**Art. 1 – Riferimenti normativi**

1) In relazione a quanto previsto dal "Piano Nazionale della Sicurezza Stradale. Azioni Prioritarie" e dal "Programma Annuale di Attuazione 2002", entrambi approvati con deliberazione CIPE n. 100 del 29 novembre 2002 ed al Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n.3482 del 12/12/2002 che assegna alle Marche € 387.259,00, quale rata annuale per quindici anni, per il finanziamento di interventi finalizzati a migliorare la sicurezza stradale, la Regione Marche destina la somma sopraindicata al cofinanziamento di interventi coerenti con le finalità e i contenuti indicati nel Programma e nel Piano sopra richiamati.

**Art. 2 - Obiettivi**

1) Il presente bando, in conformità con quanto previsto dal "Programma Annuale di Attuazione 2002", è finalizzato:

- ad avviare un processo sistematico di miglioramento della sicurezza stradale e di riduzione stabile del numero delle vittime degli incidenti;
- a promuovere lo sviluppo di interventi ad alta efficacia e favorirne la diffusione in modo da determinare, a parità di risorse disponibili, la più ampia e celere riduzione delle vittime degli incidenti stradali;
- a favorire la crescita degli investimenti nella sicurezza stradale.

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

- finalizzate a ridurre il numero delle vittime nelle situazioni di massimo rischio;
- che tendono a rafforzare la capacità di monitoraggio e di governo della sicurezza stradale da parte delle amministrazioni locali;
- che hanno caratteri di completezza in quanto coinvolgono in un progetto unitario tutte le amministrazioni e gli organismi pubblici e privati che possono contribuire a migliorare la sicurezza stradale nella situazione oggetto di intervento;
- che presentano condizioni di immediata fattibilità.

**Art. 3 – Contenuti**

1) Il Programma attuativo 2002 prevede il rispetto della seguente ripartizione delle risorse per tre linee di finanziamento:

Linee di finanziamento	% riparto	Riparto della rata annuale (€)	Investimento teorico attivabile
1 Interventi mobilità locale extraurbana	25	96.814,75	1.936.295,00
2 Interventi sulla mobilità urbana	35	135.540,65	2.710.813,00
3 Interventi sulla mobilità locale in generale	40	154.903,60	3.098.072,00
	100	387.259,00	7.745.180,00

1

- 2) Sono finanziabili le proposte di intervento che riguardano uno o più campi di intervento di seguito riportati:
1. Interventi per la messa in sicurezza delle strade extraurbane a massimo rischio, secondo quanto indicato nell'allegato tecnico del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale";
  2. Interventi per la messa in sicurezza delle situazioni urbane a massimo rischio, individuate sulla base di analisi svolte dalle amministrazioni responsabili;
  3. Manutenzione programmata della rete stradale extraurbana finalizzata a migliorare in modo sistematico la sicurezza delle strade;
  4. Moderazione del traffico e riqualificazione di strade e piazze per miglioramento della sicurezza stradale in area urbana, attraverso interventi quali:
    - a) la creazione di rotonde;
    - b) la creazione di reti continue di percorsi pedonali che intersecano anche la rete viaria riservata agli autoveicoli;
    - c) la creazione di zone a 30 Km/h;
    - d) la formazione di aree pedonali e più in generale di aree con precedenza al traffico pedonale;
    - e) la creazione di reti di piste ciclabili protette, a supporto della mobilità quotidiana;
    - f) il miglioramento della fruibilità dell'area per pedoni e ciclisti (con particolare riferimento alla popolazione giovane e anziana e che, attualmente, è fortemente penalizzata nell'uso delle strade);
    - g) altri interventi di analoghe finalità e caratteristiche.
  5. Rafforzamento e miglioramento dell'efficacia dell'azione di informazione e delle campagne di sensibilizzazione ai valori della sicurezza stradale;
  6. Rafforzamento e miglioramento dell'efficacia dell'educazione alla sicurezza stradale nelle scuole e agli adulti;
  7. Misure per il miglioramento della sicurezza stradale nei tragitti casa-lavoro;
  8. Sostegno al trasporto collettivo (TPL) al fine di rafforzarne il contributo alla sicurezza stradale;
  9. Rafforzamento del contributo del sistema assicurativo al miglioramento della sicurezza stradale;
  10. Creazione di centri di pianificazione, programmazione, monitoraggio e gestione, di livello regionale, provinciale e comunale dedicati esclusivamente al miglioramento della sicurezza stradale che possano:
    - contribuire al miglioramento della completezza e dell'accuratezza della rilevazione degli incidenti stradali;
    - localizzare gli incidenti in modo puntuale sulla rete stradale 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 secondo i principi indicati nel precedente paragrafo 2);
  11. Rafforzamento e creazione di uffici di polizia locale dedicati in modo specifico alla sicurezza stradale che siano chiaramente orientati a sviluppare non solo un'azione di prevenzione, controllo e repressione ma anche un'azione di:
    - individuazione dei fattori di rischio strutturali;
    - di individuazione delle linee di azione che possono contrastare o rimuovere tali fattori;
    - di collaborazione con altri uffici per evitare che scelte riguardanti il territorio, l'urbanistica, il sistema infrastrutturale possano avere delle implicazioni negative sui livelli di sicurezza;

12. Interventi integrati su situazioni, tipi di mobilità o tipi di utenti caratterizzati da condizioni di rischio che determinano un elevato danno sociale. Per interventi integrati si intendono interventi che operino simultaneamente su:

- messa in sicurezza della rete stradale;
- regolamentazione del traffico;
- rafforzamento del contributo del trasporto collettivo (TPL) alla sicurezza stradale;
- rafforzamento e coordinamento dell'azione di prevenzione, controllo e repressione delle forze di polizia dedicate alla sicurezza stradale;
- realizzazione di campagne di informazione e sensibilizzazione specifiche;
- eventuali altre misure a supporto della sicurezza stradale.

13. Progetti pilota per la definizione di Piani e/o Programmi integrati per il miglioramento della sicurezza stradale su tutta una circoscrizione amministrativa (comunale o provinciale o su più circoscrizioni (comunali o provinciali), che comprendono anche la costituzione di un centro di monitoraggio e di una "Consulta per la sicurezza stradale" (organismo consultivo di confronto sulle azioni da intraprendere per migliorare la sicurezza stradale e di valutazione degli effetti conseguiti tramite le azioni già realizzate o in corso di attuazione, composto da Amministrazioni pubbliche, parti sociali, associazioni di cittadini interessate alla sicurezza stradale) e per la loro attuazione entro il termine di un quinquennio.

14. Sviluppo di intese e convenzioni tipo con amministrazioni pubbliche e categorie di imprese per favorire accordi di partenariato pubblico-privato finalizzati al miglioramento della sicurezza stradale nonché incentivazione alla realizzazione di accordi prototipali.

#### **Art. 4 – Destinatari**

1) Possono presentare proposte di intervento per accedere ai cofinanziamenti i Comuni e le Province, in forma singola o associata.

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

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

1) I finanziamenti saranno assegnati alle proposte che risulteranno più coerenti con gli obiettivi e con i contenuti del "*Piano Nazionale della Sicurezza Stradale. Azioni Prioritarie*" e del "*Programma Annuale di Attuazione 2002*", sulla base della graduatoria di cui al successivo articolo 6.

2) Per concorrere all'assegnazione del cofinanziamento, l'Amministrazione, o il raggruppamento di Amministrazioni, proponente presenta domanda al Servizio Mobilità, Trasporti e Infrastrutture della Regione Marche, Via Tiziano n. 44 60125 Ancona, sulla base dello schema riportato nella Documentazione Tecnica allegata al presente bando, alla sezione **1** e corredata, pena esclusione, dai seguenti elaborati:

- a) il "*Quadro descrittivo*" dell'intervento, il cui schema è riportato nella Documentazione Tecnica allegata al presente bando, alla sezione **2** ;
- b) Scheda delle condizioni che contribuiscono a determinare la priorità della proposta, sezione **3**;
- c) l'analisi generale dell'incidentalità compilata come indicato nella Documentazione Tecnica, sezione **4** ;
- d) il progetto relativo alle azioni da realizzare, indicando gli obiettivi, gli oneri da sostenere, le risorse professionali, le strutture tecniche e la strumentazione che sarà impegnata per la

realizzazione di ciascun intervento; nel caso in cui uno o più degli interventi previsti siano costituiti da opere infrastrutturali o edili, il progetto dovrà assumere i caratteri di progetto preliminare ai sensi della legge 109/94;

e) Documentazione amministrativa:

Delibera che definisca gli impegni a:

- copertura dei 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);
- 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;
- comunicare tempestivamente eventuali esigenze di modificazione dei contenuti della proposta e le relative cause;
- 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.
- nomina del responsabile di procedimento e impegno a comunicare tempestivamente alla Regione Marche e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti eventuali variazioni della persona che svolge tale funzione.

Nel caso in cui la proposta venga presentata da più di una Amministrazione, ovvero da una o più Amministrazioni in partenariato con privati, dovrà essere allegato l'atto (accordo di programma, Intesa, convenzione, etc.) attraverso il quale le parti esprimono la proposta di intervento, adottano il progetto e assumono gli impegni di cui ai punti successivi ed indicano l'Amministrazione capofila.

#### Art. 6 – Selezione delle proposte da ammettere al finanziamento

1) Le domande, corredate dai suddetti allegati e firmate dal Sindaco o dal Presidente della Provincia, dovranno essere inviate a mezzo raccomandata a/r (nel qual caso fa fede il timbro postale di spedizione) ovvero consegnate a mano alla Regione Marche - Servizio Mobilità, Trasporti ed Infrastrutture – Via Tiziano n. 44 60125 Ancona, in busta chiusa, con la dicitura "BANDO RELATIVO AL PROGRAMMA ANNUALE DI ATTUAZIONE 2002 DEL PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE", entro le ore 12,00 del 60° giorno dalla data di pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione del presente bando, a pena di esclusione.

2) Ai fini dell'individuazione delle proposte di intervento da ammettere al cofinanziamento, entro i successivi 40 giorni la Commissione di cui al successivo comma 6) elabora una graduatoria delle proposte stesse in base ad un sistema di punteggi secondo i parametri di cui al seguente schema:

Criteri di valutazione	Valori massimi dei punteggi
<b>A) Rilevanza della proposta</b>	<b>40</b>
A1 Entità del danno sociale	20
A2 Situazioni di massimo rischio	20
A3 Capacità di contrasto dell'intervento proposto	100%
A3 Coerenza interna con gli indirizzi del PNSS	60%

A3 Garanzia di durata nel tempo	20%
A3 Riduzione attesa delle vittime	20%
<b>B) Rafforzamento delle capacità di governo</b>	<b>25</b>
B1 Presenza, rafforzamento, costituzione struttura tecnica dedicata alla sicurezza stradale	20
B2 " " " " di un centro di monitoraggio della sicurezza stradale	5
B3 " " " " di consulta/struttura di Coordinamento stabile per la sicurezza stradale	0
<b>C) Completezza/Integrazione</b>	<b>0</b>
C1 Multisetorialità ed interistituzionalità	0
C2 Integrazione in un piano o programma per la sicurezza stradale	0
<b>D) Tempestività</b>	<b>35</b>
D1 Livello della progettazione	20
D2 Completezza degli atti amministrativi	5
D3 Disponibilità di tutti i fattori necessari	10
<b>PUNTEGGIO MASSIMO COMPLESSIVO</b>	<b>100</b>

3) Nel caso di proposte costituite da più interventi, ai fini della valutazione complessiva dovranno definirsi i punteggi relativi a ciascun intervento e si dovrà procedere alla loro somma.

4) Non vengono ammesse al finanziamento proposte che non raggiungano almeno 40 punti.

5) La graduatoria di cui al primo comma del presente articolo resta valida anche per l'assegnazione di ulteriori risorse finanziarie che si venissero a rendere disponibili e fossero utilizzabili per le finalità proprie del "Programma Annuale di Attuazione 2002", fino all'entrata in vigore del successivo "Programma Annuale di Attuazione 2003".

6) Ai fini della individuazione delle proposte da ammettere al finanziamento è costituita, con D.G.R. n.742 del 27/5/2003 e decreto del Dirigente del Servizio Mobilità, Trasporti ed Infrastrutture n. 143 del 29/5/2003, una Commissione di Valutazione costituita come segue:

- un componente indicato dalla Regione, con funzioni di Presidente;
- un componente indicato dall'UPI regionale;
- un componente indicato dall'ANCI regionale;
- un componente indicato dal Compartimento per la Polizia Stradale delle marche
- un componente indicato dal Dipartimento Trasporti Terrestri – Coordinamento per le Marche.

7) La Commissione di Valutazione esamina le proposte di intervento, attribuisce i punteggi sulla base dei criteri indicati nella "Documentazione tecnica" allegata al presente bando, Sezione 3 e definisce la relativa graduatoria di merito.

8) La Regione Marche approva la graduatoria delle proposte e definisce l'elenco degli interventi ammessi al cofinanziamento, stabilisce la assegnazione dei fondi e trasmette al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti i sopraindicati atti, assieme alla graduatoria di merito di tutte le domande e ai relativi Quadri descrittivi.

#### **Art. 7 - Entità dei finanziamenti**

1) L'entità massima del cofinanziamento sarà determinata in relazione al costo complessivo dell'intervento proposto, compresa la progettazione, e secondo i criteri indicati ai successivi commi.

2) Gli importi ammissibili e le quote massime di cofinanziamento sono così stabilite:

Linea di finanziamento/Soggetti	Costo massimo ammissibile (M€)	Percentuale cofinanziamento (%)
<b>I linea di finanziamento (1, 3)</b>		
Province e Comuni > 40.000 ab.	1,000	40
<b>II linea di finanziamento (2, 4)</b>		
Province e Comuni > 40.000 ab.	1,200	40
Comuni da 10.000 a 40.000 ab.	0,930	45
Comuni inferiori a 10.000 ab.	0,670	50
<b>III linea di finanziam. (da 5 a 14)</b>		
Province e Comuni > 40.000 ab.	0,270	50
Comuni da 10.000 a 40.000 ab.	0,240	55
Comuni inferiori a 10.000 ab.	0,200	60

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

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

#### **Art. 8 – Ulteriori aspetti**

1) La Regione non assume rapporti diretti con le imprese, i gruppi di lavoro e i professionisti, i fornitori di beni e servizi ai quali il proponente affida la realizzazione di tutte o parte delle azioni comprese nella proposta.

2) Le eventuali convenzioni tra l'Amministrazione ammessa a cofinanziamento ed imprese, gruppi di lavoro e professionisti, fornitori di beni o servizi, dovranno prevedere nei confronti dei medesimi l'obbligo a conformarsi alle direttive del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti / della Regione e ad accettare le forme di controllo che gli stessi riterranno opportuno effettuare ai fini del miglior esito degli interventi.

3) Relativamente agli interventi che presuppongano la realizzazione di opere edilizie e infrastrutturali, la normativa di riferimento è quella contenuta nella legge 109/94 e successive modifiche ed integrazioni ed in genere tutta la normativa vigente in materia di lavori pubblici.

4) La Regione Marche 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, comma 2, lettera a), unitamente ad una breve relazione tecnica e il Quadro descrittivo così aggiornato dovrà essere comunicato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Qualora le variazioni ammesse comportino maggiori oneri questi saranno ad esclusivo carico del Proponente.

5) Qualora l'attuazione degli interventi ammessi a cofinanziamento dovesse procedere in difformità dalle modalità, dai tempi, dai contenuti e dalle finalità indicati nella proposta ammessa al finanziamento, la Regione fissa un termine entro il quale l'assegnatario del contributo deve eliminare le cause di tali difformità. Trascorso inutilmente tale termine, la Regione si riserva la facoltà di revocare il cofinanziamento, previa diffida ad adempiere entro un ulteriore termine. L'eventuale revoca del finanziamento (con i connessi atti istruttori) sarà comunicata dalla Regione al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, assieme al Quadro descrittivo aggiornato. La revoca del contributo comporta l'obbligo per l'Amministrazione assegnataria di restituire alla Regione gli eventuali importi da questa

corrisposti e per i quali non esista giustificazione di spesa, con la maggiorazione degli interessi legali.

6) La Documentazione tecnica allegata al presente bando è disponibile presso la Regione Marche - Servizio Mobilità, Trasporti ed Infrastrutture – Via Tiziano n. 44 Ancona, ed è consultabile e acquisibile sul sito Internet [www.trasporti.marche.it](http://www.trasporti.marche.it).

All. B) alla D.G.R. n. 1117 del 5 AGO 2003



GIUNTA REGIONE MARCHE  
DIPARTIMENTO TERRITORIO E AMBIENTE  
SERVIZIO MOBILITÀ, TRASPORTI ED INFRASTRUTTURE

**PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE**  
**1° PROGRAMMA ANNUALE DI ATTUAZIONE – ANNO 2002**

**SEZIONE 1)**

**1A. DOMANDA TIPO / A) Nel caso di singola amministrazione**

Il Comune/Provincia di

[ed eventualmente:]

in partenariato con:

[indicare l'organismo o gli organismi che hanno stabilito una forma di partenariato con il proponente] in relazione a quanto indicato dal "Programma Annuale di Attuazione 2002" del "Piano Nazionale della Sicurezza Stradale. Azioni Prioritarie", dichiara di aver preso visione della "Documentazione tecnica" che costituisce allegato del "Bando per la realizzazione degli interventi previsti dal Programma Annuale di Attuazione 2002 del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale", ivi compreso lo schema di convenzione-tipo che la Regione si riserva di stipulare, di cui alla sezione 5 della suddetta "Documentazione Tecnica", e avanza la proposta di intervento denominata "....." il cui ambito di applicazione è .... [indicare la circoscrizione territoriale o la zona o la strada, etc interessata dall'intervento]. Il proponente dichiara che il costo complessivo dell'intervento o del sistema di interventi, ivi comprese le fasi di studio e progettuali, è pari a € ..... e richiede un finanziamento di € .....

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

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

non inferiore a tre anni dalla data di collaudo degli interventi, nonché a dedicare alla realizzazione dell'intervento o degli interventi indicati nella presente proposta le risorse professionali indicate nel quadro descrittivo di cui al precedente punto "a";

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

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

Data e firma

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

**1B. DOMANDA TIPO / B) Nel caso di più amministrazioni**

Il raggruppamento costituito da

Comune di .....

Comune di .....

Provincia ...

[ed eventualmente:]

in partenariato con:

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

in relazione a quanto indicato dal "Programma Annuale di Attuazione 2002" del "Piano Nazionale della Sicurezza Stradale. Azioni Prioritarie", dichiara di aver preso visione della "Documentazione tecnica" che costituisce allegato del "Bando per la realizzazione degli interventi previsti dal Programma Annuale di Attuazione 2002 del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale", ivi compreso lo schema di convenzione-tipo che la Regione si riserva di stipulare, di cui alla sezione 5 della suddetta "Documentazione Tecnica"] e avanza la proposta di intervento denominata "....." il cui ambito di applicazione è .... [indicare la circoscrizione territoriale o la zona o la strada, etc interessata dall'intervento]

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

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

a. "Quadro descrittivo" dell'intervento (All. A);

b. "Scheda delle condizioni che contribuiscono a determinare la priorità della proposta", (all. B);

c. "Analisi dell'incidentalità" (All. C);

d. progetto preliminare (o altro livello di progetto) (All. D; se la proposta comprende più interventi descritti attraverso più progetti, questi saranno elencati come allegato D1, D2 ... Dn);

e. nomina del responsabile di procedimento;

f. delibera riguardante l'impegno:

-a finanziare l'intervento o gli interventi indicati in proposta per la quota di costi non coperta dal finanziamento regionale reso disponibile dal Piano Nazionale della Sicurezza Stradale:

I) impegnando a tal fine la somma di € .... sul capitolo di bilancio ....., (E IN QUESTO CASO NON APPARE INDISPENSABILE UNA CONVENZIONE CON L'AMMINISTRAZIONE EROGANTE);

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

- a rispettare i tempi indicati nel quadro descrittivo di cui al precedente punto "a" e ad assicurare il monitoraggio dei risultati dell'intervento (degli interventi) per una durata non inferiore a tre anni dalla data di collaudo degli interventi nonché a dedicare alla realizzazione dell'intervento o degli interventi indicati nella presente proposta le risorse professionali indicate nel quadro descrittivo di cui al precedente punto "a";

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

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

Data e firma/e

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

All. C) alla D.G.R. n. - 1117 - del - 5 AGO 2003



GIUNTA REGIONE MARCHE  
DIPARTIMENTO TERRITORIO E AMBIENTE  
SERVIZIO MOBILITÀ, TRASPORTI ED INFRASTRUTTURE

**PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE**  
**1° PROGRAMMA ANNUALE DI ATTUAZIONE - ANNO 2002**

**SEZIONE 2)**

**QUADRO DESCRITTIVO**

Identificativo della proposta

Denominazione \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_ / \_\_\_\_ (1)

Località \_\_\_\_\_ (2)

Responsabile di procedimento ( 3 )

Amministrazione \_\_\_\_\_ Ufficio \_\_\_\_\_

Nome e cognome \_\_\_\_\_

Tel \_\_\_\_\_ Fax \_\_\_\_\_ e-mail \_\_\_\_\_

**A) Attori**

1) Soggetto proponente ( 4 ) \_\_\_\_\_

2) Soggetti di partenariato (eventuali) ( 5 ) \_\_\_\_\_

3) Soggetti di accordi non onerosi (eventuali) ( 6 ) \_\_\_\_\_

**B) Stato ed evoluzione della sicurezza stradale ( 7 )**

1) Problematiche di riferimento e principali fattori di rischio \_\_\_\_\_

2) Riepilogo dei dati sull'incidentalità ( 8 )

	ANNO 2001	EVOLUZIONE		TASSO DI:	ANNO 2001
	o	1997 - 2001	IN % SUL		o
	.....	o	1997 o		.....
		IN NUMERO	.....		
INCIDENTI				- INCIDENTALITA'	
MORTI				- MORTALITA'	
FERITI				- FERIMENTO	

**C) Obiettivi, contenuti e risultati attesi**

## 1) Obiettivi

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

**QUADRO DESCRITTIVO**

2) Riferimenti ai campi di intervento previsti nel Programma Annuale di Attuazione 2002  
(barrare una o più caselle a seconda del tipo di intervento proposto)

- 3.1 Messa in sicurezza strade extraurbane a massimo rischio
- 3.2 Messa in sicurezza zone urbane a massimo rischio
- 3.3 Manutenzione programmata della rete extraurbana
- 3.4 Moderazione del traffico e riqualificazione di strade e piazze
- 3.5 Informazione e sensibilizzazione
- 3.6 Educazione alla sicurezza stradale
- 3.7 Messa in sicurezza dei tragitti casa-lavoro
- 3.8 Uso del trasporto collettivo per migliorare la sicurezza stradale
- 3.9 Accordi con società di assicurazioni per premiare i comportamenti sicuri
- 3.10 Centri di pianificazione, programmazione, monitoraggio e gestione
- 3.11 Uffici di polizia locale dedicati in modo esclusivo alla sicurezza stradale
- 3.12 Interventi integrati
- 3.13 Piani e/o programmi integrati
- 3.14 Intese, convenzioni tipo e accordi

## 3) Descrizione sintetica delle azioni

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---



## 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 ___ 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
<b>Per quanto riguarda le opere</b>		
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			
<b>Per quanto riguarda altre misure</b>			
Redazione Progetto Operativo			
Inizio lavori			
SAL 1	Quota %		
SAL 2	Quota %		
SAL 3	Quota %		
Fine lavori			

#### H) Elenco dei materiali documentari

##### DOCUMENTI ED ELABORATI CHE COSTITUISCONO LA PRESENTE PROPOSTA

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

Data \_\_\_ / \_\_\_ / \_\_\_\_\_

Firma del Responsabile del Procedimento

**MONITORAGGIO DELL'INTERVENTO ( 19 )****I) Calendario 20**

- 1) Inizio lavori ..... Data \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_  
 2) SAL 1                   Quota \_\_\_%           Data \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_  
 3) SAL 2                   Quota \_\_\_%           Data \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_  
 4) SAL 3                   Quota \_\_\_%           Data \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_  
 5) Fine lavori ..... Data \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_

**J) Eventuali variazioni apportate al progetto originario**

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

- 2) Tipo di variazione: \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_

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

- 3.1) no \_\_\_  
 3.2) 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.

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

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

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

**ISTRUZIONI PER LA COMPILAZIONE**

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

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

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

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

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

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

5 Sono 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 nell'allegato C, "Analisi generale dell'incidentalità".

8 Qualora non fossero disponibili i dati al 2001 riportare quelli al 2000 o del 1999 e indicare l'evoluzione nel periodo 1996-2000 (o 1999). Per tasso di mortalità, ferimento e incidentalità si intende il numero di morti, feriti e incidenti per 100.000 abitanti. Qualora si disponga di dati relativi al traffico si chiede anche di indicare la quota di morti, feriti e incidenti ogni milione di Pkm e Tkm, riportando i dati in un allegato.

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

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

quadro comporta lo svolgimento di una accurata ricognizione sul complesso degli atti che il proponente dovrà realizzare per poter avviare concretamente gli interventi proposti.

11 Elencare tutti i fattori che dovranno essere impegnati per la realizzazione dell'intervento e specificare per ciascuno di questi se allo stato attuale se ne ha già la piena disponibilità.

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

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

13 Per investimenti che riguardano un unico intervento.

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

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

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

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

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

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

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



GIUNTA REGIONE MARCHE  
DIPARTIMENTO TERRITORIO E AMBIENTE  
SERVIZIO MOBILITÀ, TRASPORTI ED INFRASTRUTTURE

All. D) alla D.G.R. n. -1117 del 5 AGO 2003

**PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE**  
**1° PROGRAMMA ANNUALE DI ATTUAZIONE - ANNO 2002**

**SEZIONE 3)**

**SCHEDA DELLE CONDIZIONI CHE CONTRIBUISCONO  
A DETERMINARE LA PRIORITA' DELLA PROPOSTA**

SOGGETTO PROPONENTE \_\_\_\_\_

<b>A) RILEVANZA DELLA PROPOSTA</b>		<b>0- 40</b>
A1 Entità del danno sociale:	morti: ___ / feriti: ___ / danno sociale € _____ tasso mortalità: ___ /tasso ferimento ___ /danno sociale procapite € _____	0-20
A2 Intervento in situazioni di massimo rischio	NO ___ SI ___ Breve descrizione _____ _____ _____	0-20
A3 Capacità di contrasto dell'intervento		<b>0-100%</b>
A3.1 Coerenza interna con gli indirizzi del P.N.S.S.	Indicare quali sono i campi di azione, con riferimento a quelli indicati nell'art. 3 del bando _____	0-60%
A3.2 Garanzia di durata nel tempo	Descrivere i motivi _____ _____	0-20%
A3.3 Riduzione attesa delle vittime	Riduzione dei morti: in numero _____ in % _____ Riduzione dei feriti: in numero _____ in % _____	0-20 %
<b>B) RAFFORZAMENTO DELLA CAPACITA' DI GOVERNO</b>		<b>0-25</b>
B1 Presenza, rafforzamento, costituzione della struttura tecnica dedicata alla sicurezza stradale	No ___ / Si ___, in caso affermativo indicare il numero di persone che fanno parte della nuova struttura o aggiunte alla struttura preesistente	0-20
B2 Presenza, rafforzamento, costituzione di un centro di monitoraggio della sicurezza stradale	No ___ / Si ___, in caso affermativo indicare il numero di persone che fanno parte della nuova struttura o aggiunte alla struttura preesistente	0-5
B3 Presenza, rafforzamento, 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 nuova struttura o aggiunte alla struttura preesistente	0

<b>C) COMPLETEZZA/INTEGRAZIONE</b>		<b>0</b>
C1 Multisetorialità ed interistituzionalità	Indicare tutti i settori coinvolti nella proposta :	0
	Eventuali altre amministrazioni che concorrono alla realizzazione _____	
C2 Integrazione in un piano o programma per la sicurezza stradale	Indicare Piani e Programmi con i quali l'intervento si coordina:	0
<b>D) TEMPESTIVITA'</b>		<b>0-35</b>
D1 Livello di progettazione delle opere e degli altri interventi	Preliminare (o di massima) _____	0-20
	Definitivo _____	
	Esecutivo (o operativo) _____	
D2 Completezza degli atti amministrativi	No _____ / Si _____	0 - 5
D3 Disponibilità dei fattori necessari	No _____ / Si _____	0-10

Data \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_\_

Firma del Responsabile del Procedimento

NOTA ESPLICATIVA SULLE CONDIZIONI CHE CONTRIBUISCONO A DETERMINARE  
LA PRIORITA' DELLA PROPOSTA

- I dati di riferimento sul numero degli incidenti stradali devono essere disaggregati a livello comunale;
- Per il costo sociale degli incidenti (morti e feriti) si assume quello medio nazionale: morto € 1.394.400; ferito € 39.900;
- Per gli interventi in ambito urbano si assume il dato della popolazione residente disaggregata a livello comunale;
- Per gli interventi in ambito extraurbano si utilizza il dato dell'estesa chilometrica strettamente interessata dall'intervento addizionata del 10% di km.;
- I punteggi attribuiti ai parametri sono:

Criteria di valutazione	Valori massimi dei punteggi
<b>A) Rilevanza della proposta</b>	<b>40</b>
A1 Entità del danno sociale	20
A2 Situazioni di massimo rischio	20
A3 Capacità di contrasto dell'intervento proposto	100%
A3 Coerenza interna con gli indirizzi del PNSS	60%
A3 Garanzia di durata nel tempo	20%
A3 Riduzione attesa delle vittime	20%
<b>B) Rafforzamento delle capacità di governo</b>	<b>25</b>
B1 Presenza, rafforzamento, costituzione struttura tecnica dedicata	20
B2 " " " " do centro di monitoraggio	5
B3 " " " " di consulta/struttura di Coordinamento	0
<b>C) Completezza/Integrazione</b>	<b>0</b>
C1 Multisetorialità ed interistituzionalità	0
C2 Integrazione in un piano o programma per la sicurezza stradale	0
<b>D) Tempestività</b>	<b>35</b>
D1 Livello della progettazione	20
D2 Completezza degli atti amministrativi	5
D3 Disponibilità di tutti i fattori necessari	10
<b>PUNTEGGIO MASSIMO COMPLESSIVO</b>	<b>100</b>

All. E) alla D.G.R. n. 1117 del 5 AGO 2003



GIUNTA REGIONE MARCHE  
DIPARTIMENTO TERRITORIO E AMBIENTE  
SERVIZIO MOBILITÀ, TRASPORTI ED INFRASTRUTTURE

**PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE**  
**1° PROGRAMMA ANNUALE DI ATTUAZIONE – ANNO 2002**

**SEZIONE 4)**

**ANALISI GENERALE DELL'INCIDENTALITA'**

**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. INCIDENTALITA': DATI QUANTITATIVI**

*Saranno da utilizzare i dati di livello comunale pubblicati dall'Istat, e disponibili presso il Servizio Informatico Statistico della Regione Marche. Riportare anche, qualora disponibili, i dati quantitativi specifici dell'area oggetto dell'intervento o delle aree oggetto degli interventi.*

**2.1 Stato dell'incidentalità al .... (anno più recente)**

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

**2.2 Evoluzione nell'ultimo decennio o quinquennio**

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

**2.3 Disaggregazioni territoriali significative (eventuale)**

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

**2.4 Aspetti particolari (eventuale).**

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

**3. INCIDENTALITA': 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 eliminare 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 sez. A), ai principali fattori di rischio (vedi sez. B), agli interventi in materia di sicurezza stradale adottati nel precedente periodo (vedi sez. 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 descriverne brevemente le iniziative e i risultati in termini di evoluzione della sicurezza stradale.

Al. F) alla D.G.R. n. - 1117 - del - 5 AGO 2003



GIUNTA REGIONE MARCHE  
DIPARTIMENTO TERRITORIO E AMBIENTE  
SERVIZIO MOBILITÀ, TRASPORTI ED INFRASTRUTTURE

**PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE**  
**1° PROGRAMMA ANNUALE DI ATTUAZIONE – ANNO 2002**

**SEZIONE 5)**

**CONVENZIONE TIPO CHE LA REGIONE SI RISERVA DI STIPULARE CON  
GLI ENTI CHE RISULTERANNO BENEFICIARI DI CONTRIBUTI**

**TRA LA REGIONE MARCHE.**

**E**

**L'AMMINISTRAZIONE (O RAGGRUPPAMENTO DI AMMINISTRAZIONI)  
PROPONENTE**

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

TRA

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

E

La Provincia di / Il Comune di ..... (C.F. ....), d'ora in poi denominato "*Amministrazione proponente*", in persona del ..... il quale interviene al presente atto in forza della delibera di Giunta del ..... in data ..... n° ..... (all. ...), [nel caso di più Amministrazioni che presentano congiuntamente una stessa proposta, elencare tutte le Amministrazioni e completare con:]

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

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

PREMESSO

- che la legge 144/99 istituisce il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale;
- che il CIPE, con delibera n. 100 del 29 novembre 2002 ha approvato il "*Piano Nazionale della Sicurezza Stradale. Azioni Prioritarie*" e il "*Programma Annuale di Attuazione 2002*";
- che il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti con D.M. n. 938 in data 2.12.2002, ha ripartito i fondi per la realizzazione di interventi in attuazione del suddetto programma;
- che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con D.D. n. 3482 del 12.12.2002 ha impegnato i fondi necessari per l'attivazione dei suddetti interventi;
- che con D.G. Regione Marche .... è stato approvato il bando per il finanziamento di interventi e sistemi di interventi di Comuni e Province, in attuazione del suddetto programma;
- che il Presidente della Provincia di / il Sindaco del Comune di ..., con nota del ... prot. n°..., ha presentato la proposta denominata [ denominazione indicata al primo paragrafo della domanda di finanziamento];

[oppure]

- che con [convenzione o accordo di programma del ..... (registrato in caso di partecipazione dei privati) ... elencare tutte le Amministrazioni componenti e gli enti pubblici e privati] si sono riunite in ..... ed hanno presentato, con nota del ... prot. n°..., la proposta di intervento denominata [ denominazione indicata al primo paragrafo della domanda di finanziamento];

- che la commissione di cui al comma 6 dell'art. 6 del Bando per la realizzazione degli interventi previsti dal "Programma Annuale di Attuazione 2002" del "Piano Nazionale della Sicurezza Stradale. Azioni Prioritarie", istituita con ... in data ..... ha valutato le proposte pervenute, formulando la graduatoria delle richieste, nella quale la domanda medesima risulta collocata al ..... posto, con .... punti;

- che la Regione Marche, con atto 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 Euro ..... a valere sui fondi del capitolo .... destinati al finanziamento delle sopradette proposte di intervento.;

TUTTO CIÒ PREMESSO

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

### **Articolo 1. Normativa di riferimento**

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

2. Le premesse, l'accordo di programma o la convenzione (all. ....), il progetto preliminare (all. ....) e la scheda descrittiva della proposta di intervento (all.....), fanno parte integrante e sostanziale della presente convenzione.

### **Articolo 2. Denominazione e contenuti della proposta di intervento**

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

### **Articolo 3. Onere complessivo e cofinanziamento**

1. L'onere complessivo per la realizzazione della proposta di intervento è stato, dall'Amministrazione proponente, determinato in Euro ....

2. L'importo complessivo del cofinanziamento a carico dell'Amministrazione erogante è determinato, sulla base di quanto indicato dal contraente e in relazione ai massimali stabiliti all'articolo 6, comma 3, del Bando in Euro ....

3. [In caso di partenariato con organismi pubblici o privati indicare anche i termini della partecipazione agli oneri dei soggetti di partenariato].

L'importo a carico dei soggetti di partenariato è pari a Euro .... [in caso di più soggetti indicare anche la ripartizione degli oneri] e risulta così ripartito a. Euro ..... a carico di .....; b. Euro ..... a carico di .....

#### **Articolo 4. Verifiche e monitoraggio**

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

#### **Articolo 5. Erogazioni del cofinanziamento**

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

- ....% dell'importo complessivo del cofinanziamento pari a Euro ... dopo l'avvenuta approvazione del programma operativo delle attività da realizzare nell'ambito della proposta di intervento;
- fino alla concorrenza dell'ulteriore ....% dell'importo complessivo del cofinanziamento, pari a Euro ... , sulla base degli stati di avanzamento dei lavori, tranne l'ultima, certificati dal Direttore dei lavori per quanto riguarda le attività costituite da realizzazione di opere e dal responsabile di procedimento per tutte le altre attività e confermati dall'Amministrazione proponente;
- ....% a saldo, pari a Euro ... all'approvazione degli atti di collaudo.

#### **Articolo 6. Diffusione dei risultati**

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

#### **Articolo 7. Variazioni**

1. Fatti e circostanze noti all'Amministrazione proponente, atti a determinare condizioni per variazioni della proposta dovranno essere comunicate, a mezzo di lettera raccomandata, dall'Amministrazione proponente all'Amministrazione erogante.
2. L'Amministrazione erogante, valutata l'ammissibilità delle variazioni a mezzo di esame istruttorio, adotterà il provvedimento di variante comunicandolo a mezzo di raccomandata all'Amministrazione proponente.

3. Qualora tali variazioni comportino maggiori oneri, questi saranno sostenuti ad esclusivo carico e cura dell'Amministrazione proponente.

4. Relativamente agli interventi costituiti da realizzazione di opere edilizie, eventuali varianti in corso d'opera relative alla realizzazione delle opere di cui al comma 2 dell'art. 3 della presente convenzione saranno regolate ai sensi dell'art. 25 della Legge 109/94.

#### **Articolo 8. Collaudo delle eventuali opere**

1. Per le attività della proposta di intervento che comportano la realizzazione di opere, sarà nominata dall'Amministrazione proponente, entro un mese dall'inizio dei lavori, da uno a tre collaudatori in corso d'opera, in relazione alle dimensioni ed alla natura dell'intervento. In caso di nomina di una Commissione di collaudo questa è coadiuvata da un segretario.

2. Il collaudo finale delle opere verrà effettuato entro sei mesi dalla data del certificato di ultimazione lavori.

3. Tutti gli oneri relativi alle operazioni di collaudo, sia in corso d'opera che finale, sono a totale carico dell'Amministrazione proponente.

#### **Articolo 9. Termini per la risoluzione della convenzione**

1. Qualora l'attuazione dell'intervento dovesse procedere in difformità dalle modalità, dai tempi, dai contenuti e dalle finalità, di cui alla presente convenzione e relativi allegati, l'Amministrazione proponente ha l'obbligo di eliminare le cause di tale difformità entro il termine che, a mezzo di lettera raccomandata, sarà fissato dall'Amministrazione erogante.

2. Trascorso inutilmente tale termine, l'Amministrazione erogante si riserva la facoltà di sospendere l'erogazione del cofinanziamento, previa diffida ad adempiere entro un ulteriore termine, anch'esso comunicato a mezzo di lettera raccomandata.

3. Trascorso inutilmente l'ulteriore termine concesso all'Amministrazione proponente, la presente convenzione è risolta di diritto.

4. La risoluzione della convenzione comporta l'obbligo per l'Amministrazione proponente di restituire all'Amministrazione erogante gli eventuali importi da questa corrisposti e per i quali non esistano giustificazioni di spesa, con la maggiorazione degli interessi legali.

#### **Articolo 10. Rapporto tra il contraente e terzi**

1. Qualora nell'esecuzione delle azioni comprese nella proposta di intervento l'Amministrazione proponente si avvalga di imprese, gruppi di lavoro e professionisti, fornitori di beni o servizi, questi opereranno sotto la sua direzione e responsabilità e con essi l'Amministrazione non assume rapporti diretti.

2. Le eventuali, particolari convenzioni tra l'Amministrazione proponente e imprese, gruppi di lavoro e professionisti, fornitori di beni o servizi, dovranno prevedere nei confronti dei medesimi, l'obbligo di conformarsi alle direttive generali e specifiche dell'Amministrazione erogante e di accettare forme di controllo che l'Amministrazione erogante riterrà opportuno effettuare ai fini del migliore esito degli interventi.

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

#### **Articolo 11. Controversie**

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

**Articolo 12. Registrazione ed esecutività della convenzione**

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

Località, li ... ..

L'AMMINISTRAZIONE EROGANTE

L'AMMINISTRAZIONE PROPONENTE

## REPUBBLICA ITALIANA

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLA REGIONE MARCHE



## SOMMARIO

## ATTI DELLA REGIONE

DELIBERAZIONI DELLA  
GIUNTA REGIONALE**Deliberazione n. 916 del  
25/07/2005.**

*Programmi Operativi Plurifondo periodo 1989/93 e PIM: chiusura contabilità delle spese relativamente alla quota di conferimento statale.. .*

pag. 14977

**Deliberazione n. 917 del  
25/07/2005.**

*Legge regionale 13 maggio 2003 n. 9: Criteri e modalità di ripartizione delle risorse finanziarie regionali destinate ai Comuni singoli od associati per le imprese di gestione e funzionamento dei nidi d'infanzia e centri per l'infanzia provvisti di pasto e sonno gestiti direttamente o in convenzione.. . . . .*

pag. 14977

**Deliberazione n. 918 del  
25/07/2005.**

*Legge regionale 14.3.94 n. 8: Criteri e modalità di ripartizione delle risorse finanziarie regionali destinate ai Comuni che assicurano i servizi socio-educativi assistenziali residenziali per la tutela dei minori in situazioni familiari multiproblematiche, a rischio di disadattamento e derivazione ed ai minori stranieri non accompagnati. . . . .*

pag. 14978

**Deliberazione n. 919 del  
25/07/2005.**

*D.Lgs. 18 febbraio 2005 n. 59, art. 5 comma 3 - Riapertura dei termini del calendario delle scadenze per la presentazione delle domande da parte dei gestori degli impianti concernenti le attività individuate nell'allegato I, punto 5.3 - impianti per l'eliminazione dei rifiuti non pericolosi quali definiti nell'allegato A della direttiva n. 75/442/CEE ai punti D3, D9 con capacità superiore a 50 tonnellate al giorno. Integrazione alle D.G.R. n. 148/2002 e D.G.R. n. 1883/2002. . . . .*

pag. 14979

**Deliberazione n. 920 del  
25/07/2005.**

*FSE - POR Obiettivo 3 2000-06. Recepimento delle modifiche al Completamento di Programmazione approvate dal Comitato di Sorveglianza nella seduta del 9 giugno 2005. . . . .*

pag. 14980

**Deliberazione n. 921 del  
25/07/2005.**

*Revoca della deliberazione n. 682 del 6/6/2005 - Integrazione e modifica della deliberazione n. 226 del 16/2/2005 avente ad oggetto: "Approvazione proposte progettuali per l'utilizzo della riserva di premialità PON Ob. 3 per complessivi € 2.050.000,00 Cap. n. 32101105 Bilancio 2005". . . . .*

pag. 14980

**Deliberazione n. 934 del 25/07/2005.**

*Bando per la selezione degli interventi sulla sicurezza stradale previsti dal 2° Programma annuale di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale.*

LA GIUNTA REGIONALE

omissis

DELIBERA

- 1) di adottare una procedura di tipo concorsuale per la selezione delle proposte d'intervento sulla sicurezza stradale previste dal 2° Programma annuale di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale istituito con L. 144/99, art. 32;
- 2) di approvare il bando, quale allegato "A" della presente delibera di cui è parte integrante e sostanziale, destinato agli Enti locali che intendono proporre, in forma singola o associata anche con soggetti privati, gli interventi sulla sicurezza stradale;
- 3) di dare mandato al Dirigente del Servizio Mobilità, Trasporti ed Infrastrutture di provvedere all'assegnazione delle risorse statali di Euro 6.853.365,00, già impegnate a favore della Regione Marche dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con D.M. n. 316 del 16 febbraio 2004, da destinare agli Enti di cui al precedente punto 2) individuati sulla base del risultato dell'attività istruttoria della Commissione tecnica costituita con D.G.R. Marche n. 782 del 20/06/2005;
- 4) di approvare lo schema di convenzione, quale allegato "B" della presente delibera di cui è parte integrante e sostanziale, che la Regione Marche si riserva di stipulare con gli Enti di cui al precedente punto 3) per disciplinare l'attuazione degli interventi;
- 5) di dare mandato al Dirigente del Servizio Mobilità, Trasporti ed Infrastrutture della Regione Marche di provvedere alla stipula della convenzione di cui al precedente punto 4) con ciascun Ente beneficiario dei cofinanziamenti statali.

## Allegato A

### **BANDO PER LA SELEZIONE DEGLI INTERVENTI PREVISTI DAL "2° PROGRAMMA ANNUALE DI ATTUAZIONE 2003" DEL PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE**

#### **Art. 1 – Riferimenti normativi**

In relazione a quanto previsto dal 2° Programma per l'anno 2003 di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale approvato con deliberazione CIPE n. 81 del 13 novembre 2003 ed al Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 4549 del 22 dicembre 2003 che assegna alle Marche € 456.891,00, quale rata annuale per quindici anni, per il finanziamento di interventi finalizzati a migliorare la sicurezza stradale, la Regione Marche destina la somma suindicata al cofinanziamento di interventi coerenti con le finalità e i contenuti indicati nel Programma e nel Piano sopra richiamati.

#### **Art. 2 - Obiettivi**

2.1 Il presente bando, in conformità con quanto previsto dal "Programma Annuale di Attuazione 2003", è finalizzato:

- ad avviare un processo sistematico di miglioramento della sicurezza stradale e di riduzione stabile del numero delle vittime degli incidenti;
- a promuovere lo sviluppo di interventi ad alta efficacia e favorirne la diffusione in modo da determinare, a parità di risorse disponibili, la più ampia e celere riduzione delle vittime degli incidenti stradali;
- a favorire la crescita degli investimenti nella sicurezza stradale.

2.2 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**

Il Programma attuativo 2003 prevede il rispetto della seguente ripartizione delle risorse per tre linee di finanziamento:

Linee di finanziamento per interventi su:	Percentuale di riparto	Riparto annuale delle risorse	Riparto quindicennale delle risorse
1) mobilità locale extraurbana	40	182.756,40	2.741.346,00
2) mobilità urbana	35	159.911,85	2.398.677,75
3) mobilità locale in generale	25	114.222,75	1.713.341,25
Totali	100	456.891,00	6.853.365,00

#### Art. 4 – CAMPI DI INTERVENTO

Sono finanziabili, in conto capitale, le proposte di intervento nei seguenti campi di azione:

##### 4.1 MISURE URGENTI

- 4.1.1 Interventi per la messa in sicurezza delle strade extraurbane a massimo rischio sulla base di analisi svolte dalla amministrazione competente.
- 4.1.2 Interventi per la messa in sicurezza delle situazioni urbane a massimo rischio, individuate sulla base di analisi svolte dalle amministrazioni responsabili.

##### 4.2 MISURE SISTEMATICHE

- 4.2.1 Creazione su strade extraurbane di aree di fermata e di sosta per gli autobus del trasporto pubblico locale (TPL).
- 4.2.2 Razionalizzazione del traffico nelle intersezioni delle strade extraurbane mediante creazione di rotonde.
- 4.2.3 Moderazione del traffico e riqualificazione di strade e piazze per miglioramento della sicurezza stradale in area urbana, attraverso interventi quali:
  - a) la creazione di rotonde;
  - b) la creazione di reti continue di percorsi pedonali, ad esclusione dei marciapiedi a raso, che intersecano a quote diverse la rete viaria riservata agli autoveicoli;
  - c) la formazione di aree pedonali permanenti;
  - d) la creazione di reti urbane di piste ciclabili protette, a supporto della mobilità quotidiana;
- 4.2.4 Rafforzamento e miglioramento dell'efficacia dell'azione di informazione e delle campagne di sensibilizzazione ai valori della sicurezza stradale nonché dell'educazione alla sicurezza stradale nelle scuole e agli adulti.
- 4.2.5 Interventi integrati su situazioni, tipi di mobilità o di utenti caratterizzati da condizioni di rischio che determinano un elevato danno sociale. Per interventi integrati si intendono quelli che operino contestualmente sulle misure indicate al punto 4.2.3 con altre misure complementari quali:
  - a) regolamento del traffico (ad es. impianti semaforici, sistemi elettronici di rilevamento degli accessi);
  - b) rafforzamento del contributo del trasporto collettivo (TPL) (ad es. fermate, capolinee, corsie preferenziali etc);

- c) rafforzamento dell'azione di prevenzione e controllo (ad es. pannelli a messaggio variabile, sistemi di telesorveglianza del traffico);
- d) realizzazione di campagne di informazione e sensibilizzazione specifiche;

#### 4.3 MISURA PER RAFFORZARE LA CAPACITA' DI GOVERNO DELLA SICUREZZA STRADALE

Creazione di un centro di monitoraggio provinciale o comunale, dedicato esclusivamente al miglioramento della completezza e accuratezza della rilevazione dei dati sugli incidenti stradali, alla localizzazione puntuale degli incidenti sulla rete stradale e alla definizione delle soluzioni atte a ridurre i fattori di rischio. Il centro di monitoraggio provinciale o comunale deve, anche tecnicamente, integrarsi con il costituendo Centro di monitoraggio regionale, in modo da avviare una rete di livello regionale per la programmazione e la pianificazione degli interventi sulla sicurezza stradale maggiormente efficienti ed efficaci. Il progetto operativo del Centro di monitoraggio regionale è in visione presso il Servizio Mobilità, Trasporti ed Infrastrutture della Regione Marche.

#### Art. 5 – Destinatari

- 5.1 Possono presentare proposte di intervento per accedere ai cofinanziamenti i Comuni e le Province, in forma singola o associata.
- 5.2 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. 6 - Presentazione delle domande e assegnazione dei finanziamenti

- 6.1 I cofinanziamenti 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 2003"*, sulla base della graduatoria di cui al successivo articolo 7.
- 6.2 Per concorrere all'assegnazione dei cofinanziamenti, l'Amministrazione, o il raggruppamento di Amministrazioni, proponente presenta richiesta al Servizio Mobilità, Trasporti e Infrastrutture della Regione Marche, Via Tiziano n. 44 - 60125 Ancona, sulla base dello schema di **"DOMANDA"** riportato nella **sezione 1** della Documentazione Tecnica allegata al presente bando. La domanda deve essere corredata, a pena di esclusione, dai seguenti elaborati:
  - a) **"QUADRO DESCRITTIVO"** dell'intervento, il cui schema è riportato nella **sezione 2** della Documentazione Tecnica;
  - b) **"SCHEDE DELLE CONDIZIONI CHE CONTRIBUISCONO A DETERMINARE LA PRIORITA' DELLA PROPOSTA"**, il cui schema è riportato nella **sezione 3** della Documentazione Tecnica;
  - c) **"ANALISI GENERALE DELL'INCIDENTALITA'"** compilata come indicato nella **sezione 4** della Documentazione Tecnica;

- d) **“VERIFICA DI RISPONDENZA AL PRINCIPIO DI AGGIUNTIVITA”**, secondo quanto indicato al punto 1.2.3. del 2° Programma di attuazione per l'anno 2003 del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, utilizzando il modello di relazione riportato nella **sezione 5**;
- e) **PROGETTO** relativo alle azioni da realizzare, indicando gli obiettivi, gli oneri da sostenere, le risorse professionali, le strutture tecniche e la strumentazione che sarà impegnata per la realizzazione di ciascun intervento; nel caso in cui uno o più degli interventi previsti siano costituiti da opere infrastrutturali o edili, il progetto dovrà assumere almeno i caratteri di progetto preliminare ai sensi della legge 109/94;
- f) **DELIBERA AMMINISTRATIVA** che definisca gli impegni a:
- finanziare la parte dei costi non coperta dalle risorse rese disponibili dal 2° programma di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (in coerenza con quanto indicato nel *“Quadro descrittivo”* sopra indicato);
  - 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;
  - comunicare tempestivamente eventuali esigenze di modificazione dei contenuti della proposta e le relative cause;
  - 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.
  - nomina del responsabile di procedimento e impegno a comunicare tempestivamente alla Regione Marche e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti eventuali variazioni della persona che svolge tale funzione.

Nel caso in cui la proposta venga presentata da più di una Amministrazione, ovvero da una o più Amministrazioni in partenariato con privati, dovrà essere allegato l'atto (accordo di programma, intesa, convenzione, etc.) attraverso il quale le parti indicano l'Amministrazione capofila, esprimono la proposta di intervento, adottano il progetto e assumono gli impegni di cui al paragrafo 6.2 lettera f).

#### **Art. 7 – Selezione delle proposte da ammettere al finanziamento**

- 7.1 Le domande, corredate dai suddetti allegati e firmate dal Sindaco o dal Presidente della Provincia, dovranno essere inviate a mezzo raccomandata a/r (nel qual caso fa fede il timbro postale di spedizione) ovvero consegnate a mano alla Regione Marche - Servizio Mobilità, Trasporti ed Infrastrutture – Via Tiziano n. 44 60125 Ancona, in busta chiusa, con la dicitura *“BANDO RELATIVO AL 2° PROGRAMMA ANNUALE DI ATTUAZIONE 2003 DEL PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE”*, entro le ore 12,00 del 60° giorno dalla data di pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione del presente bando, a pena di esclusione.
- 7.2 Ai fini dell'individuazione delle proposte di intervento da ammettere al cofinanziamento, entro i successivi 40 giorni la Commissione, di cui al successivo paragrafo 7.8, elabora una graduatoria delle proposte stesse in base ad un sistema di punteggi secondo i parametri di cui al seguente schema:

CRITERI DI VALUTAZIONE	VALORI MASSIMI DEI PUNTEGGI
<b>A) Rilevanza della proposta</b>	<b>45</b>
A1) Entità del danno sociale	25
A2) Situazioni di massimo rischio	20
A3) Capacità di contrasto dell'intervento proposto	100%
A3.1) Coerenza interna con gli indirizzi del PNSS	60%
A3.2) Garanzia di durata nel tempo	20%
A3.3) Riduzione attesa delle vittime	20%
<b>B) Rafforzamento delle capacità di governo</b>	<b>20</b>
B1) Presenza, rafforzamento, costituzione struttura tecnica dedicata alla sicurezza stradale	5
B2) Presenza, rafforzamento, costituzione di un centro di monitoraggio della sicurezza stradale	15
<b>C) Tempestività</b>	<b>35</b>
D1) Livello della progettazione	20
D2) Completezza degli atti amministrativi	5
D3) Disponibilità di tutti i fattori necessari	10
<b>PUNTEGGIO MASSIMO COMPLESSIVO</b>	<b>100</b>

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

7.4 Nel caso di proposte costituite da più interventi, ai fini della valutazione complessiva dovranno definirsi i punteggi relativi a ciascun intervento e si dovrà procedere alla loro somma.

7.5 Non vengono ammesse al cofinanziamento proposte che non raggiungano almeno 40 punti.

- 7.6 Non sono ammessi i progetti già cofinanziati nell'ambito del "1° Programma Annuale di Attuazione 2002" che non sono stati attuati al momento dell'entrata in vigore del "2° Programma Annuale di Attuazione 2003".
- 7.7 La graduatoria di cui al paragrafo 7.2 del presente articolo resta valida anche per l'assegnazione di ulteriori risorse finanziarie che si venissero a rendere disponibili e fossero utilizzabili per le finalità proprie del "2° Programma Annuale di Attuazione 2003", fino all'entrata in vigore del successivo "Programma Annuale di Attuazione".
- 7.8 Ai fini della individuazione delle proposte da ammettere al finanziamento è costituita, con D.G.R. n. 782 del 20/06/2005, la seguente Commissione di valutazione dei progetti:
- un componente indicato dalla Regione, con funzioni di Presidente;
  - un componente indicato dall'UPI regionale;
  - un componente indicato dall'ANCI regionale;
  - un componente indicato dal Compartimento per la Polizia Stradale delle marche
  - un componente indicato dal Dipartimento Trasporti Terrestri – Coordinamento per le Marche.
- 7.9 La Commissione di valutazione esamina le proposte di intervento, attribuisce i punteggi e definisce la relativa graduatoria di merito sulla base dei criteri indicati dal presente bando.
- 7.10 La Regione Marche approva la graduatoria delle proposte e definisce l'elenco degli interventi ammessi al cofinanziamento, stabilisce la assegnazione dei fondi e trasmette al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti i Quadri descrittivi dei progetti assieme alla graduatoria di merito di tutte le domande.

#### Art. 8 - Entità dei finanziamenti

- 8.1 L'entità massima del cofinanziamento sarà determinata in relazione al costo complessivo, compresa la progettazione e l'I.V.A., dell'intervento proposto e secondo i criteri indicati ai successivi paragrafi.
- 8.2 Gli importi ammissibili e le quote massime di cofinanziamento sono così stabilite:

Soggetti	Costo massimo ammissibile (M€)	Percentuale cofinanziamento
<b>1) linea di finanziamento (interventi 4.1.1 - 4.2.1 - 4.2.2)</b>		
Province e Comuni > 40.000 ab.	1,000	40
<b>2) linea di finanziamento (interventi 4.1.2 - 4.2.3)</b>		
Province e Comuni > 40.000 ab.	1,200	40
Comuni da 10.000 a 40.000 ab.	0,930	45
Comuni inferiori a 10.000 ab.	0,670	50
<b>3) linea di finanziamento (interventi da 4.2.4 - 4.2.5 - 4.3)</b>		
Province e Comuni > 40.000 ab.	0,270	50

Comuni da 10.000 a 40.000 ab.	0,240	55
Comuni inferiori a 10.000 ab.	0,200	60

- 8.3 Gli importi derivanti da eventuali economie o da ulteriori disponibilità finanziarie utilizzabili per le finalità proprie del "2° Programma Annuale di Attuazione 2003" che si venissero a determinare successivamente, confluiranno in un fondo di finanziamento dello stesso "2° Programma Annuale di Attuazione 2003" e saranno assegnati alle proposte di intervento non finanziate in relazione alla posizione nella graduatoria, fino ad esaurimento del fondo.

#### **Art. 9 – Ulteriori aspetti**

- 9.1 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.
- 9.2 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 di conformarsi alle direttive del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e della Regione Marche e di accettare le forme di controllo che gli stessi riterranno opportuno effettuare ai fini del miglior esito degli interventi.
- 9.3 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.
- 9.4 La Regione Marche 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, paragrafo 2, lettera a), unitamente ad una breve relazione tecnica e il Quadro descrittivo così aggiornato dovrà essere comunicato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Qualora le variazioni ammesse comportino maggiori oneri questi saranno ad esclusivo carico del proponente.
- 9.5 Qualora l'attuazione degli interventi ammessi a cofinanziamento dovesse procedere in difformità dalle modalità, dai tempi, dai contenuti e dalle finalità indicati nella proposta ammessa al finanziamento, la Regione fissa un termine entro il quale l'assegnatario del contributo deve eliminare le cause di tali difformità. Trascorso inutilmente tale termine, la Regione si riserva la facoltà di revocare il cofinanziamento, previa diffida ad adempiere entro un ulteriore termine. L'eventuale revoca del finanziamento (con i connessi atti istruttori) sarà comunicata dalla Regione al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, assieme al Quadro descrittivo aggiornato. La revoca del contributo comporta l'obbligo per l'Amministrazione assegnataria di restituire alla Regione gli eventuali importi da questa corrisposti e per i quali non esista giustificazione di spesa, con la maggiorazione degli interessi legali.
- 9.6 La Documentazione tecnica allegata al presente bando è disponibile presso il Servizio Mobilità, Trasporti ed Infrastrutture della Regione Marche - Via Tiziano n. 44 ANCONA, ed è consultabile e acquisibile sul sito Internet [www.trasporti.marche.it](http://www.trasporti.marche.it)

## DOCUMENTAZIONE TECNICA

### Sezione 1

#### DOMANDA (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 2° Programma Annuale di Attuazione 2003 del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, dichiara di aver preso visione della Documentazione tecnica del Bando per la selezione degli interventi previsti dal 2° Programma Annuale di Attuazione 2003 del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, ivi compreso lo schema di convenzione che la Regione si riserva di stipulare, 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 cofinanziamento di € .....

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

- a) "Quadro descrittivo" dell'intervento;
- b) "Scheda delle condizioni che contribuiscono a determinare la priorità della proposta";
- c) "Analisi dell'incidentalità";
- d) "Verifica di rispondenza al principio di aggiuntività";
- e) Progetto preliminare (o altro livello di progetto);
- f) Delibera amministrativa che definisce gli impegni a:
  - finanziare la parte dei costi non coperta dalle risorse rese disponibili dal 2° programma di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (in coerenza con quanto indicato nel "Quadro descrittivo" sopra indicato);
  - 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;
  - comunicare tempestivamente eventuali esigenze di modificazione dei contenuti della proposta e le relative cause;

- 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.
- nomina del responsabile di procedimento e impegno a comunicare tempestivamente alla Regione Marche e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti eventuali variazioni della persona che svolge tale funzione.

Data e firma

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

**DOMANDA (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 2° Programma Annuale di Attuazione 2003 del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, dichiara di aver preso visione della Documentazione tecnica del Bando per la selezione degli interventi previsti dal 2° Programma Annuale di Attuazione 2003 del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, ivi compreso lo schema di convenzione che la Regione si riserva di stipulare, 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 cofinanziamento di € .....

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

- a) "Quadro descrittivo" dell'intervento;
- b) "Scheda delle condizioni che contribuiscono a determinare la priorità della proposta";
- c) "Analisi dell'incidentalità";
- d) "Verifica di rispondenza al principio di aggiuntività";
- e) Progetto preliminare (o altro livello di progetto);
- f) Delibera amministrativa che definisce gli impegni a:
  - finanziare la parte dei costi non coperta dalle risorse rese disponibili dal 2° programma di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (in coerenza con quanto indicato nel "Quadro descrittivo" sopra indicato);
  - 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;
  - comunicare tempestivamente eventuali esigenze di modificazione dei contenuti della proposta e le relative cause;

- 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.
- nomina del responsabile di procedimento e impegno a comunicare tempestivamente alla Regione Marche e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti eventuali variazioni della persona che svolge tale funzione.

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.....

Data e firma/e

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

**Sezione 2****QUADRO DESCRITTIVO****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 2003	EVOLUZIONE 1997 - 2003		TASSO DI:	ANNO 2003
		IN NUMERO	IN % SUL 1997		
INCIDENTI				INCIDENTALITA'	
MORTI				MORTALITA'	
FERITI				FERIMENTO	

## C) Obiettivi, contenuti e risultati attesi

## 1) Obiettivi

---



---



---



---



---



---



---

## 2) Riferimenti ai campi di intervento previsti nel Programma Annuale di Attuazione 2003

(barrare una o più caselle a seconda del tipo di intervento proposto):

## MISURE URGENTI

- Interventi per la messa in sicurezza delle strade extraurbane a massimo rischio sulla base di analisi svolte dalla amministrazione competente.
- Interventi per la messa in sicurezza delle situazioni urbane a massimo rischio individuate sulla base di analisi svolte dalle amministrazioni responsabili.

**MISURE SISTEMATICHE**

- Creazione su strade extraurbane di aree di fermata e di sosta per gli autobus del trasporto pubblico locale (TPL).
- Razionalizzazione del traffico nelle intersezioni delle strade extraurbane mediante creazione di rotonde.
- Moderazione del traffico e riqualificazione di strade e piazze per miglioramento della sicurezza stradale in area urbana, attraverso interventi quali:
  - la creazione di rotonde;
  - la creazione di reti continue di percorsi pedonali, ad esclusione dei marciapiedi a raso, che intersecano a quote diverse la rete viaria riservata agli autoveicoli;
  - la formazione di aree pedonali permanenti;
  - la creazione di reti urbane di piste ciclabili protette, a supporto della mobilità quotidiana;
- Rafforzamento e miglioramento dell'efficacia dell'azione di informazione e delle campagne di sensibilizzazione ai valori della sicurezza stradale nonché dell'educazione alla sicurezza stradale nelle scuole e agli adulti.
- Interventi integrati su situazioni, tipi di mobilità o tipi di utenti caratterizzati da condizioni di rischio che determinano un elevato danno sociale. Per interventi integrati si intendono quelli che operino contestualmente sulle misure indicate al punto 4.2.3 del bando con altre misure complementari quali:
  - regolamento del traffico (ad es. impianti semaforici, sistemi elettronici di rilevamento degli accessi all'area urbana etc.);
  - rafforzamento del contributo del trasporto pubblico locale (TPL) (ad es. fermate, capolinea, corsie preferenziali etc.);
  - rafforzamento e coordinamento dell'azione di prevenzione e controllo (ad es. pannelli a messaggio variabile, sistemi di telesorveglianza del traffico etc.);
  - realizzazione di campagne di informazione e sensibilizzazione specifiche.

**MISURA PER RAFFORZARE LA CAPACITA' DI GOVERNO DELLA SICUREZZA STRADALE**

- Creazione di un centro di monitoraggio provinciale o comunale, dedicato esclusivamente al miglioramento della completezza e accuratezza della rilevazione dei dati sugli incidenti stradali, alla localizzazione puntuale degli incidenti sulla rete stradale e alla definizione delle soluzioni atte a ridurre i fattori di rischio. Il centro di monitoraggio provinciale o comunale deve, anche tecnicamente, integrarsi con il costituendo Centro di monitoraggio regionale, in modo da avviare una rete di livello regionale per la programmazione e la pianificazione degli interventi sulla sicurezza stradale maggiormente efficienti ed efficaci. Il progetto operativo del Centro di monitoraggio regionale è in visione presso il Servizio Mobilità, Trasporti ed Infrastrutture della Regione Marche.

3) Descrizione sintetica delle azioni

---

---

---

---

---

---

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 )

<i>Per quanto riguarda le opere</i>		<i>Per quanto riguarda altre misure</i>	
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<sup>(13)</sup> 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<sup>(14)</sup> 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 €	% IN 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
<b>Per quanto riguarda le opere</b>		
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		
<b>Per quanto riguarda altre misure</b>		
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	
3	Quadro descrittivo	
4	Scheda delle condizioni che contribuiscono a determinare la priorità della proposta	
5	Analisi generale dell'incidentalità	
6	Progetto/i degli interventi previsti	
7	Atti di impegno (elencarli secondo quanto indicato nel precedente punto)	
8	Accordi (elencarli tutti secondo quanto indicato nel precedente punto)	
9	Eventuali ulteriori documenti	

Data \_\_\_ / \_\_\_ / \_\_\_\_\_

Firma del Responsabile del Procedimento  
\_\_\_\_\_

**MONITORAGGIO DELL'INTERVENTO ( 19 )****I) Calendario <sup>20</sup>**

- 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:

## **ISTRUZIONI PER LA COMPILAZIONE**

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

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.

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

<sup>4</sup> 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.).

<sup>5</sup> 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.

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

<sup>7</sup> Le informazioni riportate in questo paragrafo costituiscono una estrema sintesi di quelle riportate nell' *"Analisi generale dell'incidentalità"*.

<sup>8</sup> 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.

<sup>9</sup> 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.

<sup>10</sup> 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.

<sup>11</sup> 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.

<sup>12</sup> 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.

**Sezione 3****SCHEDA DELLE CONDIZIONI CHE CONTRIBUISCONO A DETERMINARE LA PRIORITA'  
DELLA PROPOSTA**

SOGGETTO PROPONENTE \_\_\_\_\_

<b>A RILEVANZA DELLA PROPOSTA</b>		<b>0-45</b>
A1 Entità del danno sociale	morti: ___ / feriti: ___ / danno sociale € _____ tasso mortalità: ___ /tasso ferimento ___ /danno sociale procapite € _____	0-25
A2 Intervento in situazioni di massimo rischio	<b>NO</b> ___ <b>SI</b> ___ <b>Breve descrizione</b> _____ _____ _____	0-20
A3 Capacità di contrasto dell'intervento		0-100%
A3.1 Coerenza interna con gli indirizzi del P.N.S.S.	Indicare quali sono i campi di azione, con riferimento a quelli indicati nell'art. 3 del bando _____	0-60%
A3.2 Garanzia di durata nel tempo	Descrivere i motivi _____ _____	0-20%
A3.3 Riduzione attesa delle vittime	Riduzione dei morti: in numero _____ in % _____ Riduzione dei feriti: in numero _____ in % _____	0-20 %

<b>B) RAFFORZAMENTO DELLA CAPACITA' DI GOVERNO</b>		<b>0-20</b>
B1 Presenza, rafforzamento, costituzione della struttura tecnica dedicata alla sicurezza stradale	No ___ / Si ___, in caso affermativo indicare il numero di persone che fanno parte della nuova struttura o aggiunte alla struttura preesistente	0-5
B2 Presenza, rafforzamento, costituzione di un centro di monitoraggio della sicurezza stradale	No ___ / Si ___, in caso affermativo indicare il numero di persone che fanno parte della nuova struttura o aggiunte alla struttura preesistente	0-15
<b>C) TEMPESTIVITA'</b>		<b>0-35</b>
D1 Livello di progettazione delle opere e degli altri interventi	Preliminare (o di massima) _____ Definitivo _____ Esecutivo (o operativo) _____	0-20
D2 Completezza degli atti amministrativi	No ___ / Si ___	0-5
D3 Disponibilità dei fattori necessari	No ___ / Si ___	0-10

Data \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_\_\_

Firma del Responsabile del Procedimento

**NOTA ESPLICATIVA SULLE CONDIZIONI CHE CONTRIBUISCONO A DETERMINARE  
LA PRIORITA' DELLA PROPOSTA**

- I dati di riferimento sul numero degli incidenti stradali devono essere disaggregati a livello comunale;
- Per il costo sociale degli incidenti (morti e feriti) si assume quello medio nazionale: morto € 1.394.400; ferito € 39.900;
- Per gli interventi in ambito urbano si assume il dato della popolazione residente disaggregata a livello comunale;
- Per gli interventi in ambito extraurbano si utilizza il dato dell'estesa chilometrica strettamente interessata dall'intervento addizionata del 10% di km.;
- I punteggi attribuiti ai parametri sono:

Criteria di valutazione	Valori massimi dei punteggi
<b>A) Rilevanza della proposta</b>	<b>45</b>
A1 Entità del danno sociale	25
A2 Situazioni di massimo rischio	20
A3 Capacità di contrasto dell'intervento proposto	100%
A3 Coerenza interna con gli indirizzi del PNSS	60%
A3 Garanzia di durata nel tempo	20%
A3 Riduzione attesa delle vittime	20%
<b>B) Rafforzamento delle capacità di governo</b>	<b>20</b>
B1 Presenza, rafforzamento, costituzione struttura tecnica dedicata	5
B2 " " " " del centro di monitoraggio	15

<b>C) Tempestività</b>	<b>35</b>
D1 Livello della progettazione	20
D2 Completezza degli atti amministrativi	5
D3 Disponibilità di tutti i fattori necessari	10
<b>PUNTEGGIO MASSIMO COMPLESSIVO</b>	<b>100</b>

## Sezione 4

### ANALISI GENERALE DELL'INCIDENTALITA'

#### 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. INCIDENTALITA': DATI QUANTITATIVI

*Saranno da utilizzare i dati di livello comunale pubblicati dall'Istat, e disponibili presso il sito internet [www.sistar.marche.it](http://www.sistar.marche.it) del Servizio Informatico Statistico della Regione Marche. Riportare anche, qualora disponibili, i dati quantitativi specifici dell'area oggetto dell'intervento o delle aree oggetto degli interventi.*

###### 2.1 Stato dell'incidentalità al .... (anno più recente)

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

###### 2.2 Evoluzione nell'ultimo decennio o quinquennio

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

###### 2.3 Disaggregazioni territoriali significative (eventuale)

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

###### 2.4 Aspetti particolari (eventuale).

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

### 3. INCIDENTALITA': 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 eliminare 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, ai principali fattori di rischio, agli interventi in materia di sicurezza stradale adottati nel precedente periodo.

## 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 descriverne brevemente le iniziative e i risultati in termini di evoluzione della sicurezza stradale.

**Sezione 5****VERIFICA DI RISPONDENZA AL PRINCIPIO DI AGGIUNTIVITA'**

Preso atto di quanto indicato al punto 1.2.3. del 2° Programma di attuazione per l'anno 2003 del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale riguardo al principio di aggiuntività;

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

---

---

---

---

---

Data \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_\_\_

Il Responsabile del Procedimento

**Allegato B****CONVENZIONE TIPO CHE LA REGIONE SI RISERVA DI STIPULARE CON GLI ENTI  
CHE RISULTERANNO BENEFICIARI DI CONTRIBUTI**

L'anno duemilaquattro, il giorno ..... del mese di ....., in Ancona, via Tiziano n. 44 nella sede del Servizio Mobilità, Trasporti ed Infrastrutture della Giunta della Regione Marche,

**TRA**

la Regione Marche nella persona del Dirigente del Servizio Mobilità, Trasporti ed Infrastrutture (o suo sostituto) che interviene in forza dell'art. 16 della legge regionale 15 Ottobre 2001, n. 20,

**E**

la Provincia di / il Comune di , nella/e persona/e dell/i ..... il/i quali interviene/intervengono al presente atto in forza della delibera di Giunta..... n. ....del ..... in data ..... , che ha/hanno [congiuntamente] predisposto la proposta d'intervento di cui al successivo art. 2, [sulla base del protocollo d'intesa/accordo di programma/convenzione n. ....del.....]

**PREMESSO**

- che la legge 144/99 istituisce il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale;
- che il CIPE, con delibera n. 81 del 13 novembre 2003 ha approvato il 2° Programma annuale di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale;
- che il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti con D.M. n. 4549 in data 22 dicembre 2003, ha ripartito i fondi per la realizzazione di interventi in attuazione del suddetto programma;
- che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con D.D. n. 4549 del 22 dicembre 2003 ha impegnato i fondi necessari per l'attivazione dei suddetti interventi;
- che il decreto n. 10539/TT del settembre 2003 con il quale il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia, ha disciplinato i criteri e le modalità per l'accensione dei mutui previsti per finanziare gli interventi;
- che con deliberazione della Giunta della Regione Marche n. ....del..... è stato approvato il bando per il finanziamento di interventi e sistemi di interventi di Comuni e Province ( di seguito il "Bando"), in attuazione del suddetto programma;
- che la Provincia di ...../ il Comune di....., con nota n. .... del ..... ha/hanno presentato la proposta denominata [.....];

- che la commissione di cui al comma 6 dell'art. 6 del Bando per la realizzazione degli interventi previsti dal Programma Annuale di Attuazione 2003 del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, istituita con deliberazione della Giunta della Regione Marche n. ....del....., ha valutato le proposte pervenute, formulando la graduatoria delle richieste;
- che il Dirigente del Servizio Mobilità, Trasporti ed Infrastrutture della Regione Marche, con decreto 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 della "linea di finanziamento ....." quella denominata [ ..... ], presentata dalla Provincia di ...../ il Comune di.....

### 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 11 febbraio 1994, n. 109 e successive modifiche ed integrazioni, del Regolamento approvato con D.P.R. 21 dicembre 1999, n. 554, nonché alle norme del Capitolato generale d'appalto dei lavori pubblici, approvato con D.M. 19 aprile 2000 n. 145 che, sebbene non allegate, formano parte integrante e sostanziale del presente atto, ed in genere a tutta la vigente normativa in materia di lavori pubblici.
2. Tutti gli atti amministrativi e i documenti tecnici che compongono il progetto per l'attuazione della proposta d'intervento di cui al successivo art. 2, fanno parte integrante e sostanziale della presente convenzione.

#### ART. 2 DENOMINAZIONE E CONTENUTI DELLA PROPOSTA DI INTERVENTO

la Provincia di / il Comune di ha / hanno proposto l'intervento denominato [ .....].

#### ART. 3 ONERE COMPLESSIVO E COFINANZIAMENTO

1. L'onere complessivo per la realizzazione della proposta di intervento è stato, dalla Provincia di / dal Comune di , determinato in Euro .....
2. L'importo complessivo del cofinanziamento pari ad Euro .....è determinato sulla base dei criteri stabiliti all'articolo 7 del Bando.

#### ART. 4 VERIFICHE E MONITORAGGIO

1. Nell'attuazione della presente convenzione la Regione Marche provvederà alla verifica degli impegni assunti dalla Provincia di / dal Comune di con atto n. ....del ....., con particolare attenzione al rispetto del cronoprogramma operativo delle attività da realizzare nell'ambito della proposta di intervento.

2. La Regione Marche provvederà altresì a svolgere un'azione di monitoraggio sullo stato di attuazione della proposta.
3. In relazione a quanto previsto al comma precedente, la Provincia di / il Comune di provvederà / provvederanno a rendere disponibile tutta la documentazione utile all'azione di 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 di cui sopra.

#### **ART. 5 EROGAZIONI DEL FINANZIAMENTO**

1. La Provincia di / Il Comune di s'impegna / s'impegnano a stipulare il/i contratto/i di mutuo, per un importo corrispondente almeno al cofinanziamento assegnato, con gli Istituti finanziari indicati all'art. 3 del decreto interministeriale n. 10539/TT indicato nelle premesse.
2. L'Istituto mutuante provvederà a versare l'importo del finanziamento nella/e contabilità speciale/i infruttifera/e, intestata/e all'Ente/agli Enti finanziato/i, presso la competente Tesoreria provinciale dello Stato.
3. Il prelievo del finanziamento sarà richiesto, comunicandolo contestualmente alla Regione Marche, direttamente dall'Ente/dagli Enti finanziato/i alla suddetta sezione provinciale della Tesoreria che provvederà al pagamento in relazione allo stato di avanzamento dei lavori, dietro presentazione dei titoli di spesa debitamente emessi, certificati e vistati rispettivamente dal Dirigente competente, dal Direttori dei lavori e dal Responsabile del procedimento.
2. L'importo del mutuo, per la parte corrispondente al cofinanziamento assegnato, sarà rimborsato direttamente dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, a partire dalla data di erogazione, all'Ente / agli Enti proponente/i mediante il pagamento di rate di ammortamento costanti, semestrali, posticipate, comprensive di capitale ed interessi.

#### **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 Marche e alla Provincia di / al Comune di 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 Marche 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 la Provincia di / il Comune di mettendo a disposizione materiali e risultati della proposta di intervento.
3. La Provincia di / Il Comune di collaborerà/collaboreranno 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 alla Provincia di / al Comune di , atti a determinare condizioni per variazioni della proposta dovranno essere comunicate, a mezzo di lettera raccomandata, dalla Provincia di / dal Comune di alla Regione Marche.

2. La Regione Marche, valutata l'ammissibilità delle variazioni a mezzo di esame istruttorio, adotterà il provvedimento di variante comunicandolo a mezzo di raccomandata al Provincia di / al Comune di .
3. Qualora tali variazioni comportino maggiori oneri, questi saranno sostenuti ad esclusivo carico e cura della Provincia di / del Comune di .
4. Relativamente agli interventi costituiti da realizzazione di opere edilizie, eventuali varianti in corso d'opera saranno regolate ai sensi dell'art. 25 della Legge 109/94.

#### **ART. 8 COLLAUDO DELLE OPERE**

1. Per le attività della proposta di intervento che comportano la realizzazione di opere, sarà nominata dalla Provincia di / dal Comune di , 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 della Provincia di / del Comune di .

#### **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 della presente convenzione, la Provincia di / il Comune di ha/hanno l'obbligo di eliminare le cause di tale difformità entro il termine che, a mezzo di lettera raccomandata, sarà fissato dalla Regione Marche.
2. Trascorso inutilmente tale termine, la Regione Marche 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 alla Provincia di / al Comune di , la presente convenzione è risolta di diritto.
4. La risoluzione della convenzione comporta l'obbligo per la Provincia di / il Comune di di restituire alla Regione Marche 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 CONTRAENTE E TERZI**

1. Qualora nell'esecuzione delle azioni comprese nella proposta di intervento la Provincia di / il Comune di si avvalga di imprese, gruppi di lavoro e professionisti, fornitori di beni o servizi, questi opereranno sotto la sua/loro direzione e responsabilità e con essi la Regione Marche non assume rapporti diretti.
2. Le eventuali, particolari convenzioni tra la Provincia di / il Comune di 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 Marche e di accettare forme di controllo che la Regione Marche riterrà opportuno effettuare ai fini del migliore esito degli interventi.

3. La Provincia di / il Comune di esonera/esonerano la Regione Marche da qualsiasi impegno e responsabilità che a qualsiasi titolo possa derivare nei confronti dei terzi dalla presente convenzione.

#### **ART. 11 CONTOVERSIE**

Le parti convengono che le controversie, comunque nascenti dall'esecuzione della presente convenzione, potranno essere demandate in via esclusiva alla decisione del Foro di Ancona.

#### **ART. 12 REGISTRAZIONE ED ESECUTIVITA'**

1. La presente convenzione, redatta in due esemplari, è composta di n. pagine debitamente vistate, approvate e sottoscritte dalle parti.
2. La presente convenzione è soggetta all'imposto di bollo ed a registrazione in caso d'uso ai sensi dell'art. 4 della tariffa parte II del DPR 131786. Le spese di bollatura e di registrazione sono a carico della parte richiedente.
3. La presente convenzione diviene immediatamente esecutiva dalla data di sottoscrizione.

Ancona, li

Per la Regione Marche

Per L'Amministrazione/i proponente/i



---

---

