

- B) all'approvazione del programma operativo delle attività da realizzare nell'ambito del Progetto Pilota (comma 5, art.4, del Bando).
2. L'Amministrazione provvede altresì a svolgere un'azione di assistenza e di monitoraggio all'attuazione del *"Progetto Pilota"* 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, il Contraente provvederà a rendere disponibile tutta la documentazione utile per il monitoraggio, a consentire sopralluoghi nelle sedi ove si svolgono attività inerenti al *"Progetto Pilota"*, a rendere disponibile il personale necessario per consentire le verifiche e le analisi di cui sopra.

Articolo 5. Erogazioni del cofinanziamento

Il cofinanziamento relativo al Progetto Pilota di cui al precedente art.2 viene erogato con le seguenti modalità:

- 15% dell'importo complessivo del cofinanziamento pari a Lire. (Euro) dopo l'avvenuta approvazione del programma operativo delle attività da realizzare nell'ambito del *"Progetto Pilota"*, secondo quanto indicato dal comma 7° dell'articolo 5 del Bando;
- fino alla concorrenza dell'ulteriore 75% dell'importo complessivo del cofinanziamento, pari a Lire. (Euro) con rate di acconto d'importo non inferiori a Lire 300 milioni), 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 dal Contraente;
- 10% a saldo, pari a Lire (Euro) all'approvazione degli atti di collaudo.

Articolo 6. Diffusione dei risultati

1. Il Contraente dichiara di rinunciare ai diritti di paternità intellettuale e di esclusiva, salvo casi particolari e specifici che dovranno essere comunque autorizzati esplicitamente dall'Amministrazione.
2. Al fine di favorire la diffusione dei risultati della sperimentazione realizzata attraverso i *"Progetti Pilota"* l'Amministrazione provvede:
 - a) alla pubblicazione dei risultati più significativi del *"Progetto Pilota"*;
 - b) all'organizzazione di conferenze, seminari e analoghe iniziative alla cui realizzazione partecipa il contraente mettendo a disposizione materiali e risultati del *"Progetto Pilota"*.
3. Il Contraente collaborerà alla pubblicizzazione e diffusione dei risultati mettendo a disposizione materiali e documenti riguardanti i risultati conseguiti dal *"Progetto Pilota"* e gli effetti diretti e indiretti da questo determinati relativamente alla sicurezza stradale.

Articolo 7. Variazioni (specificare gli ambiti di possibile variazione)

1. Fatti e circostanze noti al Contraente, atti a determinare condizioni per variazioni del *"Progetto Pilota"* dovranno essere comunicate, a mezzo di lettera raccomandata, dal Contraente stesso all'Amministrazione.
2. L'Amministrazione, valutata l'ammissibilità delle variazioni a mezzo di esame istruttorio, adotterà il provvedimento di variante comunicandolo a mezzo di raccomandata al Contraente.
3. Qualora tali variazioni comportino maggiori oneri, questi saranno sostenuti ad esclusivo carico e cura del Contraente.
4. 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 relativo alle eventuali opere comprese nel *"Progetto pilota"*

1. Per le attività del *"Progetto Pilota"* che comportano la realizzazione di opere, saranno nominati dall'Amministrazione, quale parte interessata all'attuazione ed ai risultati del Progetto, 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. Il Presidente ed il segretario sono nominati dall'Ispettorato Generale per la Circolazione e la Sicurezza Stradale, gli altri membri sono nominati dal citato Organo, su designazione del o dei contraenti.
2. Il collaudo finale delle opere verrà effettuato entro sei mesi dalla data del certificato di ultimazione lavori.
3. Il collaudatore o la commissione di collaudo provvederà a trasmettere all'Amministrazione copia dei verbali di visita in corso d'opera e del verbale di collaudo finale. Quest'ultimo è approvato dall'Amministrazione entro trenta giorni dalla ricezione.
4. Tutti gli oneri relativi alle operazioni di collaudo, sia in corso d'opera che finale, sono a totale carico del Contraente.

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, il Contraente ha l'obbligo di eliminare le cause di tale difformità entro il termine che, a mezzo di lettera raccomandata, sarà fissato dall'Amministrazione.
2. Trascorso inutilmente tale termine, l'Amministrazione 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 Contraente, la presente convenzione è risolta di diritto.

4. La risoluzione della convenzione comporta l'obbligo per il Contraente di restituire all'Amministrazione 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 nel *"Progetto Pilota"* il Contraente 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, né riconosce agli stessi la possibilità di diritti d'autore.
2. Le eventuali, particolari convenzioni tra il Contraente 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 e di accettare forme di controllo che l'Amministrazione riterrà opportuno effettuare ai fini del migliore esito dei *"Progetti Pilota"*.
3. Il Contraente esonera e tiene indenne l'Amministrazione 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 del Contraente.
3. La presente convenzione diviene esecutiva dalla data della comunicazione dell'avvenuta registrazione da parte degli organi di controllo del relativo decreto di approvazione da parte del Capo dell'Ispettorato Generale per la Circolazione e la Sicurezza Stradale.

Roma, li

L'AMMINISTRAZIONE

IL CONTRAENTE

Sezione F.

DETERMINAZIONE DEGLI INDICI DI DANNO SOCIALE DA INCIDENTI STRADALI E DELLE SOGLIE DI FINANZIAMENTO**1. SOGLIE DI FINANZIAMENTO MASSIMO**

Per evitare i rischi di una distribuzione delle risorse distorta (e cioè che non tenga conto dei livelli di incidentalità) e/o eccessivamente concentrata su un numero molto ridotto di casi, è stato adottato un **sistema di soglie proporzionali all'entità delle vittime** (morti e feriti) da incidenti stradali. A tale fine è stata valutata l'entità di danno sociale determinata dagli incidenti stradali, con riferimento ai risultati che a questo proposito sono contenuti nell'ultima *"Relazione al Parlamento sullo Stato della Sicurezza Stradale"*.³⁸

I risultati del computo del danno sociale determinato dagli incidenti stradali, riportati per esteso nel documento *"I Progetti Pilota. Indici di danno sociale"*, che costituisce allegato del presente documento, evidenziano una distribuzione territoriale dell'entità del danno sociale³⁹ estremamente differenziata che consente di individuare tre classi di danno sociale, distintamente definite per le province e per i comuni, come indicato nella tabella 1 riportata alla fine della presente sezione.

Sulla base dei dati relativi all'entità del danno sociale da incidenti stradali (e cioè del costo sociale determinato dalle vittime degli incidenti stradali) sono state definite, con criteri di proporzionalità, tre soglie massime di cofinanziamento dei Progetti Pilota:

CLASSI DI DANNO SOCIALE	FINANZIAMENTO MASSIMO (milioni di Lire)
A Indice di danno sociale massimo	1.500
B Indice di danno sociale elevato	1.000
C Indice di danno sociale medio	750

La distribuzione di province e comuni per classe di danno sociale risulta essere quella illustrata di seguito.

Classe di danno sociale massimo: province di Milano, Roma, Torino, Brescia e comuni di Roma e Milano.

Classe di danno sociale elevato: province di Treviso, Vicenza, Venezia, Verona, Padova, Firenze, Bologna, Cuneo, Modena, Ravenna, Bergamo, Udine, Latina, Bari e comuni di Torino, Firenze, Napoli, Bologna, Palermo, Genova, Catania.

Classe di danno sociale medio: tutte le altre province e tutti gli altri comuni.

³⁸ Cap. 9, *"Costi sociale ed economici degli incidenti stradali"*, par. 9.3, *"Valutazione generale per l'Italia"*, pag. 137.

³⁹ Calcolato con riferimento al numero di morti e feriti per provincia e comune secondo gli ultimi dati resi disponibili dall'ISTAT.

2. QUOTA MASSIMA DI COFINANZIAMENTO

Gli incentivi finanziari copriranno una quota del costo del *“Progetto Pilota”* compresa tra il 50% e il 70%.

In particolare, al fine di conciliare le esigenze di tempestività proprie di un programma di sperimentazione a supporto della definizione e attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, con i vincoli di impegno a investire che oggettivamente limitano molte Amministrazioni locali, con particolare riferimento a quelle di minori dimensioni e con minori risorse tecniche, professionali e finanziarie, si è ritenuto opportuno attribuire le maggiori quote di finanziamento alle Amministrazioni che dispongono di una più limitata dotazione di risorse.

Tenuto poi conto del fatto che la classe di danno sociale massimo comprende le province e comuni più ampie e, in linea generale, maggiormente dotate di risorse, che la classe di danno sociale medio comprende province e comuni meno ampi e, sempre in linea generale, meno dotate di risorse, si è ritenuto di attribuire la quota più elevata di cofinanziamento (70%) a province e comuni che rientrano nella classe di danno sociale media, la quota immediatamente successiva (60%) a province e comuni che rientrano nella classe di danno sociale elevata e la quota inferiore (50%) a province e comuni più ampi e maggiormente dotati di risorse, che rientrano nella classe di danno sociale massimo.

Si viene pertanto a delineare il seguente quadro di cofinanziamenti concedibili:

CLASSE DI DANNO SOCIALE	MASSIMO COFINANZIA- MENTO CONCEDIBILE (valori in milioni)	MASSIMA QUOTA DI COFINANZIAMENTO
MASSIMO	1.500	50%
ELEVATO	1.000	60%
MEDIO	750	70%

Tab. 1

CLASSI DI DANNO SOCIALE PER INCIDENTI STRADALI			
CARATTERISTICHE	CLASSE DI DANNO		
	MASSIMO	ELEVATO	MEDIO
PROVINCE			
Indice di danno sociale (a)	> di 50	25 - 50	< di 25
Indice medio di danno sociale	72	33	12
Numero di province	4	14	85
Dati caratteristici (valori riferiti al 1999)			
Numero medio di morti	244	131	45
Numero medio di feriti	19.300	4.900	2.000
Dati complessivi			
Morti nel complesso	977	1.833	3.823
Quota di morti sul totale generale	15%	28%	58%
Feriti nel complesso	77.000	68.500	171.000
Quota di feriti sul totale generale	24%	22%	54%
COMUNI			
Indice di danno sociale (a)	> di 40	10 - 40	< di 10
Indice medio di danno sociale	44	13	7 (b)
Numero di comuni	2	7	5 (c)
Dati caratteristici (valori riferiti al 1999)			
Numero medio di morti	102	38	23 (b)
Numero medio di feriti	15.700	4.500	2.300 (b)
Dati complessivi			
Morti nel complesso	203	266	116 (b)
Quota di morti sul totale generale	3%	4%	2% (b)
Feriti nel complesso	23.900	33.000	11.309 (b)
Quota di feriti sul totale generale	8%	10%	3% (b)
(a) Valore massimo per le circoscrizioni provinciali = 100; valore massimo per le circoscrizioni comunali = 45 (b) Dato relativo ai soli grandi comuni (oltre 250.000 abitanti). Il dato riferito a tutte le circoscrizioni comunali non comprese nelle classi di danno sociale massima ed elevata tende a zero . (c) Numero di grandi comuni in classe di danno sociale media. I restanti comuni appartengono tutti alla classe di danno sociale media in quanto registrano indici di danno sociale ampiamente inferiori a 25.			

Sezione G

CRITERI DI VALUTAZIONE E COMPUTO DEI PUNTEGGI

Ai fini della valutazione della proposta di *“Progetto Pilota”* saranno adottati quattro criteri di valutazione:

- a) qualità della proposta;
- b) condizioni del contesto di applicazione del *“Progetto Pilota”*;
- c) punteggio *“di equilibrio”*;
- d) la quota di cofinanziamento richiesto.

1 QUALITÀ DELLA PROPOSTA

La **qualità della proposta** viene *“misurata”* attraverso tre gruppi di indici riguardanti:

- * la qualità tecnica del progetto, per un massimo di 200 punti;
- * l'intersectorialità e il livello di partecipazione di diverse strutture e Amministrazioni alla definizione e attuazione del *“Progetto Pilota”*, per un massimo di 100 punti;
- * la qualità degli obiettivi e la loro coerenza con gli *“Indirizzi Generali e Linee Guida di Attuazione”*, per un massimo di 100 punti.

Ai fini della valutazione complessiva il punteggio risultante viene diviso per 400 e moltiplicato per il coefficiente relativo alla qualità della proposta (50).

1.1 QUALITÀ TECNICA

La qualità tecnica riguarda la natura e i contenuti del progetto e degli strumenti previsti per la sua realizzazione e gestione e **pesa fino a 200 punti**, determinati come segue.

- a) Coerenza *“interna”* della proposta (analisi di base delle condizioni di mobilità e incidentalità, riferite anche all'assetto territoriale o urbanistico, definizione delle problematiche, individuazione dei fattori di rischio preminenti, misure proposte per il contrasto e la rimozione dei principali fattori di rischio, modalità di intervento, controlli di attuazione), fino a **80** punti.
- b) Adozione o realizzazione di elementi innovativi (uso della telematica, metodologie innovative, etc.), fino a **20** punti.
- c) Creazione di strutture tecniche stabili per la gestione/monitoraggio del progetto o per la concertazione con altre Amministrazioni o con soggetti privati e ruolo a queste attribuito per la definizione/attuazione del progetto, fino a **20** punti.
- d) Creazione di strumenti tecnici stabili (archivi, GIS, strumenti di monitoraggio automatico, etc.) e loro ruolo all'interno del processo di definizione/attuazione, fino a **20** punti.
- e) Trasferibilità del progetto ad altre Amministrazioni con problematiche analoghe e generalizzabilità del progetto e cioè possibilità di diffondere i risultati del progetto in misura più o meno ampia, fino a **20** punti.

- f) Originalità della proposta, fino a **40** punti. Tale fattore esprime l'esigenza di favorire la sperimentazione su una gamma ampia di problematiche/soluzioni e, quindi, di favorire la diversificazione delle proposte affinché siano sperimentato il più ampio numero possibile di campi di intervento prioritari e di linee di azione tra quelli indicati negli *"Indirizzi Generali e Linee Guida di Attuazione"*. Ai fini del computo sarà attribuito il punteggio massimo alla tipologia di Progetti Pilota che comprende una sola proposta, un punteggio inferiore alla tipologia che comprende due proposte, punteggi ancora inferiori alle tipologie che comprendono tre o più proposte, fino ad arrivare a punteggi nulli per tipologie di Progetti Pilota che comprendono numerose proposte.

1.2 INTERSETTORIALITÀ

Il parametro della intersettorialità tende ad apprezzare l'impegno in termini di coordinamento con altre Amministrazioni o con strutture private e vale **fino a 100 punti**, determinati come segue.

- a) Collaborazione tra diverse strutture/uffici della stessa Amministrazione, fino a **20** punti.
- b) Collaborazione tra diverse Amministrazioni dello stesso livello e di diverso livello, fino a **20** punti.
- c) Attivazione di forme di partenariato pubblico/privato, fino a **20** punti.
- d) Progetto orientato su diversi settori di intervento attraverso un sistema di azioni e misure integrato e coordinato, fino a **40** punti.

1.3 QUALITÀ DEGLI OBIETTIVI

Questo parametro tende ad apprezzare la rilevanza intrinseca degli obiettivi ai fini del miglioramento della sicurezza stradale e loro coerenza con il PNSS, **fino a 100 punti** determinati come segue.

- a) **Riduzione attesa delle vittime** nel breve (3 anni) e nel medio periodo (5 anni) o, in alternativa, **produzione di metodologie, strumentazione tecnica, tipologie di intervento, strutture tecniche, in grado di innalzare significativamente la capacità di intervento** sulla mobilità e sulla sicurezza stradale.⁴⁰ Tali risultati dovranno essere argomentati in coerenza con il progetto e adeguatamente motivata, fino a **40** punti.
- b) Coerenza degli interventi previsti dal *"Progetto Pilota"* con i **campi prioritari di intervento** individuati negli *"Indirizzi Generali e Linee Guida di Attuazione"* al paragrafo 2.2, *Campi prioritari di intervento* e con i **principi base di riferimento** come indicati negli *"Indirizzi Generali e Linee Guida di Attuazione"* al paragrafo 2.1, *Principi di riferimento*, fino a **25** punti.
- c) Coerenza degli interventi previsti con almeno una delle linee di azione elencate negli *"Indirizzi Generali e Linee Guida di Attuazione"* al capitolo 3, *Linee Guida di Attuazione* e richiamate nel precedente paragrafo 2.5 del presente documento, fino a **25** punti.

⁴⁰ Il miglioramento della capacità complessiva di intervento sulla mobilità e la sicurezza stradale può essere considerato l'obiettivo principe dei Progetti Pilota.

- d) Presenza nel progetto di una specifica linea di attività dedicata alla informazione / diffusione dei risultati, fino a **10** punti.

2 CONTESTO DI APPLICAZIONE

Le condizioni del **contesto di applicazione** del *“Progetto Pilota”* vengono *“misurate”* attraverso indicatori relativi al numero e all'evoluzione delle vittime degli incidenti stradali e alla presenza di particolari e specifici fattori di rischio documentati dal proponente, per un punteggio massimo pari a 200. Ai fini della valutazione complessiva il punteggio risultante viene diviso per 200 e moltiplicato per il coefficiente relativo alle condizioni del contesto di applicazione (**25**).

Le condizioni di contesto sono analizzate tramite cinque parametri.

- a) Numero di morti per incidenti stradali e tassi di mortalità dell'area cui si riferisce il progetto. Qualora per tale area non siano disponibili dati specifici, saranno utilizzati i dati della partizione territoriale più piccola che comprende l'area sulla quale interviene il progetto. Viene attribuito un indice compreso tra da 1 (situazione con il minimo numero di morti e minimo tasso di mortalità) e **60** (situazione con il massimo numero di morti e il più elevato tasso di mortalità).
- b) Numero di feriti per incidenti stradali e tassi di ferimento dell'area cui si riferisce il progetto. Qualora per tale area non siano disponibili dati specifici, saranno utilizzati i dati della partizione territoriale più piccola che comprende l'area sulla quale interviene il progetto. Viene attribuito un indice compreso tra da 1 (situazione con il minimo numero di feriti e il minimo tasso di ferimento) e **10** (situazione con il massimo numero di feriti e il più elevato tasso di ferimento).
- c) Evoluzione, nel quinquennio 1995 - 1999, del numero di morti per incidenti stradale e del tasso di mortalità nell'area cui si riferisce il progetto. Qualora per tale area non siano disponibili dati specifici, saranno utilizzati i dati della partizione territoriale più piccola che comprende l'area sulla quale interviene il progetto. Viene attribuito un indice compreso tra da 1 (situazione con massima riduzione – o minima crescita – della mortalità) e **60** (situazione con la massima crescita della mortalità).
- d) Evoluzione, nel quinquennio 1995 - 1999, del numero di feriti per incidenti stradali e dei tassi di ferimento nell'area cui si riferisce il progetto. Qualora per tale area non siano disponibili dati specifici, saranno utilizzati i dati della partizione territoriale più piccola che comprende l'area sulla quale interviene il progetto. Viene attribuito un indice compreso tra da 1 (situazione con massima riduzione – o minima crescita – del tasso di ferimento) e **10** (situazione con la massima crescita del tasso di ferimento).
- e) Condizioni di rischio particolari, adeguatamente evidenziate e documentate, che vengono assunte come campo di applicazione specifico dal *“Progetto Pilota”* (fino a **60** punti).

3 EQUILIBRIO

Per la determinazione di una equilibrata distribuzione dei Progetti Pilota viene riservato un punteggio aggiuntivo, pari ad un massimo di **100** punti. Ai fini della valutazione complessiva il punteggio risultante viene diviso per 200 e moltiplicato per il coefficiente relativo alle condizioni del contesto di applicazione (15).

I parametri per la determinazione di una equilibrata distribuzione dei Progetti Pilota, come indicato in precedenza, sono due.

- a) Distribuzione geografica dei Progetti Pilota: possono essere assegnati **fino a 70 punti** al fine di determinare un'equilibrata distribuzione geografica dei Progetti Pilota.
- b) Tipologia dell'Amministrazione o del raggruppamento di Amministrazioni proponente: possono essere assegnati **fino a 30 punti** per determinare un'equilibrata composizione dei proponenti, facendo riferimento anche agli organismi pubblici e privati associati alle Amministrazioni locali.

4 QUOTA DI COFINANZIAMENTO RICHiesto

Ai fini della valutazione, viene attribuito un punteggio specifico ai Progetti Pilota per i quali il proponente:

- 1) richieda un cofinanziamento inferiore rispetto al cofinanziamento massimo ammissibile;
- 2) definisca un "Progetto Pilota" di costo tale da determinare una incidenza percentuale del massimo cofinanziamento ammissibile inferiore alla incidenza di cofinanziamento massima consentita.

Ai fini del calcolo del punteggio:

- a) si misura l'incidenza percentuale del cofinanziamento richiesto sul costo complessivo del "Progetto Pilota";
- b) si calcola la differenza tra incidenza percentuale massima del cofinanziamento ammesso e incidenza percentuale del cofinanziamento richiesto;
- c) si misura il rapporto percentuale tra la differenza di cui al precedente punto "b" e l'incidenza massima ammessa di cofinanziamento sul costo complessivo (tasso di riduzione dell'incidenza del cofinanziamento richiesto rispetto all'incidenza massima ammessa di cofinanziamento).

Ai fini del punteggio vengono attribuiti 2 punti per ogni punto percentuale del valore di cui al punto "c".

Il punteggio massimo attribuibile per l'impegno finanziario aggiuntivo del proponente risulta pari a 100. Ai fini del computo del punteggio generale tale punteggio viene diviso per 10.

APPENDICE D

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

Di seguito si riporta il testo integrale del primo programma annuale di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale e della documentazione tecnica concordata con Regioni, Province e Comuni sia per quanto riguarda la ripartizione delle risorse, sia per quanto riguarda i parametri di cofinanziamento e i criteri di attuazione.

PAGINA BIANCA



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE

**PROGRAMMA ANNUALE
DI ATTUAZIONE 2002**

(Art. 32 della legge 144/99)

Aggiornamento: 21 novembre 2002, ore 18:00

Novembre 2002

PAGINA BIANCA

1 ASPETTI GENERALI

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

2 PRINCIPI DI RIFERIMENTO

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

2.1 Premialità

Il Programma finanzia interventi coerenti con gli obiettivi del Piano che sono caratterizzati da prospettive di elevata efficacia relativamente alla riduzione delle vittime degli incidenti stradali. In caso di proposte il cui cofinanziamento ecceda le disponibilità finanziarie, l'attribuzione delle risorse avverrà sulla base di criteri di merito (preferibilmente formalizzati in punteggi e graduatorie) di livello regionale, in relazione a quanto indicato più avanti nel paragrafo 6, *“Scelta delle proposte da ammettere al finanziamento”*.

2.2 Proporzionalità

Le risorse vengono ripartite per linea di azione e per area territoriale sulla base di criteri di proporzionalità al *“danno sociale”* determinato dagli incidenti stradali. Per danno sociale si intende la somma di morti e feriti ponderati sulla base del costo sociale medio nazionale, come indicato nel Piano Nazionale della Sicurezza Stradale.

2.3 Specificità e aggiuntività

In relazione a quanto stabilito negli *“Indirizzi Generali e linee Guida di Attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale”* al punto 2.1.5, *“Carattere specifico e aggiuntivo del Piano”*, le proposte di intervento, per accedere agli incentivi economico-finanziari, dovranno avere carattere **specifico** (e cioè essere dedicati esclusivamente al miglioramento della sicurezza stradale) e **aggiuntivo**. Questo secondo carattere dovrà emergere dal confronto tra gli investimenti mediamente sostenuti nell'ultimo triennio per azioni a favore della sicurezza stradale e gli investimenti, in questo stesso

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

2.4 **Priorità**

Il programma incentiva in via prioritaria i programmi e gli interventi che riguardano le situazioni (tratta stradale, area territoriale, zona urbana, comparto di mobilità, gruppo di utenti della strada, etc.) caratterizzate dai più intensi fattori di rischio e dove si determinano le maggiori quote di danno sociale come indicato al precedente punto 2.2.

2.5 **Intersettorialità e completezza**

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

- 2.5.1 agiscono su tutti i (o sulla maggior parte dei) fattori di rischio presenti nella situazione oggetto della proposta di intervento;
- 2.5.2 coinvolgono tutti i (o sulla maggior parte dei) soggetti che possono contribuire, direttamente o indirettamente, al miglioramento della sicurezza stradale.

2.6 **Programmi attuativi futuri**

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

3 **CAMPI DI INTERVENTO**

Rispetto all'insieme di azioni indicate dal Piano Nazionale della Sicurezza Stradale per l'intero arco decennale, il *"Programma Annuale di Attuazione 2002"*, incentiva e finanzia interventi, in conto capitale, nei seguenti 15 campi prioritari.

- 3.1 Interventi per la messa in sicurezza delle **strade extraurbane a massimo rischio**, secondo quanto indicato nell'*"Allegato Tecnico del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale"*.
- 3.2 Interventi per la messa in sicurezza delle **situazioni urbane a massimo rischio**, individuate sulla base di analisi svolte dalle amministrazioni responsabili.
- 3.3 **Manutenzione programmata** della rete stradale extraurbana finalizzata a migliorare in modo sistematico la sicurezza delle strade.
- 3.4 **Moderazione del traffico e riqualificazione di strade e piazze** per miglioramento della sicurezza stradale in area urbana, attraverso interventi quali:
 - a) la creazione di rotonde;
 - b) la creazione di reti continue di percorsi pedonali che intersecano anche la rete viaria riservata agli autoveicoli;
 - c) la creazione di zone a 30 Km/h;
 - d) la formazione di aree pedonali e più in generale di aree con precedenza al traffico pedonale;
 - e) la creazione di reti di piste ciclabili protette, a supporto della mobilità quotidiana;
 - f) il miglioramento della fruibilità dell'area per pedoni e ciclisti (con particolare riferimento alla popolazione giovane e anziana che, attualmente, è fortemente penalizzata nell'uso delle strade);
 - g) altri interventi di analoghe finalità e caratteristiche.