

ISPETTORATO GENERALE CIRCOLAZIONE
E SICUREZZA STRADALE

Bando per la realizzazione di interventi sperimentali multisettoriali per migliorare la sicurezza stradale denominati "PROGETTI PILOTA" (KB in formato ".rtf")

- Decreto Ministeriale n.8134 del 27.12.2000
- Documentazione tecnica (665 KB in formato ".pdf" o 578 KB in formato ".doc")
- Allegato: "Indici del danno sociale determinato dagli incidenti stradali" (431 KB in formato ".doc")
- Seminario del 19.2.2001

MINISTERO LAVORI PUBBLICI

ISPETTORATO GENERALE PER LA CIRCOLAZIONE E LA SICUREZZA STRADALE

Prot. n. 8134

VISTO il decreto legislativo n. 285 /92, Codice della Strada;

VISTO quanto previsto dalla legge n. 144/99, istitutiva del "*Piano Nazionale della Sicurezza Stradale*" finalizzato a ridurre il numero e gli effetti degli incidenti stradali;

VISTO quanto indicato dagli "*Indirizzi Generali e linee Guida di Attuazione*" del "*Piano Nazionale della Sicurezza Stradale*", approvati con decreto interministeriale del 29 marzo 2000, a proposito dei "*Progetti Pilota*";

CONSIDERATO che ai fini del miglioramento della sicurezza stradale il sopracitato documento di "*Indirizzi Generali e Linee Guida di Attuazione*" prevede incentivi finanziari a favore di Comuni e Province atti a favorire l'attuazione di interventi sperimentali di natura multisettoriale tesi a migliorare la sicurezza stradale anche attraverso il rafforzamento del coordinamento tra diverse Amministrazioni e Uffici competenti in materia, nonché attraverso lo sviluppo delle capacità tecniche e operative delle suddette Amministrazioni;

VISTO il decreto n. di pari data del presente, con il quale è stato approvato il bando di gara per la realizzazione dei "Progetti Pilota";

VISTE le disponibilità di cui al capitolo di bilancio 7125 per l'esercizio finanziario 2000 del Ministero dei Lavori Pubblici, come da programma approvato in data 18 ottobre 2000, nell'ambito del quale sono destinate Lire 23.000.000.000 al cofinanziamento d'interventi e progetti innovativi e sperimentali predisposti da Comuni e Province e finalizzati a migliorare la sicurezza stradale e a ridurre il numero delle vittime degli incidenti stradali, denominati "*Progetti Pilota*";

A TERMINI della legge e del Regolamento per l'Amministrazione del patrimonio e della contabilità generale dello Stato;

DECRETA:

ART. 1 E' disposto l'impegno della somma complessiva di Lire 23 miliardi IVA inclusa a favore del funzionario delegato per la realizzazione dei "Progetti Pilota" con imputazione sul capitolo 7125 del bilancio di questo Ministero per l'anno finanziario 2000.

Roma, li 27.12.2000

IL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI

BANDO PER LA REALIZZAZIONE DI INTERVENTI SPERIMENTALI MULTISETTORIALI PER MIGLIORARE LA SICUREZZA

STRADALE DENOMINATI "PROGETTI PILOTA

Art. 1 - Definizione dei "Progetti Pilota"

- 1) In relazione a quanto previsto dalla legge n. 144/99, istitutiva del "*Piano Nazionale della Sicurezza Stradale*" e a quanto indicato dagli "*Indirizzi Generali e linee Guida di Attuazione*", approvati con decreto interministeriale del 29 marzo 2000, nelle more della formalizzazione del Piano medesimo e con riferimento alle disponibilità di cui al capitolo 7125 del bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici per l'esercizio finanziario 2000, la somma di Lire 23.000.000.000 è destinata al cofinanziamento d'interventi e progetti innovativi di carattere sperimentale, finalizzati a migliorare la sicurezza stradale e a ridurre il numero delle vittime degli incidenti stradali, denominati *Progetti Pilota*", predisposti da Comuni e Province.

Art. 2 – Obiettivi

- 1) Il programma di cofinanziamento dei "*Progetti Pilota*" è finalizzato a favorire il miglioramento della sicurezza stradale nelle situazioni che presentano i più elevati tassi di mortalità e ferimento per incidenti stradali, attraverso:
 - a) la sperimentazione di interventi, innovativi e di natura multisettoriale, nel campo della sicurezza stradale, con particolare riferimento all'integrazione dei sistemi di analisi/monitoraggio delle condizioni di incidentalità e dei fattori di rischio con misure tese a contrastare e, tendenzialmente eliminare, i suddetti fattori di rischio;
 - b) la collaborazione e la concertazione tra diversi Uffici di una stessa Amministrazione, tra diverse Amministrazioni (dello stesso livello e di livello diverso) e il partenariato tra Amministrazioni pubbliche altri organismi pubblici o privati;
 - c) il confronto sistematico tra le Amministrazioni locali sulle tecniche di monitoraggio, sulle modalità di intervento, sulle forme organizzative, sui costi, sui vantaggi e sulle problematiche che caratterizzano le diverse soluzioni;
 - d) la creazione di un repertorio ciclicamente aggiornato di metodologie, tecniche, strumenti, forme organizzative, oneri sostenuti e risultati progressivamente conseguiti.
- 2) I "*Progetti Pilota*" dovranno essere coerenti con i Principi di riferimento " indicati al paragrafo 2.1 degli "*Indirizzi Generali e Linee Guida di Attuazione*" e, in particolare, dovranno:
 - a) essere ispirati ad un'azione di contrasto sistematica, individuare la problematica di riferimento e le componenti infrastrutturali (strade o porzioni di strade) e di mobilità sulle quali intervenire ed esprimere gli obiettivi specifici del *Progetto Pilota* " in termini di risultati da conseguire e tempi nei quali si ritiene che tali risultati possano essere conseguiti;
 - b) individuare un sistema di interventi in materia di sicurezza stradale, aggiuntivo rispetto a quelli ordinariamente posti in essere, e specificamente mirato a ridurre il numero delle vittime;
 - c) individuare standard di sicurezza ai quali fare riferimento per valutare i risultati conseguiti e l'efficacia delle azioni intraprese;
 - d) porre particolare attenzione all'analisi dei fattori di rischio determinati dal contesto ambientale (volume e composizione del traffico, assetto urbanistico o territoriale in relazione alle caratteristiche della rete infrastrutturale e della mobilità, tipologia di utenti, etc.).
- 3) I "*Progetti Pilota*" dovranno intervenire in misura prevalente e con misure specifiche in almeno uno dei quattro campi prioritari di intervento indicati negli "*Indirizzi Generali e Linee Guida di Attuazione*" come di seguito elencati: a) sistemi infrastrutturali di massimo rischio e cioè quelli che presentano i più elevati tassi di mortalità e ferimento; b) **aree urbane e sistemi territoriali caratterizzati** da elevati tassi di mortalità e ferimento per incidenti stradali c) **gli utenti deboli** e a rischio e cioè, per quanto riguarda gli utenti deboli, i pedoni, i ciclisti e i conducenti di motocicli e, per quanto riguarda gli utenti a rischio, i conducenti giovani (meno di 30 anni), i conducenti anziani (oltre 64 anni), gli etilisti e i forti bevitori, altre categorie particolari; d) incidenti stradali sul lavoro e per lavoro, definendo una specifica strategia di contrasto degli incidenti stradali sul lavoro e di quelli "*in itinere*" e promuovendo le opportune forme di partenariato col sistema delle imprese.

Art. 3 – Contenuti

- 1) I "*Progetti Pilota*" dovranno comprendere una o più azioni tra quelle indicate nella sezione "D" della "*Documentazione tecnica*" che costituisce allegato del presente bando.

Art. 4 – Destinatari

- 1) Possono presentare domanda per accedere ai cofinanziamenti riservati ai *Progetti Pilota* " Comuni e Province in forma singola o associata.
- 2) Alle singole Amministrazioni, o ai raggruppamenti di queste, possono essere associati in partenariato altri

alla definizione e attuazione del "Progetto Pilota " e contribuiscono a sostenerne gli oneri.

Art. 5 - Presentazione delle domande, selezione dei progetti, finanziamenti

- 1) Il cofinanziamento sarà assegnato alle proposte di "Progetto Pilota " che risulteranno più coerenti con gli obiettivi e i contenuti indicati nei precedenti articoli 2 e 3 e 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 al Ministero dei Lavori Pubblici - Ispettorato Generale per la Circolazione e la Sicurezza Stradale, sulla base dello schema riportato nel comma 3° del successivo articolo 8 corredata, pena esclusione, da:
 - a) scheda descrittiva del "Progetto Pilota " (che illustra le problematiche di riferimento, gli obiettivi, gli interventi previsti, gli oneri complessivi del "Progetto Pilota", il finanziamento richiesto e i risultati attesi compilata come indicato nella sezione "A " della "Documentazione tecnica " che costituisce allegato del presente bando;
 - b) progetto preliminare relativo alle azioni da realizzare, indicando gli obiettivi, gli oneri da sostenere, le risorse professionali, le strutture tecniche e la strumentazione che sarà impegnata alla realizzazione del progetto, compilato come indicato nella sezione "B" nella "Documentazione tecnica" che costituisce allegato del presente bando;
 - c) analisi generale **dell'incidentalità** (stato ed evoluzione dell'incidentalità, individuazione delle principali problematiche, determinazione dei fattori di rischio prevalenti, definizione dei possibili obiettivi di breve lungo periodo) compilata come indicato nella sezione "C" della "Documentazione tecnica " che costituisce allegato del presente bando;
 - d) nomina del responsabile unico del "Progetto Pilota " (se il proponente è costituito da più Amministrazioni la nomina dovrà essere sottoscritta da tutti i soggetti proponenti);
 - e) il proponente si impegna a esaurire i tempi della progettazione esecutiva di tutti gli interventi compresi nel "Progetto Pilota " entro tre mesi dalla data di stipula della convenzione e a completare le azioni previste dal "Progetto Pilota" in tempi non superiori a quindici mesi dalla data di approvazione del progetto esecutivo o dei progetti esecutivi.
- 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 al Ministero dei Lavori Pubblici Ispettorato Generale per la Circolazione e la Sicurezza Stradale, via Nomentana, n.2, 00161 Roma, in busta chiusa, con la dicitura "BANDO PER LA REALIZZAZIONE DI INTERVENTI SPERIMENTALI MULTISETTORIALI PER MIGLIORARE LA SICUREZZA STRADALE DENOMINATI PROGETTO PILOTA" entro 60 giorni dalla data di pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del presente bando, a pena di esclusione.
- 4) La Commissione di Valutazione, di cui al successivo articolo 7, entro i successivi 30 giorni, valuta la proposta sulla base dei criteri, parametri e procedure di valutazione, secondo quanto indicato nello stesso articolo 7.
- 5) Il Ministro dei Lavori Pubblici, in relazione agli obiettivi di miglioramento della sicurezza stradale di cui alla legge 144/99, specificati negli "Indirizzi Generali e Linee Guida di Attuazione ", opera la scelta definitiva delle proposte di "Progetto Pilota " da ammettere a cofinanziamento.
- 6) L'Ispettorato Generale per la Circolazione e la Sicurezza Stradale del Ministero dei Lavori Pubblici comunica alle Amministrazioni interessate l'ammissione al cofinanziamento e procede alla stipula delle relative convenzioni, sulla base di una convenzione tipo riportata nella sezione "E" della "Documentazione tecnica che costituisce allegato del presente bando.
- 7) Al ricevimento e approvazione del programma operativo delle attività da realizzare nell'ambito del "Progetto Pilota ", elaborato dal soggetto proponente, l'Ispettorato Generale per la Circolazione e la Sicurezza Stradale eroga la prima quota di cofinanziamento, pari al 10% dell'importo complessivo riconosciuto.
- 8) Le ulteriori quote di finanziamento saranno erogate in relazione allo stato di avanzamento dei lavori e in misura pari agli oneri sostenuti, secondo modalità che saranno definite nella convenzione di cui al precedente comma 6.

Art. 6 - Entità dei finanziamenti

- 1) L'entità massima del cofinanziamento sarà determinata in relazione al costo complessivo del "Progetto Pilota ", compresa la progettazione esecutiva, e secondo i criteri indicati ai successivi commi.
- 2) Al fine della determinazione dell'entità massima del cofinanziamento ammesso viene adottato un criterio di proporzionalità tra la soglia massima di cofinanziamento e l'entità del danno sociale determinato dal numero morti e feriti per incidenti stradali nel territorio di competenza del soggetto proponente. Sulla base di tale criterio vengono definite tre classi di entità del danno sociale: massima, elevata, media, secondo quanto indicato in dettaglio nella sezione "F" della "Documentazione tecnica " che costituisce allegato del presente bando. 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

- 3) In relazione alle tre classi sopra indicate si determinano i seguenti massimali di cofinanziamento: Lire 1.500 milioni per province e comuni che rientrano nella classe di massimo danno sociale; Lire 1.000 milioni per province e comuni che rientrano nella classe di elevato danno sociale; Lire 750 milioni per tutte le altre province e per tutti gli altri comuni.
- 4) In relazione al fatto che le Amministrazioni che dispongono di minori risorse finanziarie e professionali risultano comprese, in misura nettamente prevalente, nella classe di danno sociale media e in minor misura (e con un più elevato livello di risorse) nella classe di danno sociale elevato e al fine di offrire un maggiore sostegno alle Amministrazioni che dispongono di minori risorse, si determinano le seguenti quote massime di cofinanziamento: 50% dei costi complessivi del "Progetto Pilota", per province e comuni che rientrano nella classe di massimo danno sociale; 60% per province e comuni che rientrano nella classe di elevato danno sociale; 70% per tutte le altre province e tutti gli altri comuni.
- 5) Rientrano nella classe di massima entità del danno sociale, determinato dagli incidenti stradali, le province di Milano, Roma, Torino e Brescia e i comuni di Roma e Milano. Rientrano nella classe di elevata entità del danno sociale le province di Treviso, Vicenza, Venezia, Verona, Padova, Firenze, Bologna, Cuneo, Modena, Ravenna, Bergamo, Udine, Latina, Bari e i comuni di Torino, Firenze, Napoli, Bologna, Palermo, Genova, Catania. Rientrano nella classe di media entità tutte le altre province e gli altri comuni.
- 6) Gli importi derivanti da eventuali economie o da ulteriori disponibilità finanziarie utilizzabili per le finalità proprie dei "Progetti Pilota", che si venissero a determinare successivamente, confluiranno in un fondo di finanziamento dei "Progetti Pilota" e saranno assegnati ai "Progetti Pilota" non finanziati in ordine di graduatoria di cui al successivo articolo 7, fino ad esaurimento del fondo.
- 7) Il proponente, al fine di ottenere un più elevato punteggio, secondo quanto indicato nel punto 4 della sezione "G" della "Documentazione tecnica" che costituisce allegato del presente bando, può richiedere una quota di cofinanziamento inferiore rispetto ai massimali determinati come indicato nel precedenti commi 3, 4 e 5. Allo stesso fine il proponente può definire un "Progetto Pilota" di costo complessivo tale da determinare una incidenza della quota massima di cofinanziamento di cui al precedente comma 3, inferiore a quella massima consentita ai sensi del precedente comma 4.

Art. 7 - Criteri di selezione

- 1) Ai fini dell'individuazione dei "Progetti Pilota" da ammettere al cofinanziamento viene elaborata una graduatoria delle proposte di "Progetto Pilota" in base ad un sistema di punteggi che riguardano le caratteristiche tecniche del progetto, le caratteristiche dell'ambito di applicazione di questo, la distribuzione di "Progetti Pilota" per area geografica e per tipologia del proponente, la quota di cofinanziamento richiesto rispetto al costo complessivo del "Progetto Pilota", secondo quanto indicato in dettaglio nella sezione "G" della "Documentazione tecnica" che costituisce allegato del presente bando.
- 2) La graduatoria di cui al precedente comma resta valida anche per l'assegnazione di ulteriori risorse finanziarie che si venissero a rendere disponibili e fossero utilizzabili per le finalità proprie dei "Progetti Pilota", fino ad emanazione di nuovo bando relativo ai "Progetti Pilota".
- 3) Non vengono ammessi al cofinanziamento le proposte di "Progetto Pilota" che non raggiungono il punteggio minimo di 40 punti.
- 4) Ai fini della individuazione dei "Progetti pilota" da ammettere a cofinanziamento viene costituita, con decreto del Ministro dei Lavori Pubblici, la Commissione di Valutazione dei "Progetti Pilota".
- 5) L'Ispettorato per la Circolazione e la Sicurezza Stradale del Ministero dei Lavori Pubblici esamina i progetti e compie tutti gli atti istruttori ai fini della valutazione, ivi compresa l'attribuzione dei punteggi specifici di cui ai punti 1, 2 e 4 della sezione "F" della "Documentazione tecnica" che costituisce allegato del presente bando, e trasmette tale documentazione alla Commissione di Valutazione.
- 6) La Commissione di Valutazione esamina i "Progetti Pilota", attribuisce i punteggi di cui al punto 3 della sezione "G" della "Documentazione tecnica" che costituisce allegato del presente bando e trasmette gli atti al Ministro.
- 7) Il Ministro dei Lavori Pubblici, con proprio decreto, approva la graduatoria e i corrispondenti cofinanziamenti potenziali, definisce l'elenco dei "Progetti Pilota" ammessi al cofinanziamento, stabilisce la assegnazione dei fondi di cui al comma 6° del precedente art. 6.

Art. 8 - Procedure

- 1) La "Documentazione tecnica" e il documento "Progetti Pilota.- riferimenti di base", che fornisce indicazioni e chiarimenti tecnici sui "Progetti Pilota" e sulla partecipazione al presente bando, sono disponibili presso l'Ispettorato Generale per la Circolazione e la Sicurezza Stradale del Ministero dei Lavori Pubblici e sono anche consultabili e acquisibili tramite Internet, al sito: "http://www.llpp.it/NuovoSito/sicurezza_stradale/pagina_elenco_bandi.html"
- 2) Il responsabile del procedimento per l'attuazione del presente bando è l'Ing. Corrado Loschiavo. Ogni chiarimento e ulteriori indicazioni relative al presente bando possono essere richiesti tramite fax al numero 06

- 3) La domanda di partecipazione dovrà essere compilata secondo uno dei seguenti schemi, a seconda che il soggetto proponente sia costituito da un'unica Amministrazione locale o da più Amministrazioni locali associate.

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)

dichiara di aver preso visione della "Documentazione tecnica " che costituisce allegato del "Bando per la realizzazione di interventi sperimentali multisettoriali per migliorare la sicurezza stradale, denominati Progetti Pilota ", ivi compreso lo schema di convenzione di cui alla sezione "E" della suddetta "Documentazione tecnica" e avanza domanda di cofinanziamento presentando a tale fine la proposta di "Progetto Pilota " denominato "...[indicare la denominazione del "Progetto Pilota"]..." il cui ambito di applicazione è

Il proponente dichiara che il costo complessivo da sostenersi per la progettazione esecutiva e per la realizzazione del "Progetto Pilota" è pari a Lire e richiede il cofinanziamento in misura di Lire

Ai fini della partecipazione al bando si allegano i seguenti elaborati, che sono stati compilati secondo le indicazioni contenute nel bando e nella "Documentazione tecnica" e sono stati esaminati ed approvati da [indicare il soggetto, ad esempio: Sindaco, Presidente di Provincia, Assessore, Giunta, etcj:

- a. Scheda descrittiva del "Progetto Pilota";
- b. Progetto preliminare;
- c. Analisi generale dell'incidentalità.
- d. Impegno della Giunta a finanziare il "Progetto Pilota " per la quota di costi non coperta dal cofinanziamenti del Ministero dei Lavori Pubblici

Il proponente nomina responsabile di procedimento e coordinatore tecnico del "Progetto Pilota " [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].

B) Nel caso di più Amministrazioni:

Il raggruppamento costituito da

Comune di

Comune di

Provincia

Regione

Etc.

[ed eventualmente:]

in partenariato con: *(indicare l'organismo o gli organismi che hanno stabilito una forma di partenariato con il proponente)* dichiara di aver preso visione della "Documentazione tecnica " che costituisce allegato del "Bando per la realizzazione di interventi sperimentali multisettoriali per migliorare la sicurezza stradale, denominati Progetti Pilota ", ivi compreso lo schema di convenzione di cui alla sezione "E" della suddetta "Documentazione tecnica", e avanza domanda di cofinanziamento presentando a tale fine la proposta di "Progetto Pilota " denominato "... [indicare la denominazione del Progetto Pilota] ..." il cui ambito di applicazione è Il proponente dichiara che il costo complessivo da sostenersi per la progettazione esecutiva e per la realizzazione del "Progetto Pilota " è pari a Lire e richiede il cofinanziamento in misura di Lire Ai fini della partecipazione al bando si allegano i seguenti elaborati, che sono stati compilati secondo le indicazioni contenute nel bando e nella "Documentazione tecnica" e sono stati esaminati ed approvati [indicare i soggetti, ad esempio: Sindaco, Presidente di Provincia, Assessore, Giunta, etc.]:

- a. Scheda descrittiva del Progetto Pilota

- b. Progetto preliminare;
- c. Analisi generale dell'incidentalità;
- d. Impegni delle Giunte a finanziare il Progetto Pilota " per la quota di costi non coperta dal cofinanziamento del Ministero dei Lavori Pubblici.

Il proponente indica quale Amministrazione di riferimento per ogni comunicazione inerente il Progetto Pilota il Comune / la Provincia e nomina responsabile di procedimento e coordinatore tecnico del "Progetto Pilota " [indicare nome e funzioni e recapito della persona incaricata].

Data e firma/

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

PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE “*PROGETTI PILOTA*”

DOCUMENTAZIONE TECNICA

Dicembre 2000

Indice

Sezione	
A	Scheda descrittiva del “ <i>Progetto Pilota</i> ” 2
B	Schema di progetto preliminare 5
C	Schema di “ <i>Analisi generale dell’incidentalità</i> ” 7
D	Azioni che possono essere comprese nei Progetti Pilota 8
E	Schema di convenzione tipo tra il Ministero dei Lavori Pubblici- Ispettorato Generale per la Circolazione e la Sicurezza Stradale e l’Amministrazione (o il raggruppamento di Amministrazioni) proponente 13
F	Determinazione degli indici di danno sociale da incidenti stradali e delle soglie di finanziamento 18
G	Criteri di valutazione e computo dei punteggi 21
	Allegato: Indici del danno sociale determinato dagli incidenti stradali 26

Sezione A

SCHEDA DESCRITTIVA DEL “PROGETTO PILOTA”

Di seguito si riporta la traccia per l’elaborazione della *Scheda Descrittiva del Progetto Pilota*. Si prega di mantenere inalterata la numerazione di capitoli e paragrafi e di compilare la scheda senza omettere alcuna sezione.

La *Scheda Descrittiva del Progetto Pilota*:

- a) costituisce parte integrante della proposta di “*Progetto Pilota*”;
- b) le informazioni in essa contenute saranno utilizzate per la determinazione del punteggio e del cofinanziamento;
- c) dovrà contenere i riferimenti a tutti gli atti e gli elaborati che vengono allegati alla domanda di cofinanziamento;
- d) impegna il proponente relativamente agli obiettivi, contenuti, modalità attuative, tempi del “*Progetto Pilota*”;
- e) costituisce allegato degli atti formali con i quali l’Amministrazione, o il raggruppamento di Amministrazioni, avanzano richiesta di cofinanziamento e si impegnano alla realizzazione del “*Progetto Pilota*” nel caso in cui la proposta venga cofinanziata.

I) ASPETTI GENERALI

1. Proponente

Amministrazione o raggruppamento di Amministrazioni che propongono il “*Progetto Pilota*”. Nel caso di raggruppamento indicare il tipo di accordo che impegna le Amministrazioni alla definizione e realizzazione del “*Progetto Pilota*”.

2. Soggetti di partenariato

Elencare gli eventuali altri organismi pubblici o privati che collaborano alla definizione e/o attuazione del “*Progetto Pilota*” con un rapporto di partenariato, specificando sinteticamente la natura della collaborazione. Indicare solo gli organismi che partecipano agli oneri del progetto.

3. Accordi non onerosi

Elencare eventuali altre Amministrazioni locali e organismi pubblici o privati che collaborano a titolo non oneroso alla realizzazione del “*Progetto Pilota*”.

4. Denominazione del Progetto

5. Problematiche di riferimento

Indicare schematicamente lo stato della mobilità e sicurezza stradale, le principali cause dirette e indirette di rischio per la sicurezza stradale. Descrivere le problematiche che si intendono affrontare con il “*Progetto Pilota*”, facendo riferimento alla “*Analisi generale dell’incidentalità*” i cui contenuti sono indicati nella sezione C del presente documento. **Massimo 20 righe.**

6. Atti impegnativi alla realizzazione in caso di cofinanziamento

Indicare gli atti attraverso i quali l’Amministrazione o le Amministrazioni proponente/i si impegnano alla realizzazione del “*Progetto Pilota*” con particolare riferimento agli impegni finanziari di propria competenza.

7. Atti preliminari

Indicare se la realizzazione del “*Progetto Pilota*” sia subordinata o meno a realizzazioni o atti amministrativi preliminari. In caso affermativo specificare se tale condizione riguarda il progetto nel suo complesso o solo alcune delle azioni previste ed elencare le realizzazioni e/o gli atti di cui

sopra, evidenziando i condizionamenti e i vincoli che questi determinano all'attuazione del *"Progetto Pilota"*.

8. **Obiettivi**

Elencare i principali obiettivi, indicando, ove necessario, se si tratta di obiettivi a breve, a medio e a lungo termine, di obiettivi diretti o indiretti, etc.

Massimo 10 righe.

9. **Contenuti del *"Progetto Pilota"* (descrizione sintetica)**

Descrizione sintetica dei principali contenuti del progetto con eventuali riferimenti all'elaborato di progetto. Evidenziare gli eventuali caratteri di intersettorialità. Indicare gli eventuali elementi innovativi (sotto il profilo del metodo, della strumentazione tecnica, del tipo di interventi, del tipo di gestione, etc.). Qualora il *"Progetto Pilota"* comprenda diverse linee di azione, elencarle indicandone schematicamente i contenuti. **Massimo 20 righe.**

10. **Coordinamento / integrazione con altre iniziative**

Indicare se il *"Progetto Pilota"* si integra o si coordina con altre iniziative, programmi e progetti. Descrivere brevemente i contenuti di tali raccordi evidenziandone le ricadute rispetto agli obiettivi del *"Progetto Pilota"*. **Massimo 10 righe.**

11. **Intersettorialità, coordinamento, partenariato**

Indicare se per la definizione e realizzazione del progetto vengono attivate forme specifiche di coordinamento e collaborazione tra diversi Uffici della stessa Amministrazione e/o tra diverse Amministrazioni e/o con i soggetti di partenariato. Descrivere brevemente le forme di coordinamento, specificando se vengono costituite apposite strutture operative. **Massimo 20 righe.**

12. **Monitoraggio**

Indicare le forme di monitoraggio del progetto e dei risultati conseguiti. Specificare se ai fini del monitoraggio viene costituita una nuova struttura o se a tale attività viene dedicata una struttura preesistente. Elencare la strumentazione tecnica e le risorse professionali dedicate al monitoraggio. **Massimo 10 righe.**

13. **Informazione tecnica**

Indicare se il progetto prevede specifiche attività di confronto tecnico e informazione su metodologie e risultati conseguiti rivolte ad altre Amministrazioni e/o ad altri soggetti con interessati alla sicurezza stradale.

14. **Trasferibilità e generalizzabilità del progetto**

Indicare le condizioni di trasferibilità delle metodologie o dei risultati del progetto ad altra/e Amministrazione/i. Indicare il livello di generalizzabilità del progetto e cioè le condizioni territoriali, di mobilità e di sicurezza alle quali i metodi o i risultati del progetto potrebbero essere utilmente applicati. **Massimo 10 righe.**

15. **Tempi e fasi**

Indicare i tempi complessivi per la definizione del *"Progetto Pilota"* e per la sua attuazione. Elencare le principali fasi attuative, indicando tempi, contenuti, risultati attesi, soggetto attuatore (solo se il *"Progetto Pilota"* prevede più di un soggetto attuatore) per ciascuna fase, secondo il seguente intercalare:

Fase: _____
 Soggetto attuatore (solo nel caso di più soggetti attuatori) _____
 Tempi _____ giorni
 Contenuti

Risultati

Massimo 30 righe.

16. Oneri

Indicare il costo complessivo del “Progetto Pilota” e l’entità del cofinanziamento richiesto, all’interno dei massimali di cofinanziamento e di incidenza del cofinanziamento stabiliti nel bando.

17. Risorse professionali impegnate per la definizione, attuazione e gestione del “Progetto Pilota”

Elenco sintetico delle risorse professionali impegnate per la definizione e gestione del “Progetto Pilota”, indicandone la qualifica e i tempi di impegno, nonché le eventuali strutture professionali o di servizio coinvolte.

II) QUADRI AGGIUNTIVI

1. Riferimenti agli “Indirizzi generali e Linee Guida di Attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale”

Indicare a quale/i dei campi di intervento prioritari fa riferimento il “Progetto Pilota” (cfr. par. 2.2 degli “Indirizzi Generali e Linee Guida di Attuazione”) e a quali principi di riferimento si ispira (cfr. par. 2.1 degli “Indirizzi Generali e Linee Guida di Attuazione”).

2. Azioni comprese nel “Progetto Pilota”

Elencare quali azioni e interventi sono compresi nel “Progetto Pilota”, specificando il codice di riferimento tra quelli indicati nella successiva sezione D del presente documento, ad esempio:

- 1) azione[schematica descrizione]..... (A1).
- 2) azione[schematica descrizione]..... (E3).
- 3) azione[schematica descrizione]..... (E10).
- 4) etc.

3. Elenco degli obiettivi specifici

Elencare gli obiettivi specifici (con riferimento a quanto indicato al precedente punto 8 degli “Aspetti Generali”) evidenziando i risultati attesi in termini di riduzione del numero delle vittime da incidenti stradali (morti e feriti), distinguendo tra risultati diretti a medio e a lungo periodo e risultati indiretti. Argomentare l’attesa di risultati indiretti specificando metodologie, strumenti e azioni finalizzati a conseguirli.

Sezione B

SCHEMA DI PROGETTO PRELIMINARE

Di seguito si riporta uno schema indicativo del formato del progetto preliminare del “*Progetto Pilota*”. Al fine di agevolare l’esame degli elaborati da parte della Commissione di Valutazione, si prega di redigere il progetto secondo il formato indicato e di mantenere inalterata la numerazione di capitoli e paragrafi, aggiungendo eventuali sottoparagrafi in relazione alle necessità. Il progetto preliminare costituisce parte integrante della proposta di “*Progetto Pilota*” e sarà utilizzato per la valutazione e per la determinazione del contributo di cofinanziamento.

1. INQUADRAMENTO

1.1 Riferimenti generali

Inquadramento generale del “*Progetto Pilota*” e delle motivazioni che lo hanno determinato. Brevi riferimenti allo stato della mobilità, della rete infrastrutturale e della sicurezza stradale, relativi all’intero territorio di competenza del proponente, con eventuali rimandi alla “*Analisi generale dell’incidentalità*” (cfr. sez. C del presente documento).

1.2 Problematiche

Problematiche specifiche affrontate dal “*Progetto Pilota*” e componenti infrastrutturali (strade o porzioni di strade) e di mobilità sulle quali intervenire; loro relazione con le condizioni generali di mobilità e di sicurezza stradale di cui al precedente punto 1.1.

2. OBIETTIVI

Definizione dei principali obiettivi (vedi punto 8 degli “*Aspetti Generali*” della scheda descrittiva) ed elenco degli obiettivi specifici in termini di risultati attesi (vedi punto 3 dei “*Quadri aggiuntivi*” della scheda descrittiva). Il paragrafo dovrà anche indicare, in modo chiaro e in termini quantitativi, la riduzione di vittime attesa nel medio e nel lungo periodo e distinguere tra risultati diretti e risultati indiretti. Specificare se il “*Progetto Pilota*” è finalizzato anche a migliorare la capacità di analisi della sicurezza stradale e di individuazione dei principali fattori di rischio, indicando le metodologie, gli strumenti e le azioni finalizzati a conseguire tali miglioramenti.

3. CONTENUTI

3.1 Aspetti generali

Descrizione generale delle azioni previste dal “*Progetto Pilota*”

3.2 Linee di azione

Elenco e descrizione dettagliata di tutte le azioni di cui al punto 3.1

3.3 Monitoraggio

Descrizione dell’attività di monitoraggio del “*Progetto Pilota*” e dei risultati da questo conseguiti.

Descrizione della struttura dedicata al monitoraggio nonché della strumentazione tecnica (archivi automatici, GIS, sistemi telematici, etc.) e delle risorse professionali delle quali la struttura di monitoraggio è dotata.

Questo paragrafo sarà da compilare sia nel caso di costituzione di una nuova struttura, sia nel caso in cui il monitoraggio venga svolto da una struttura esistente.

3.4 Diffusione dei risultati

Descrizione delle attività finalizzate a rendere disponibile una conoscenza puntuale della sperimentazione realizzata con il “*Progetto Pilota*”, dei risultati conseguiti, dei fattori problematici, degli oneri sostenuti, etc.

4. CONCERTAZIONE, PARTENARIATO, COLLABORAZIONE

Descrizione dei contenuti e delle forme di eventuale collaborazione tra diversi soggetti proponenti, di partenariato con altri soggetti pubblici o privati, di collaborazione non onerosa.

5. COORDINAMENTO TECNICO

Descrizione delle forme di coordinamento che saranno attivate, indicando in particolare i soggetti del coordinamento, il fine e i contenuti dell’azione di coordinamento, le strutture e la strumentazione poste a

supporto del coordinamento, l'eventuale costituzione di strutture o sedi stabili di elaborazione, gestione, incontro, coordinamento, verifica.

6. FASI E TEMPI

6.1 Calendario generale

Calendario generale del “*Progetto Pilota*”, indicando i tempi e le principali fasi di attuazione.

6.2 Fasi attuative

Descrizione di dettaglio delle singole fasi. Per ciascuna fase si chiede di indicare: soggetto attuatore (solo nel caso in cui il “*Progetto Pilota*” sia costituito da più attività che verranno realizzate da diversi soggetti) contenuti, risultati attesi, tempi, risorse impegnate. Si auspica l'elaborazione di un diagramma di Gantt.

7. RISORSE IMPEGNATE

7.1 Risorse impegnate in generale

Descrizione sintetica delle risorse complessivamente impegnate (risorse professionali, consulenze, acquisizione di beni e servizi, etc.). Nel caso di raggruppamento di diverse Amministrazioni e di partenariato pubblico/privato si chiede di indicare la composizione di massima delle risorse impegnate da ciascun soggetto che partecipa alla definizione/attuazione del “*Progetto Pilota*”.

7.2 Risorse impegnate per fase attuativa

Elenco dettagliato delle risorse impegnate, indicando le attività alle quali sono impegnate, le fasi nelle quali opereranno, il tipo di impegno (a tempo pieno, a tempo parziale, etc.).

8. COSTI

8.1 Costi in generale

Indicazione dei costi complessivi e, nel caso in cui vi sia una esplicita ripartizione di oneri tra i diversi soggetti proponenti, della loro ripartizione di massima tra i diversi soggetti proponenti. In questo paragrafo - ai fini della valutazione - dovrà essere indicato esplicitamente l'entità del cofinanziamento richiesto.

8.2 Costi per fase o per azione

Elenco dei costi per fase attuativa o per singola azione da realizzare.

Sezione C

SCHEMA DI “ANALISI GENERALE DELL’INCIDENTALITÀ”

Dato il carattere sperimentale e innovativo dei “*Progetti Pilota*”, si presume che, ai fini di un’efficace determinazione degli obiettivi e dei contenuti del Progetto, venga realizzata, ove non sia già disponibile, una ricognizione sullo stato della mobilità, delle infrastrutture e della sicurezza stradale, l’analisi dei principali fattori di rischio e l’individuazione delle possibili linee di contrasto di tali fattori. 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 delle linee d’azione del “*Progetto Pilota*”.

1. ASPETTI GENERALI

Brevissimi cenni sulle caratteristiche generali del territorio comunale/provinciale di applicazione del “*Progetto Pilota*” per quanto riguarda:

- * la struttura socio-economica;
- * l’organizzazione territoriale;
- * l’assetto della mobilità;
- * il sistema delle infrastrutture viarie;
- * lo stato e l’evoluzione recente dell’incidentalità.

2. INCIDENTALITÀ: DATI QUANTITATIVI

Saranno da utilizzare i dati di livello comunali (se disponibili) o quelli di livello provinciale. Riportare anche, qualora disponibili, i dati quantitativi relativi all’area specifica di intervento.

2.1 Stato al 1999

Dati quantitativi sullo stato degli incidenti, morti e feriti.

2.2 Evoluzione nel periodo 1991 - 1999

Evoluzione del numero di incidenti, morti e feriti nel periodo 1991 – 1999.

2.3 Disaggregazioni territoriali significative (eventuale)

Eventuale disaggregazione territoriale dei dati sull’incidentalità, con particolare riferimento agli ambiti specifici di applicazione del “*Progetto Pilota*”.

2.4 Aspetti particolari (eventuale)

Descrizione di eventuali aspetti particolari e specifici, di interesse ai fini del “*Progetto Pilota*”.

3. INCIDENTALITÀ: ELEMENTI QUALITATIVI

Descrizione di eventuali elementi qualitativi utili per analizzare lo stato e l’evoluzione dell’incidentalità, con particolare riferimento all’individuazione dei principali fattori di rischio.

5. 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.

6. 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 la problematica (o le problematiche) poste alla base del “*Progetto Pilota*”.

Sezione D

AZIONI CHE POSSONO ESSERE COMPRESSE NEI “PROGETTI PILOTA”

I “*Progetti Pilota*”, per essere ammessi al finanziamento, dovranno comprendere una o più azioni tra quelle indicate di seguito.

1. AZIONI FINALIZZATE A COSTRUIRE UNA CULTURA DELLA SICUREZZA STRADALE

- A1) misure di supporto alla diffusione dell’educazione stradale nelle scuole;¹
- A2) azioni per diffondere una maggiore consapevolezza dei valori della sicurezza stradale tra gli adulti (in questo ambito rientrano anche l’erogazione di semplici nozioni di primo soccorso con la collaborazione delle strutture sanitarie);²
- A3) rafforzamento e valorizzazione delle professionalità tecnico-amministrative nel campo della sicurezza stradale, attraverso programmi organici di formazione, specializzazione e aggiornamento del personale tecnico e amministrativo;³
- A4) costituzione di sedi organizzate e stabili di confronto con tutti i soggetti locali (pubblici e privati) che possono contribuire al miglioramento della sicurezza stradale;⁴
- A5) costruzione di centri di documentazione e archivi che rendano disponibili repertori di esperienze, interventi, misure amministrative, etc. in materia di sicurezza stradale (ricercando, ove possibile, un collegamento organico con il “*Repertorio degli Interventi per il Miglioramento della Sicurezza Stradale*” che è in corso di costituzione da parte dell’Ispettorato Generale per la Circolazione e al Sicurezza Stradale);⁵
- A6) azioni mirate a creare una consapevolezza aziendale dell’importanza economica e sociale del miglioramento della sicurezza stradale realizzate congiuntamente con rappresentanze del mondo delle imprese e dei lavoratori.⁶

2. MISURE PER RAFFORZARE L’AZIONE DI PREVENZIONE, CONTROLLO E REPRESSIONE A LIVELLO LOCALE

¹ “*Indirizzi Generali ...*”, paragrafo 3.2.1, “*L’educazione stradale nelle scuole*”, pag. 78.

² “*Indirizzi Generali ...*”, paragrafo 3.2.2, “*Educazione permanente*”, pag. 83.

³ “*Indirizzi Generali ...*”, paragrafo 3.2.3, “*Formazione tecnico-amministrativa*”, pag. 85.

⁴ “*Indirizzi Generali ...*”, paragrafo 3.2.3.2, “*Supporti tecnici al processo decisionale*”, pag. 88.

⁵ Vedi nota precedente.

⁶ “*Indirizzi Generali ...*”, paragrafo 3.2.4, “*Il settore produttivo*”, pag. 88.

- B1) misure tese alla più efficace organizzazione delle forze di polizia locale, anche attraverso forme di riorganizzazione, coordinamento, etc.;⁷
 - B2) impianto e utilizzazione di nuove tecnologie (telematica) per la prevenzione e la repressione;⁸
 - B3) rafforzamento delle strutture di polizia locale e intensificazione dell'azione di prevenzione, controllo e repressione in ambiti di rilevante importanza ai fini della sicurezza stradale, con particolare riferimento alle aree urbane;⁹
- 3. MISURE A SUPPORTO DEL MIGLIORAMENTO DELL'ASSISTENZA SANITARIA**
- C1) misure tese alla razionalizzazione dei servizi di pronto soccorso, in collaborazione con le competenti autorità sanitarie;¹⁰
 - C2) misure a sostegno della formazione al primo soccorso per categorie di conducenti che, per loro intrinseche caratteristiche, hanno più frequenti occasioni di intervento su incidenti stradali;¹¹
- 4. MISURE A SUPPORTO DEL MIGLIORAMENTO DEI COMPORTAMENTI DI GUIDA E DEL PARCO VEICOLI**
- D1) misure e accordi tesi a favorire il miglioramento del livello medio di sicurezza dei veicoli, con particolare - ma non esclusivo - riferimento alle flotte di veicoli pubblici;
 - D2) verifica e miglioramento delle conoscenze dei conducenti in materia di circolazione e di sicurezza stradale;
 - D3) azioni sistematiche di monitoraggio dell'uso dei dispositivi di sicurezza, di incentivazione al loro uso, di repressione;
 - D4) azioni sistematiche di monitoraggio del rispetto delle norme del CdS e di verifica del tasso reale di repressione di tali comportamenti;
 - D5) misure tese a favorire il controllo delle reali abilità di guida, con particolare riferimento a particolari tipologie di conducenti.
- 5. MISURE TESE AL MIGLIORAMENTO DELL'ORGANIZZAZIONE DEL TRAFFICO E DELLA RETE INFRASTRUTTURALE¹²**

⁷ *"Indirizzi Generali ..."*, paragrafo 3.3.2, *"Evoluzione dei modelli operativi"*, pag. 94.

⁸ *"Indirizzi Generali ..."*, paragrafo 3.3.3, *"Tecnologie per la prevenzione e la repressione"*, pag. 95.

⁹ *"Indirizzi Generali ..."*, paragrafo 3.6.3.9, *"Rafforzamento dell'azione di controllo in area urbana"*, pag. 128.

¹⁰ *"Indirizzi Generali ..."*, paragrafo 3.4.4.1, *"Razionalizzazione del pronto soccorso e del servizio di emergenza"*, pag. 105.

¹¹ *"Indirizzi Generali ..."*, paragrafo 3.4.4.2, *"Formazione al primo soccorso"*, pag. 105.

¹² Per quanto riguarda la rete infrastrutturale si ricorda che sono esclusi dagli incentivi gli interventi specifici per il miglioramento delle strade statali e delle autostrade, a meno che

- E1) adozione programmi organici di miglioramento della rete stradale locale, attraverso tecniche di manutenzione programmata, con particolare riferimento a sistemi infrastrutturali con elevati tassi di incidentalità¹³

MISURE RIFERITE PREVALENTEMENTE AL SISTEMA INFRASTRUTTURALE EXTRAURBANO

- E2) definizione di standard di sicurezza della rete stradale urbana ed extraurbana e definizione dei provvedimenti da adottare per le infrastrutture che non rispettano tali standard;¹⁴
- E3) individuazione di sistemi infrastrutturali ad elevato rischio, analisi dei fattori di rischio specifici e definizione di specifici programmi di intervento per rimuovere tali fattori;¹⁵
- E4) interventi tesi a modificare la geometria delle strade sia al fine di eliminare le condizioni che costituiscono fattore di rischio, sia al fine di conseguire una maggiore coerenza tra le caratteristiche oggettive dell'infrastruttura e i comportamenti di guida sicuri;¹⁶
- E5) miglioramento delle intersezioni a raso, con particolare riferimento alla scelta del tipo di intersezione (a precedenza, a rotatoria, semaforizzata), all'eventuale inserimento di modificazioni della pavimentazione per richiamare l'attenzione dei conducenti, alla regolamentazione del traffico per ridurre i conflitti tra i diversi flussi;¹⁷
- E6) miglioramento della leggibilità dei tracciati;¹⁸
- E7) miglioramento delle pavimentazioni;¹⁹
- E8) diffusione delle barriere di sicurezza, con particolare riferimento alle tratte stradali che presentano i più elevati tassi di incidentalità²⁰
- E9) verifica e miglioramento della segnaletica, con tecniche di manutenzione programmata, al fine di fornire un concreto ausilio alla guida sicura;²¹

questi non siano strettamente funzionali al miglioramento complessivo della sicurezza stradale a livello locale.

¹³ *"Indirizzi Generali ..."*, paragrafo 3.6.1.1, *"Miglioramento della rete e manutenzione programmata"*, pag. 116.

¹⁴ Vedi nota precedente.

¹⁵ *"Indirizzi Generali ..."*, paragrafo 3.6.2.2, *"Individuazione dei sistemi infrastrutturali a rischio e definizione di specifici progetti per la sicurezza stradale"*, pag. 119.

¹⁶ *"Indirizzi Generali ..."*, paragrafo 3.6.2.5, *"Geometria e caratteristiche costruttive della strada"*, pag. 122.

¹⁷ Vedi nota precedente.

¹⁸ Vedi nota precedente.

¹⁹ Vedi nota precedente.

²⁰ *"Indirizzi Generali ..."*, paragrafo 3.6.2.6, *"Pertinenze"*, pag. 123.

²¹ Vedi nota precedente.

E10) miglioramento dell'illuminazione (riqualificazione degli impianti esistenti e installazione di nuovi impianti);²²

*MISURE RIFERITE PREVALENTEMENTE ALLA RETE VIARIA URBANA*²³

- E11) misure tese a eliminare o ridurre i fattori di rischio connessi al passaggio dalla viabilità extraurbana alla viabilità urbana, con particolare riferimento a interventi che favoriscano oggettivamente la moderazione della velocità²⁴
- E12) creazione di percorsi pedonali e ciclabili continui, separati e protetti e creazione di attraversamenti pedonali rialzati (a livello marciapiede) nelle strade locali in zone con elevato flusso di traffico pedonale;²⁵
- E13) localizzazione delle aree di sosta tali da ridurre i conflitti tra flussi pedonali e flussi veicolari (la tematica si estende anche alle fermate dei mezzi di trasporto collettivi e alle aree di accesso ad edifici con grande afflusso di utenti, come scuole, centri commerciali, etc.);²⁶
- E14) miglioramento delle piazze e delle intersezioni al fine di conciliare obiettivi di miglioramento della funzionalità e della sicurezza della circolazione con obiettivi di valorizzazione della qualità urbana e di recupero degli spazi urbani aperti all'uso quotidiano dei cittadini;²⁷
- E15) allargamento dei marciapiedi e connessioni agevoli e sicure tra i diversi isolati per ridurre le interferenze tra traffico pedonale e traffico automobilistico e per rendere più agevole il traffico pedonale;²⁸
- E16) limitazione della velocità a 30 Km/h e modificazione delle caratteristiche fisiche e geometriche delle strade in aree ad elevato traffico pedonale;²⁹
- E17) riorganizzazione e sviluppo delle zone pedonali al fine di creare un sistema di "isole" dove la mobilità dei pedoni sia protetta in modo assoluto e sia favorito un uso degli spazi urbani aperti più equilibrato,

²² Vedi nota precedente.

²³ Tra le azioni indicate in questa sezione non vengono riportati i PUT di seconda generazione in quanto oggetto di specifica misura di incentivazione.

²⁴ "Indirizzi Generali ...", paragrafo 3.6.3.1, "Passaggio dalla viabilità extraurbana a quella urbana", pag. 125.

²⁵ "Indirizzi Generali ...", paragrafo 3.6.3.2, "Creazione di percorsi pedonali e ciclabili continui, separati e protetti", pag. 125.

²⁶ "Indirizzi Generali ...", paragrafo 3.6.3.3, "Localizzazione delle aree di sosta tale da ridurre i conflitti tra flussi pedonali e flussi veicolari", pag. 126.

²⁷ "Indirizzi Generali ...", paragrafo 3.6.3.4, "Miglioramento delle piazze e delle intersezioni", pag. 126.

²⁸ "Indirizzi Generali ...", paragrafo 3.6.3.5, "Allargamento dei marciapiedi e connessioni agevoli e sicure tra i diversi isolati", pag. 127.

²⁹ "Indirizzi Generali ...", paragrafo 3.6.3.6, "Limitazione della velocità a 30 Km/h ...", pag. 127.

recuperando superfici attualmente dedicate esclusivamente allo spostamento e alla sosta dei veicoli;³⁰

- E18) utilizzazione di nuove tecnologie per il governo della mobilità e della sicurezza nelle aree urbane, con particolare riferimento alle misure tese a favorire l'uso del trasporto collettivo (indicazioni sugli orari, possibili connessioni, etc.).³¹

6. INTERVENTI DI INFORMAZIONE E SENSIBILIZZAZIONE

- F1) realizzazione di campagne informative e di sensibilizzazione, con particolare riferimento a campagne mirate su tipologie di utenti e su tipi di mobilità a rischio e inquadrata in iniziative più ampie che comprendono misure di prevenzione/controllo e repressione e misure tese a rimuovere specifici fattori di rischio;³²
- F2) campagne integrate a tema, mirate su comportamenti specifici che determinano elevate condizioni di rischio (stragi del sabato sera, guida in stato di ebbrezza, guida in stato di sovraccarico, etc.) con particolare riferimento alla predisposizione di diverse linee di azione integrate che determinino la massa critica necessaria per suscitare l'attenzione degli utenti e, soprattutto la modificazione dei comportamenti di guida;³³

7. MISURE ORIENTATE A MIGLIORARE LO STATO DELLE CONOSCENZE TECNICHE E LA CAPACITÀ PROGETTUALE E GESTIONALE IN MATERIA DI SICUREZZA STRADALE

- G1) iniziative mirate a migliorare lo stato delle conoscenze attraverso rilevazioni, indagini studi, costruzione di archivi specifici, (come, ad esempio, realizzazione e gestione del catasto delle strade, sistema di monitoraggio del traffico e delle emissioni in atmosfera, etc.);
- G2) rilevazione e monitoraggio dell'incidentalità e degli effetti delle misure adottate (**questa azione è considerata indispensabile – pena esclusione - per accedere ai finanziamenti dei “Progetti Pilota”**);
- G3) costituzione, ampliamento, rafforzamento organizzativo e professionale delle strutture tecniche preposte alla programmazione, progettazione e gestione in materia di mobilità e sicurezza stradale, con particolare riferimento a forme stabili e organizzate di coordinamento tra i diversi Uffici competenti.

³⁰ *“Indirizzi Generali ...”*, paragrafo 3.6.3.7, *“Riorganizzazione e sviluppo delle zone pedonali”*, pag. 127.

³¹ *“Indirizzi Generali ...”*, paragrafo 3.6.3.8, *“Applicazione di nuove tecnologie per il governo della mobilità in area urbana”*, pag. 128.

³² *“Indirizzi Generali ...”*, paragrafo 3.7.2.1, *“Orientamento delle campagne su soggetti a rischio”*, pag. 133.

³³ *“Indirizzi Generali ...”*, paragrafo 3.7.2.2, *“Campagne integrate a tema”*, pag. 134.

Sezione E
SCHEMA DI CONVENZIONE TRA
ISPETTORATO GENERALE PER LA CIRCOLAZIONE E LA SICUREZZA STRADALE
E

L'AMMINISTRAZIONE (O IL RAGGRUPPAMENTO DI AMMINISTRAZIONI) PROPONENTE
L'anno duemilauno, il giorno ... del mese di, in Roma nella sede del Ministero dei Lavori Pubblici, Ispettorato Generale per la Circolazione e la Sicurezza Stradale

TRA

L' Ispettorato Generale per la Circolazione e la Sicurezza Stradale (C.F.) da qui in avanti denominato "*Amministrazione*", in persona del Dirigente pro tempore della ing., come da D.M. del ... n° ..., registrato alla Corte dei Conti 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 "*Contraente*", in persona del il quale interviene al presente atto in forza della delibera di Giunta del in data n° (all. "**A**"),

[in caso di più Amministrazioni che presentano congiuntamente uno stesso "*Progetto Pilota*", elencare tutte le Amministrazioni e completare con ..]

... che hanno congiuntamente predisposto il "*Progetto Pilota*", sulla base di[Accordo di Programma, Convenzione, Intesa, etc.] sottoscritto in data (all. "**A**)

[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 in data 29 marzo 2000 i Ministri competenti in materia hanno approvato il documento "*Indirizzi Generali e Linee Guida di Attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale*" che prevede la definizione e attuazione di Progetti Pilota finalizzati a favorire la sperimentazione e la diffusione di nuove e più efficaci forme di intervento per migliorare la sicurezza stradale e ridurre il numero delle vittime degli incidenti stradali;
- che con decreto del Ministro dei lavori pubblici n. ... del è stato approvato il Bando per la realizzazione di interventi sperimentali multisettoriali per migliorare la sicurezza stradale, denominati "*Progetti Pilota*";
- che il Presidente della Provincia di / il Sindaco del Comune di ..., con nota del ... prot. n°..., ha presentato la proposta di "*Progetto Pilota*" denominato [denominazione indicata al punto 4 della scheda descrittiva del "*Progetto Pilota*";
[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 "*Progetto Pilota*" denominato [denominazione indicata al punto 4 della scheda descrittiva del "*Progetto Pilota*";

- che la commissione di cui al comma 4 dell'art. 7 del Bando per la realizzazione di interventi sperimentali multisettoriali per migliorare la sicurezza stradale, denominati "*Progetti Pilota*", istituita con D.M. n. in data ha valutato le proposte pervenute, formulando la graduatoria delle richieste, nella quale la domanda medesima risulta collocata al posto, con punti;
- che il Ministro dei Lavori Pubblici, con decreto numero, del ha approvato la graduatoria e definito l'elenco dei "*Progetti Pilota*" ammessi al cofinanziamento;
- che tra i Progetti Pilota ammessi al cofinanziamento figura al posto quello denominato [... denominazione indicata al punto 4 della scheda descrittiva del "*Progetto Pilota*" ...], presentato dalla Provincia di / dal Comune di / dal raggruppamento costituito da....., che prevede un cofinanziamento di lire a valere sui fondi del capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero dei Lavori Pubblici destinati all'Ispettorato Generale per la Circolazione e la Sicurezza Stradale al finanziamento dei predetti "*Progetti Pilota*";

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 alle azioni del "*Progetto Pilota*" 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. "**A**"), il progetto preliminare (all. "**B**") e la scheda descrittiva del "*Progetto Pilota*" (all. "**C**"), fanno parte integrante e sostanziale della presente convenzione.

Articolo 2. Denominazione e contenuti del "*Progetto Pilota*"

1. L'Amministrazione affida al Contraente, l'attuazione del "*Progetto Pilota*" denominato [... denominazione indicata al punto 4 della scheda descrittiva del "*Progetto Pilota*" ...], così articolato:

.....
 [riportare in sintesi la descrizione di cui al punto 9 della scheda descrittiva del "*Progetto Pilota*"]

Articolo 3. Onere complessivo del "*Progetto Pilota*" e cofinanziamento

1. L'onere complessivo per la realizzazione del "*Progetto Pilota*" è stato dal Contraente determinato in Lire (diconsi Lire) Euro (.....).

2. L'importo complessivo del cofinanziamento a carico dell'Amministrazione è determinato, sulla base di quanto indicato dal contraente e in relazione ai massimali stabiliti all'articolo 6 del Bando per la realizzazione di interventi sperimentali multisettoriali per migliorare la sicurezza stradale, denominati "*Progetti Pilota*" in Lire (diconsi Lire), Euro (.....), [laddove ciò sia opportuno l'importo del cofinanziamento può essere suddiviso per fasi o per singole attività o componenti] così articolato:
- A) Lire (diconsi Lire) Euro (.....) per [riportare le principali fasi o azioni del "*Progetto Pilota*", prendendo a riferimento il punto 8.2 dello schema di progetto preliminare];
- B) Lire (diconsi Lire) Euro (.....) per [riportare le principali fasi o azioni del "*Progetto Pilota*", prendendo a riferimento il punto 8.2 dello schema di progetto preliminare];
- C) Lire (diconsi Lire) Euro (.....) per [riportare le principali fasi o azioni del "*Progetto Pilota*", prendendo a riferimento il punto 8.2 dello schema di progetto preliminare];
- [In caso di partenariato con organismi pubblici o privati indicare anche i termini della partecipazione agli oneri dei soggetti di partenariato]
3. L'importo a carico dei soggetti di partenariato è pari a Lire (diconsi Lire) Euro (.....) [in caso di più soggetti indicare anche la ripartizione degli oneri] e risulta così ripartito
- a. Lire (diconsi Lire) Euro (.....) a carico di
- b. Lire (diconsi Lire) Euro (.....) a carico di

Articolo 4. Verifiche e monitoraggio

1. Nell'attuazione della presente convenzione l'Amministrazione provvede:
- A) alla verifica della conformità amministrativa del progetto esecutivo rispetto agli elaborati che corredano la domanda di partecipazione al bando per i "*Progetti Pilota*";
- 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), 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”*.³⁴

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 sociale³⁵ 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.

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

³⁴ Cap. 9, *“Costi sociale ed economici degli incidenti stradali”*, par. 9.3, *“Valutazione generale per l'Italia”*, pag. 137.

³⁵ Calcolato con riferimento al numero di morti e feriti per provincia e comune secondo gli ultimi dati resi disponibili dall'ISTAT.

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 COFINANZIAMENTO 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’intersettorialità 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.³⁶ 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.
- 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).

³⁶ Il miglioramento della capacità complessiva di intervento sulla mobilità e la sicurezza stradale può essere considerato l'obiettivo principe dei Progetti Pilota.

- c) Evoluzione, nel quinquennio 1995 - 1999, del numero di morti per incidenti stradali 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.

PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE
“*PROGETTI PILOTA*”

DOCUMENTAZIONE TECNICA
Allegato
INDICI DEL DANNO SOCIALE
DETERMINATO DAGLI INCIDENTI STRADALI

Dicembre 2000

1. ASPETTI GENERALI

Per consentire una graduazione dei finanziamenti che tenga conto anche dello stato dell'incidentalità stradale o, più esplicitamente, per attribuire incentivi finanziari di maggiore entità laddove le esigenze di miglioramento dello stato della sicurezza stradale risultano più ampie ed intense, si è presentata la necessità di determinare delle fasce di finanziamento massimo ammissibile proporzionali al danno sociale determinato dagli incidenti stradali e cioè, sostanzialmente, proporzionali al numero di morti e feriti per incidenti stradali.

Poiché il danno determinato dai decessi non risulta ben più ampio di quello determinato dai ferimenti³⁷, si è manifestata l'esigenza di determinare l'indice di danno sociale sommando in modo differenziato i due dati. A tale fine sono stati utilizzati i risultati delle analisi sul costo sociale degli incidenti stradali contenuti nell'ultima *"Relazione al Parlamento sullo Stato della Sicurezza*

³⁷ Nel nostro Paese manca sia una rilevazione sistematica del danno sociale complessivamente determinato dai morti e dai feriti per incidenti stradali, sia una più elementare rilevazione dei feriti gravi (come invece accade in numerosi Paesi europei). Si dispone di stime parziali e di valutazioni di larga massima che conducono a ritenere che circa il 20% dei ferimenti presenta caratteri di reale gravità e circa il 2% dei feriti riporta inabilità gravi e permanenti, nei restanti casi si tratta di ferite di media gravità o di lieve entità.

*Stradale*³⁸, che valutano in modo differenziato il costo sostenuto dalla collettività per i decessi e per i ferimenti da incidente stradale. Inoltre, poiché gli *"Indirizzi Generali e Linee Guida di Attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale"*, indicano che tra gli obiettivi primari dei Progetti Pilota v'è anche quello di favorire un miglioramento degli interventi in materia di sicurezza nelle aree di massimo rischio, dove si verificano gli incidenti più gravi, è stato attribuito un coefficiente 2 al numero di decessi.

In definitiva è stato costruito un indice di danno sociale (d'ora in avanti IDS) ponderando i morti e i feriti in proporzione al costo sociale sostenuto per gli uni e per gli altri e adottando un ulteriore coefficiente di ponderazione (pari a 2) per il dato relativo ai morti, al fine di orientare più decisamente l'indice verso le situazioni di massima gravità.

L'applicazione della funzione di calcolo dell'indice ai dati ISTAT 1999 sul numero di morti e feriti provinciali e comunali ha evidenziato:

- * a livello provinciale, una gamma di valori compresa tra un massimo pari a 4.000 (provincia di Milano, con 278 morti e 38.200 feriti) e un minimo pari a 64 (provincia di Massa e Carrara, con 5 morti e 500 feriti);

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

- * a livello comunale, una gamma di valori compresa tra 1.795 (Comune di Roma, con 123 morti e 17.500 feriti) e 0 (uno dei 4.000 Comuni che non registrano morti e feriti sul proprio territorio).³⁹

Infine, lo stesso indice, ai soli fini di una più agevole lettura, è stato riportato su una scala da 0 (danno sociale assente) a 100 (massima entità del danno sociale).

2. DEFINIZIONE DELLE CLASSI DI DANNO SOCIALE PER INCIDENTI STRADALI

L'ordinamento delle province e dei comuni secondo il valore dell'indice del danno sociale restituisce un andamento con alcune discontinuità che consentono di individuare tre classi di entità del danno sociale determinato dagli incidenti stradali.

2.1 Andamento dello IDS provinciale

In particolare, l'andamento dello IDS provinciale evidenzia due discontinuità:

- * la prima quando il numero di morti si riduce bruscamente da 223 a 158;
- * la seconda quando il numero di morti salta da 105 a 94.

In relazione a tali caratteristiche è apparso utile definire le classi di danno sociale come indicato di seguito:

- * la classe di danno **sociale massimo** comprende le province che nel 1999 hanno registrato un numero estremamente elevato di morti per incidenti stradali (oltre 200) e un altrettanto elevato numero di feriti (**IDS superiore a 50**);

- * la classe di **danno sociale elevato** comprende province che nel 1999 hanno registrato tra 100 e 200 morti per incidenti stradali e un numero comunque elevato di feriti (**IDS superiore a 25 e inferiore a 50**);
- * la classe di danno sociale medio comprende tutte le altre province.

2.2 Andamento dello IDS comunale

A livello comunale l'andamento dell'indice di danno sociale consente di definire le classi di danno sociale nei seguenti termini.

- * la classe di **danno sociale massimo** comprende i comuni con un indice di danno sociale **superiore a 40** e un numero di morti estremamente elevato (superiore a 80);
- * la classe di **danno sociale elevato** comprende i comuni con un IDS compreso tra **10 e 20** e un numero di morti che oscilla tra 30 e 63, con un'eccezione costituita da un comune con un numero di morti inferiori ma un elevatissimo numero di feriti e un indice di danno sociale comunque **superiore a 10**;
- * la terza comprende tutti gli altri comuni.

Nella pagina seguente è riportato il diagramma dell'andamento di morti, feriti e IDS per le province e per i grandi comuni.

³⁹ O che hanno omesso di inviare all'ISTAT i dati sulle vittime degli incidenti stradali all'ISTAT.

3. ESAME DELLE CLASSI DI DANNO SOCIALE

3.1 Caratteri generali

L'esame delle classi di danno sociale così definite evidenzia quanto segue.

LIVELLO PROVINCIALE

- * La classe provinciale di massima entità di danno sociale è caratterizzata da un numero medio di morti per provincia pari a 244, un numero medio di feriti pari a 19.300 e da un IDS pari a **72**. Nel complesso questa classe raccoglie il 15% dei morti per incidenti stradali e il 24% dei feriti.
- * La classe provinciale di elevata entità del danno sociale è caratterizzata da un numero medio di morti per provincia pari a 131, da un numero medio di feriti pari a circa 5.000 e da un IDS pari a **33**. Come si può notare i valori caratteristici del danno sociale da incidenti stradali risultano sostanzialmente dimezzati rispetto a quelli propri della classe superiore. Nel complesso questa classe raccoglie il 28% dei morti per incidenti stradali e il 22% dei feriti.
- * La classe provinciale di media entità del danno sociale è caratterizzata da un numero medio di morti per provincia pari a 45, da un numero medio di feriti pari a 2.000 e da un IDS medio pari a **12**. Anche in questo caso i valori caratteristici del danno sociale si riducono radicalmente rispetto a quelli presenti nella classe precedente. Nel complesso questa classe raccoglie il 58% dei morti per incidenti stradali e il 54% dei feriti.

LIVELLO COMUNALE⁴⁰

- * La classe comunale di massima intensità del danno sociale è caratterizzata da un numero medio di morti per comune pari a 102 e da un numero medio di feriti pari a poco meno di 26.000; l'IDS è pari a **44**.
- * La classe comunale di elevata entità di danno sociale è caratterizzata da un numero medio di morti per comune pari a 35, da un numero medio di feriti pari a 4.500 e da un IDS medio pari a **13**. Come appare evidente i

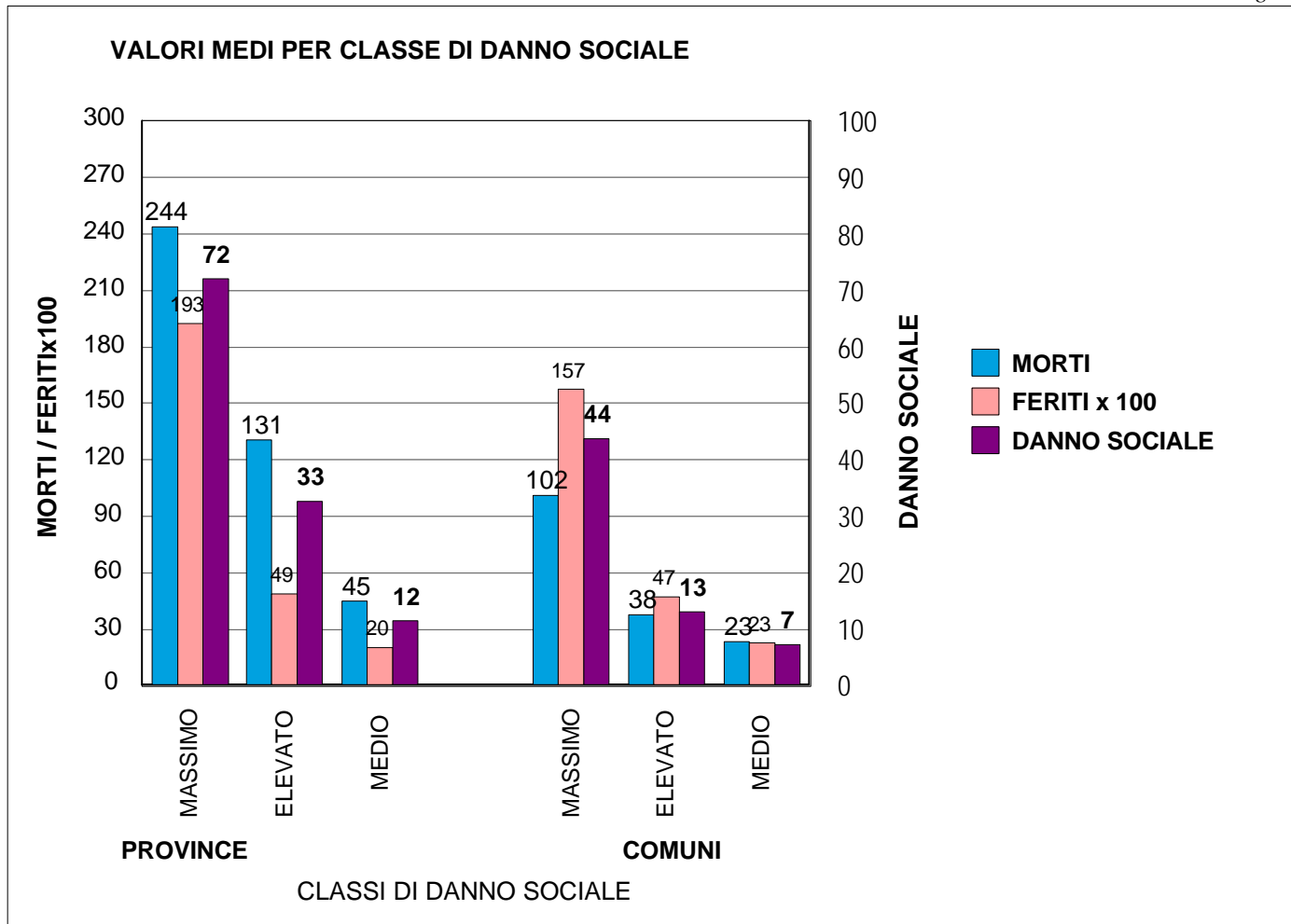
valori di incidentalità di questa classe risultano inferiori di oltre i 2/3 rispetto a quelli tipici della classe precedente.

- * La classe comunale di media entità del danno sociale presenta un numero medio di morti per comune pari a 23, un numero medio di feriti pari a 2.300 e in IDS medio pari a **7**. Anche in questo caso i valori tipici di classe risultano nettamente inferiori (meno della metà) rispetto a quelli presenti nella classe precedente.

Nella pagina seguente si riporta un grafico che illustra i valori tipici di classe.

⁴⁰ Vengono illustrati i risultati relativi ai soli grandi comuni.

Fig. 2



3.2 Province

Classe di massimo danno sociale (IDS maggiore di 50)

La classe di massimo danno sociale comprende 4 province che nel complesso nel 1999 hanno registrato 977 morti (il 15% del totale) e oltre 77.000 feriti (il 24% del totale).

I valori massimi si registrano a Milano (278 morti; IDS = 100) mentre i valori “*minimi*” si registrano a Brescia (1123 morti; IDS = 53).

Rientrano in questa classe:

Milano
Roma
Torino
Brescia.

Classe di elevato danno sociale (IDS superiore a 25 e inferiore a 50)

La classe di danno sociale elevato comprende 14 province che, complessivamente, nel 1999, hanno registrato 1.833 morti (il 28% del totale) e circa 68.500 feriti (il 22% del totale).

I valori massimi si registrano a Treviso (158 morti; IDS = 39) e quelli minimi a Bari (105 morti; IDS = 26).

Rientrano in questa classe:

Treviso
Vicenza
Venezia
Verona
Padova
Firenze
Bologna
Cuneo
Modena
Ravenna
Bergamo
Udine
Latina
Bari

Classe di danno sociale medio (IDS minore o eguale a 25)

La classe di danno sociale medio comprende tutte le altre province che, complessivamente, nel 1999, hanno registrato 3.823 morti (il 58% del totale) e poco più di 171.000 feriti (il 54% del totale).

I valori massimi si registrano nella provincia di Napoli (94 morti; IDS = 25), quelli minimi nella provincia di Massa e Carrara (5 morti; IDS = 2).

Appare interessante notare che le prime due classi di danno sociale individuano 18 province (il 17% del numero complessivo di province) che, da sole, raccolgono il **42%** dei morti totali e il **46%** dei feriti totali.

3.3 Comuni

Classe di massimo danno sociale (IDS superiore a 40)

La classe di massimo danno sociale comprende 2 comuni che nel complesso 203 morti (il 3% del totale) e 23.900 feriti (lo 8% dei feriti totali).

Rientrano in questa classe due comuni che presentano un numero di morti e feriti nettamente superiore a tutti gli altri:

Roma (123 morti; IDS = 45)
Milano (80 morti; IDS = 43)

Classe di elevato danno sociale (IDS superiore a 10 e inferiore o eguale a 10)

La classe di danno sociale elevato comprende 7 comuni che, complessivamente, nel 1999, hanno registrato 266 morti (il 4% del totale generale) e 33.000 feriti (il 10% del totale generale).

I valori massimi si registrano a Torino (63 morti; IDS = 20), quelli minimi a Catania (35 morti; IDS = 10).

Rientrano in questa classe:

Torino
Firenze
Napoli
Bologna
Palermo
Genova
Catania

Verona
Venezia
Messina
Trieste
Bari

I valori minimi tendono a zero.

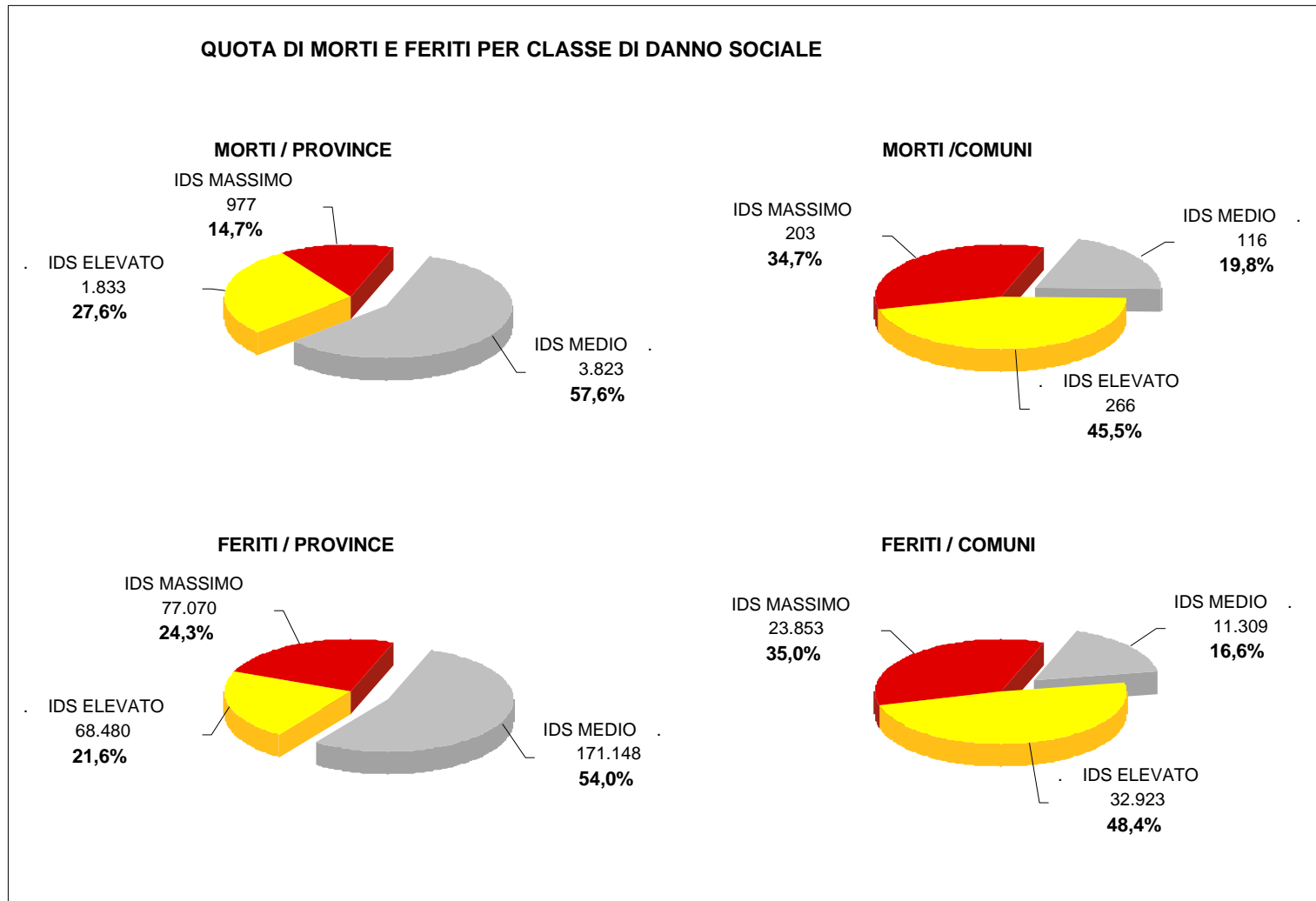
A titolo indicativo si evidenzia che le città indicate nella prima e nella seconda classe di danno sociale concentrano l'80% dei morti e l'83% dei feriti complessivi nelle grandi aree urbane.

Classe di danno sociale medio (IDS inferiore a 10)

La classe di danno sociale medio comprende tutte le altre città. Tra queste, quelle che presentano valori tra i più elevati, sono:

Di seguito si riporta un grafico che illustra i dati medi di ciascuna classe.

Fig. 3



NB. Il dato relativo ai Comuni è riferito unicamente alle "grandi città" (comuni con oltre 250.000 abitanti)

4. RIEPILOGO

In definitiva:

a) Fanno parte della **classe con massimo indice di danno sociale**
le province di

- 1) Milano
- 2) Roma
- 3) Torino
- 4) Brescia

e i comuni di

- 5) Roma
- 6) Milano

b) Fanno parte della **classe con elevato indice di danno sociale**
le province di

- 1) Treviso
- 2) Vicenza
- 3) Venezia
- 4) Verona
- 5) Padova
- 6) Firenze
- 7) Bologna
- 8) Cuneo
- 9) Modena
- 10) Ravenna
- 11) Bergamo
- 12) Udine
- 13) Latina
- 14) Bari

e i comuni di

- 15) Torino
- 16) Firenze
- 17) Napoli
- 18) Bologna

- 19) Palermo
- 20) Genova
- 21) Catania

Le restanti province e i restanti comuni fanno parte della **classe con indici di danno sociale di media entità**.

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

**ISPETTORATO GENERALE PER LA CIRCOLAZIONE E LA SICUREZZA
STRADALE**

**BANDO PER LA REALIZZAZIONE DI INTERVENTI SPERIMENTALI
MULTISETTORIALI PER MIGLIORARE LA SICUREZZA STRADALE DENOMINATI
PROGETTI PILOTA**

L'Ispettorato Generale per la Circolazione e la Sicurezza Stradale con la collaborazione dell'ANCI e dall'UPI organizza un seminario destinato alle Amministrazioni Comunali e provinciali nel corso del quale saranno illustrate le finalità del bando e le modalità di partecipazione.

Inoltre si darà risposta ai quesiti che saranno presentati.

Il seminario avrà luogo a Roma il giorno 19 febbraio, alle ore 10.00 presso il Parlamentino del Ministero dei Lavori Pubblici, IV piano.

**IL CAPO DELL'ISPETTORATO
(Dott. Ing. Pasquale Cialdini)**