



MINISTERO DEI TRASPORTI

**PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE
3° PROGRAMMA DI ATTUAZIONE**

Doc. 1 / 4

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

N O V E M B R E 2 0 0 7



Il 3° Programma di Attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale è costituito da quattro elaborati:

- Doc. 1 Relazione illustrativa
- Doc. 2 Bando tipo per interventi di rilevanza nazionale a favore della sicurezza stradale
- Doc. 3 Documentazione di supporto per la gestione del bando per interventi di rilevanza nazionale a favore della sicurezza stradale
- Doc. 4 Documentazione tecnica. Distribuzione territoriale delle vittime degli incidenti stradali e classi di danno.

Tutti gli elaborati che costituiscono il 3° Programma di Attuazione sono disponibili in formato PDF sul sito del Ministero dei Trasporti.



1 AVVERTENZA

Analogamente a quanto disposto per precedenti programmi di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, il 3° Programma è costituito da quattro elaborati:

- la relazione illustrativa;
- il bando tipo per interventi di rilevanza nazionale a favore della sicurezza stradale;
- la documentazione di supporto per la gestione del bando per interventi di rilevanza nazionale a favore della sicurezza stradale;
- la documentazione tecnica relativa alla distribuzione territoriale delle vittime degli incidenti stradali e alle classi di danno.

2 IL CONTESTO

Nel 2005 gli incidenti stradali in Italia hanno determinato **5.426 morti e 313.727 feriti** con un costo sociale stimato in **30.654 milioni di Euro**. Ai valori del 2005 (ultima rilevazione ISTAT) tale costo corrisponde a circa il 2.5% del PIL. Questi valori sono il risultato:

- di una fase di crescita delle vittime (+546 morti, +69.545 feriti) che si è sviluppata tra il 1996 e il 2002, in controtendenza rispetto ai restanti Paesi dell'UE a 15;
- di una successiva fase di riduzione (-1.313 morti, -27.933 feriti) innescata dalla patente a punti e dalle prime applicazioni del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, tra il 2002 e il 2005.

Tab. 1

INCIDENTI E VITTIME IN ITALIA NELL'ULTIMO DECENNIO (In neretto i valori massimi del decennio)						
	MORTI		FERITI		Indici di rischio	
	Num.	Var % su anno precedente	Num.	Var % su anno precedente	TM ⁽¹⁾	TF ⁽²⁾
1996	6.193		272.115		10,8	473,6
1997	6.226	+0,5%	270.962	-0,4%	10,8	470,7
1998	6.342	+1,9%	293.802	+8,4%	11,0	510,0
1999	6.688	+5,5%	316.698	+7,8%	11,6	549,1
2000	6.649	-0,6%	321.736	+1,6%	11,5	557,2
2001	6.691	+0,6%	335.029	+4,1%	11,7	587,2
2002	6.739	+0,7%	341.660	+2,0%	11,8	589,4
2003	6.065	-10,0%	327.324	-4,2%	10,6	565,4
2004	5.692	-6,2%	322.447	-1,5%	9,8	552,2
2005	5.426	-4,7%	313.727	-2,7%	9,2	534,5
1996-2002	+546	+8,8%	+69.545	+25,6%		
2002-2005	-1.313	-19,5%	-27.933	-8,2%		

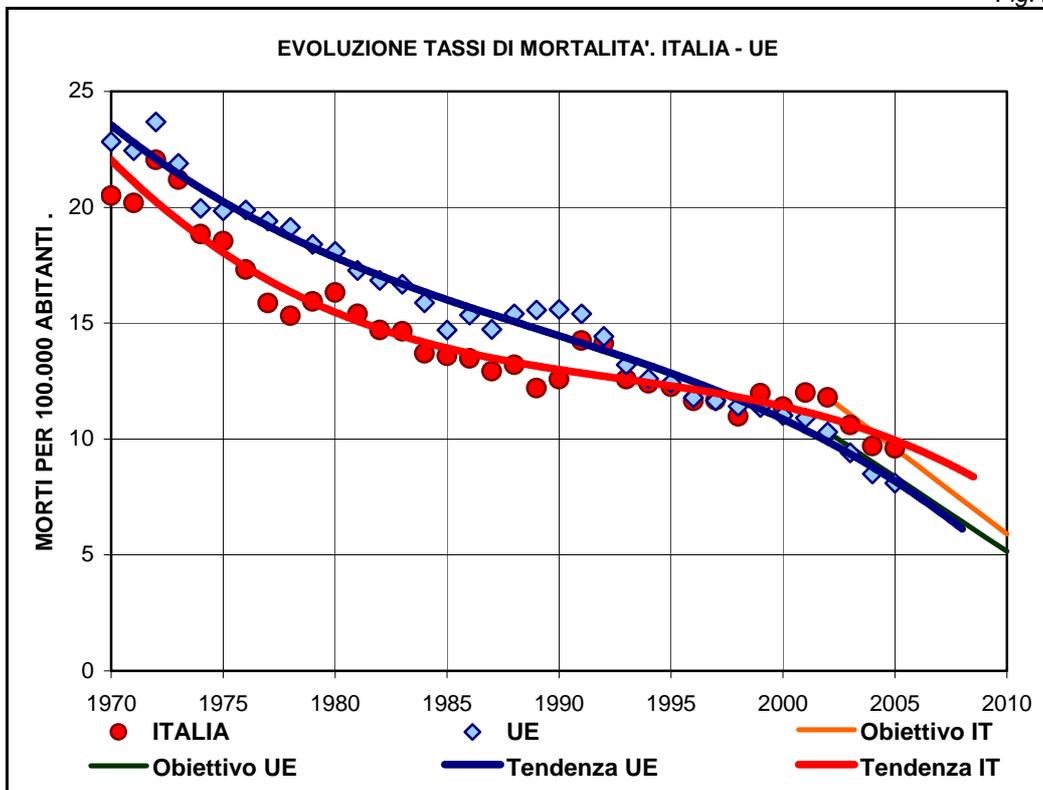
(1) Morti per 100.000 abitanti. (2) Feriti per 100.000 abitanti



Allo stato attuale la sicurezza stradale in Italia presenta tre ordini di problemi che richiedono una rapida ed efficace soluzione.

- a) Il **tasso di mortalità italiano (9,2 morti per 100.000 abitanti) è al di sopra della media dell'UEI5 (8,1 morti per 100.000 abitanti)** e colloca l'Italia all'8° posto nella graduatoria di sicurezza dei quindici Paesi dell'Unione prima degli ultimi due allargamenti (Paesi che sono anche quelli che presentano sistemi di mobilità maturi).
- b) Il **tasso di riduzione delle vittime degli incidenti stradali in Italia è inferiore a quello medio europeo** e si sta progressivamente contraindendo, alle tendenze attuali il nostro Paese non riuscirà a raggiungere l'obiettivo comunitario del dimezzamento delle vittime entro il 2010 (peraltro il "Rapporto di medio periodo" elaborato dalla Commissione europea indica che l'Unione Europea non sarà in grado di ridurre del 50% le vittime entro il 2010 ma per l'Italia – sempre alle tendenze attuali – lo scarto tra obiettivo ed evoluzione tendenziale sarà più ampio che per l'UE nel suo complesso). Si segnala che dal mese di agosto del 2007 – e cioè dalla data di applicazione della nuova normativa sulla sicurezza stradale – i dati mostrano una netta accelerazione (circa 5,5 volte) del processo di riduzione delle vittime. Si tratta però di dati, parziali e provvisori, per una valutazione certa dell'evoluzione recente occorrerà attendere la pubblicazione dei dati definitivi del 2007. In questa sede si terrà conto unicamente dei dati ufficiali aggiornati al 2005.

Fig. 2





- c) nel nostro Paese esistono **enormi divari di sicurezza** sia per quanto riguarda i livelli di rischio (i tassi provinciali medi di mortalità variano da 3 a 21 morti per 100.000 abitanti), sia per quanto riguarda l'evoluzione delle vittime (nell'ultimo quadriennio 12 province hanno registrato un aumento delle vittime compreso tra +10% e +50% mentre altre 10 hanno registrato una riduzione di vittime compresa tra -30% e -50%, ciò significa che mentre una parte del Paese si sta allontanando sempre più dagli standard di sicurezza indicati dagli obiettivi comunitari, un'altra parte del Paese, alle tendenze attuali, riuscirà a raggiungerli ben prima del 2010).

Per contrastare gli enormi divari di sicurezza e, soprattutto, la bassa capacità di miglioramento sono necessarie **modificazioni strutturali** delle strategie e delle azioni a livello nazionale, regionale e locale, occorre creare **nuovi strumenti, nuove abilità** e, soprattutto, raggiungere **più elevati livelli di efficacia**. Il sistema di azioni impiegato sino ad oggi per migliorare la sicurezza stradale si è rivelato insufficiente o, come nel caso della patente a punti, di breve momento. Per tenere il passo dei Paesi che hanno realizzato i più cospicui miglioramenti, per raggiungere i Paesi che vantano le migliori condizioni di sicurezza (con tassi di mortalità che sono la metà di quello italiano) e per dimezzare il numero di vittime entro il 2010, dobbiamo **migliorare la nostra capacità di governo della sicurezza stradale a livello nazionale, regionale e locale** e questo lo si potrà ottenere solo con modificazioni strutturali delle strategie di sicurezza stradale e con un sistema di azioni profondamente innovativo in grado:

- A) di imprimere una decisa **accelerazione alla velocità di riduzione delle vittime**;
- B) di esercitare una robusta **azione di riequilibrio** e, in particolare, di mettere in sicurezza le strade, i territori, le modalità di spostamento che registrano livelli di rischio nettamente più elevati della media o che stanno subendo un forte deterioramento dei livelli di sicurezza.

3 OBIETTIVI

I contenuti del 3° Programma di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale sono definiti dal Ministero dei Trasporti in relazione:

- alle scelte e agli orientamenti riportati nello *“Atto di indirizzo per il governo della sicurezza stradale”* approvato dal Consiglio dei Ministri;
- allo stato di attuazione del 1° e del 2° Programma attuativo del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, secondo quanto riportato nel *“Li-*



bro Bianco. Bilancio Generale” predisposto dalla Segreteria Tecnica della Consulta Nazionale sulla Sicurezza Stradale.

Per ridurre gli enormi divari di sicurezza e, soprattutto, per modificare la bassa capacità di miglioramento sono necessarie **modificazioni strutturali** delle strategie e delle azioni a livello nazionale, regionale e locale, occorre creare **nuovi strumenti, nuove abilità** e costruire le condizioni per raggiungere **più elevati livelli di efficacia**.

Il sistema di azioni impiegato sino ad oggi per migliorare la sicurezza stradale si è rivelato insufficiente o di breve momento. Per tenere il passo dei Paesi che hanno realizzato i più cospicui miglioramenti, per raggiungere i Paesi che vantano le migliori condizioni di sicurezza (con tassi di mortalità che sono la metà di quello italiano) e per dimezzare il numero di vittime entro il 2010, dobbiamo **migliorare la capacità di governo della sicurezza stradale a livello nazionale, regionale e locale** e questo lo si potrà ottenere solo con modificazioni strutturali delle strategie di sicurezza stradale e con un sistema di azioni profondamente innovativo in grado:

- I) di imprimere una decisa **accelerazione alla velocità di riduzione delle vittime**;
- II) di esercitare una robusta **azione di riequilibrio** e, in particolare, di mettere in sicurezza le strade, i territori, le modalità di spostamento che registrano livelli di rischio nettamente più elevati della media o che stanno subendo un forte deterioramento dei livelli di sicurezza.

Per creare le condizioni favorevoli ad un aumento strutturale e durevole dell'efficacia delle azioni poste in essere il 3° Programma di attuazione si ispira a tre principi.

- a) Lo sviluppo della **concertazione interistituzionale e del partenariato pubblico-privato in una logica di sussidiarietà attiva** che implica una stretta interazione tra i livelli di governo nazionale, regionale e locale. A tale proposito si nota che i risultati del primo bilancio sulle modalità di attuazione del Piano e sui risultati sino ad ora conseguiti mostrano con grande evidenza come lo scarso coordinamento, una sussidiarietà che a volte è risultata carente, una diffusione delle esperienze insufficiente sotto il profilo della comunicazione e ancor più sotto quello del confronto e della valutazione/verifica di efficacia siano stati i principali fattori di debolezza di tutta la prima fase del processo attuativo del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale.
- b) Il **rafforzamento delle capacità di governo della sicurezza stradale a livello nazionale, regionale e locale**, al fine di creare i presupposti di un miglioramento stabile della sicurezza stradale, non affidato a singoli progetti ma allo svilupparsi di una nuova logica di intervento, al consolidarsi di strutture e strumenti di governo che consentano in via ordinaria una forte e costante accelerazione della ve-



locità di riduzione delle vittime degli incidenti stradali, riallineando l'evoluzione italiana a quella dei Paesi più virtuosi.

- c) **Migliorare e rendere più cogenti i meccanismi selettivi e premiali** che consentano di concentrare le risorse sugli interventi più soddisfacenti sotto il profilo della capacità di riduzione delle vittime e dell'efficacia, di costruire un repertorio di linee di azioni di elevata efficacia da utilizzare come riferimento per la definizione di nuove strategie e nuove linee di azione, di favorire una rapida e sistematica diffusione della conoscenza di tali linee di azione e di fornire assistenza per la loro applicazione e adattamento nei diversi contesti.

4 CAMPI DI INTERVENTO

In relazione a quanto sopra considerato, con particolare riferimento alle scelte e agli orientamenti contenuti nello *“Atto di indirizzo per il governo della sicurezza stradale”* approvato dal Consiglio dei Ministri e ai risultati del *“Libro Bianco. Bilancio Generale”* predisposto dalla Segreteria Tecnica della Consulta Nazionale sulla Sicurezza Stradale, i campi di intervento ammessi ai finanziamenti del 3° Programma di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, divisi in tre settori, sono i seguenti:

- A) Settore A, rafforzamento della **capacità di governo della sicurezza stradale**, costituito da tre campi di azione:
- A1) definizione e attuazione di **piani di formazione al governo della sicurezza stradale per tecnici e decisori**, sia sotto il profilo tecnico, sia sotto quello della programmazione, pianificazione e gestione del sistema di interventi a favore della sicurezza stradale;
 - A2) iniziative rivolte al **contrasto dei comportamenti ad alto rischio** comprendenti: indagini sulle caratteristiche e sulla distribuzione sociale, spaziale e temporale dei comportamenti di guida ad elevato rischio; definizione delle misure più efficaci per contrastare tali comportamenti; applicazione di tali misure e verifica della loro efficacia;
 - A3) definizione e attuazione di protocolli e moduli operativi per la regolamentazione del traffico, il miglioramento della segnaletica e l'esercizio delle attività di prevenzione, controllo, dissuasione, repressione dei comportamenti ad elevato rischio e quella di primo e pronto soccorso al fine di **migliorare il rapporto tra mezzi impegnati e risultati conseguiti** sia in termini di riduzione dell'incidentalità, sia in termini di riduzione degli effetti degli incidenti stradali sulle persone.



- B) Settore B, formazione di una **nuova cultura della sicurezza stradale**, costituito da due campi di azione:
- B1) definizione e realizzazione di **progetti pilota nel campo della formazione alla mobilità sicura e sostenibile della popolazione in età scolare**, secondo criteri di sistematicità, coerenza, integrazione, orientamento su obiettivi specifici e misurabili, monitoraggio dei risultati e valutazione della loro efficacia, condivisione dei risultati delle esperienze;
 - B2) **campagne locali di informazione e sensibilizzazione** da integrare in una banca generale di comunicazione per la sicurezza stradale (messa in rete delle esperienze di informazione/sensibilizzazione, valorizzazione e diffusione delle esperienze più significative creazione di un sistema di informazione e sensibilizzazione rivolto sia alla popolazione adulta in generale, sia a specifici segmenti e tipologie sociali).
- C) Settore C, interventi su **componenti di incidentalità prioritarie** ai fini del miglioramento complessivo della sicurezza stradale nel Paese, costituito da cinque campi di azione:
- C1) individuazione delle tratte **stradali extraurbane che presentano le maggiori concentrazioni di vittime** per incidenti stradali, analisi dei fattori di rischio, definizione della gamma di interventi efficaci per eliminare o ridurre i fattori di rischio, valutazione delle alternative e scelta della alternativa più soddisfacente, sua definizione progettuale e realizzazione o avvio dell'intervento (o degli interventi);
 - C2) piani, programmi e interventi per **migliorare la sicurezza stradale nelle aree urbane** ad elevata incidentalità stradale attraverso misure di regolamentazione del traffico, riqualificazione del sistema viario, interventi urbanistici ("*Progetto città sicure*");
 - C3) **riduzione dei maggiori divari di rischio** esistenti a livello provinciale attraverso piani di azione che rispondano ad uno specifico protocollo e che prevedano anche attuazioni pilota;
 - C4) misure per la **messa in sicurezza della mobilità su due ruote a motore** basate sull'analisi dell'incidentalità specifica, sulla individuazione delle situazioni e dei fattori di rischio presenti in loco, sull'individuazione delle tipologie di interventi più efficaci, e sulla realizzazione dei relativi interventi (anche in questo caso è opportuno definire un protocollo di riferimento);
 - C5) **progetti pilota e interventi per la messa in sicurezza degli spostamenti casa-lavoro**, con particolare riferimento al pendolarismo, che rispettino un protocollo di analisi, individuazione dei fattori di rischio e delle possibili soluzioni, progettazione delle misure di messa in sicurezza e loro attuazione.



5 MECCANISMO ALLOCATIVO

5.1 ASPETTI GENERALI

Il Ministero dei Trasporti definisce contenuti, campi di applicazione, priorità di intervento e meccanismo allocativi delle risorse, consultando preventivamente Regioni, Province e Comuni.

Il 3° Programma di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale definisce il meccanismo di impiego delle risorse dedicate alla attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale indicate nella legge finanziaria per gli anni 2007, 2008 e 2009. Nel corso del 2007 vengono rese concretamente disponibili le risorse relative alla 1^A annualità.

Le risorse previste in finanziaria per l'anno 2008 saranno rese concretamente disponibili nel 2008 sulla base di due fattori:

- a) **l'avvenuta allocazione delle risorse rese disponibili nel 2007** (in caso di mancata allocazione si attende l'allocazione dei fondi 2007 prima di procedere all'assegnazione dei fondi 2008);
- b) **la rispondenza del programma regionale attivato con le risorse rese disponibili nel 2007 agli obiettivi, ai protocolli e alle priorità indicate dal programma nazionale** (in caso di mancata adesione agli obiettivi, ai protocolli e alle priorità indicate dal 3° programma si attende l'esercizio di un'azione correttiva e di riequilibrio prima di assegnare le risorse del successiva annualità).

Analogo meccanismo viene usato per l'allocazione delle risorse del 2009.

Per seguire la programmazione delle Regioni e la progettazione/attuazione degli interventi di Province e Comuni viene costituito un **tavolo di coordinamento, valutazione e indirizzo**, costituito dal MiT, dalle Regioni e dalle rappresentanze di Province e Comuni. Il tavolo si riunisce in occasione del completamento/avvio di tutte le fasi più significative e concerta le indicazioni per la più efficace attuazione del Piano da trasmettere ai livelli e settori di governo competenti, in relazione a quanto considerato opportuno dallo stesso tavolo.



5.2 FASI ATTUATIVE DEL 3° PROGRAMMA

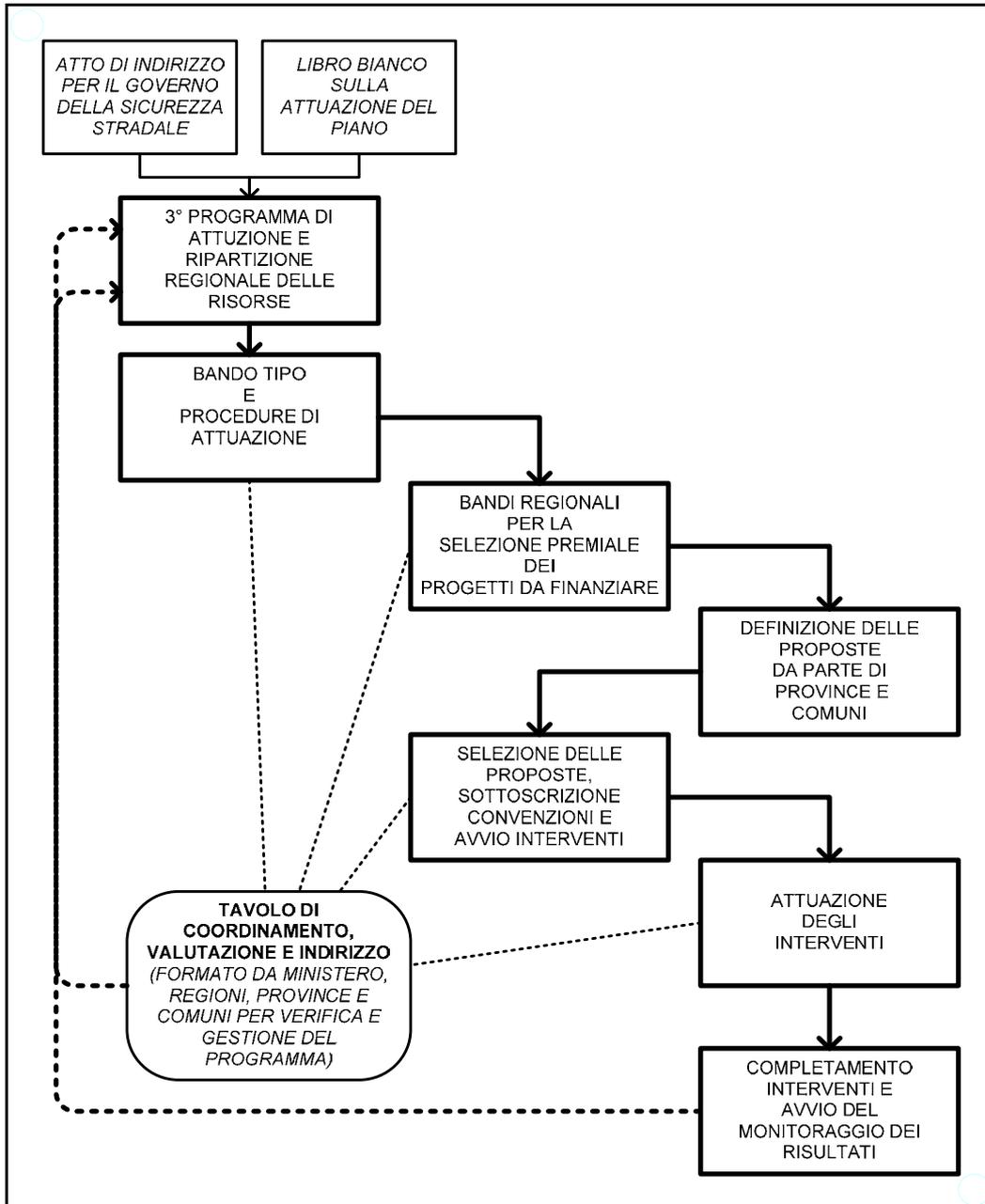
L'attuazione del 3° Programma è organizzata in cinque fasi, come indicato di seguito.

1. Ministero dei Trasporti:
 - a. ripartizione regionale delle risorse in relazione alla distribuzione regionale delle vittime degli incidenti stradali (sui termini della ripartizione si veda l'appendice A, posta di seguito);
 - b. definizione del bando tipo;
 - c. definizione dei protocolli, della documentazione tecnica e delle procedure di attuazione che saranno adottate a livello regionale.
2. Regioni e Province autonome:
 - a. emanazione dei bandi regionali in conformità con il bando tipo definito a livello nazionale;
 - b. costituzione delle commissioni regionali di valutazione (secondo quanto indicato nel bando) e selezione delle proposte da ammettere a finanziamento.
3. Comuni e Province: elaborazione delle proposte.
4. Regioni, Province e Comuni:
 - a. Sottoscrizione delle convenzioni;
 - b. avvio dei lavori /la prima fase essendo costituita dalla presentazione di un programma operativo il cui onere sul totale viene convenzionalmente posto pari al 20%;
 - c. realizzazione degli interventi e creazione della struttura di monitoraggio dello stato di attuazione e dei risultati dell'intervento;
 - d. monitoraggio dei risultati (per non meno di tre anni).
5. Ministero, Regioni, rappresentanze di Province e Comuni:
 - a. Regioni e rappresentanze di Province e Comuni predispongono rapporti trimestrali sullo stato di attuazione dei programmi, le problematiche, le potenzialità, le esigenze di supporti, etc.;
 - b. il Ministero dei Trasporti, in collaborazione con le Regioni, avvia l'azione di monitoraggio e di supporto dell'attuazione del 3° Programma, secondo le indicazioni del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale;

il Ministero dei Trasporti organizza trimestralmente le riunioni del **tavolo di coordinamento, valutazione e indirizzo** per discutere dei rapporti trimestrali elaborati dalle Regioni e dalle rappresentanze di Province e Comuni, nonché dal servizio di monitoraggio nazionale e per concordare indirizzi e azioni da realizzare per la più efficace attuazione del 3° Programma.



SCHEMA DEL MECCANISMO ATTUATIVO DEL 3° PROGRAMMA





6 IL MECCANISMO PREMIALE

6.1 PRINCIPI BASE

La attribuzione delle risorse alle regioni è vincolata alla loro utilizzazione tramite una procedura competitiva che consenta una allocazione premiale delle risorse. Il meccanismo premiale è definito in termini operativi nell'elaborato 2/4, "Bando tipo per interventi di rilevanza nazionale a favore della sicurezza stradale" ed è descritto in dettaglio nell'elaborato 3 / 4, "Documentazione di supporto per la gestione del bando per interventi di rilevanza nazionale a favore della sicurezza stradale" che fornisce indicazioni sia per agevolare l'interpretazione e l'applicazione da parte delle Regioni chiamate a valutare le proposte, sia per fornire un concreto supporto a Province e Comuni per la definizione di proposte coerenti con le priorità e i criteri del programma.

Regioni e Province autonome, previa comunicazione al Ministero dei motivi e dei migliori risultati attesi, per l'allocazione delle risorse, al posto della procedura competitiva sopra richiamata, possono adottare procedure concertative purché siano applicati e pienamente soddisfatti i criteri e i meccanismi premiali indicati di seguito e specificati nel bando tipo (Doc. 2 / 4) e nella documentazione di supporto (Doc 3 / 4) sopra richiamati.

6.2 CRITERI DI VALUTAZIONE

Ai fini dell'individuazione delle proposte di intervento da ammettere al cofinanziamento il meccanismo premiale che costituisce riferimento vincolante per i bandi regionali e per le eventuali procedure concertative) definisce una graduatoria in base a sei ordini di criteri e parametri, come indicato di seguito.

- A) **Rilevanza dei fattori di rischio** sui quali si applica la proposta (da 0 a 40 punti).

*Il primo ordine di parametri tende a **indirizzare le risorse nelle aree del Paese e nelle situazioni dove si concentrano le maggiori quantità di vittime.***

Tale criterio viene articolato in quattro componenti:

- i numero di vittime, entità del danno sociale da incidenti stradali e tassi di rischio (vittime / popolazione) **nella circoscrizione amministrativa di competenza dell'Amministrazione** (o del raggruppamento di Amministrazioni) proponente;



- ii numero di vittime, entità del danno sociale e rilevanza dei fattori di rischio **della situazione specifica** oggetto di intervento;
- iii livello di diffusione a scala regionale e/o nazionale dei fattori di rischio sui quali si opera;
- iv presenza o meno di un'analisi per la individuazione dei suddetti fattori di rischio.

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

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

*Il secondo ordine di parametri tende a **valutare l'efficacia della proposta** e la sua capacità di rimuovere le situazioni di danno sulla quale la proposta si applica, nonché la sua capacità di estendere e innovare l'azione a favore della sicurezza stradale a nuovi ambiti. In sostanza, per conservare i punti del parametri di cui alla lettera A occorre definire un progetto che sia del tutto affidabile per quanto riguarda la sua capacità di eliminare o ridurre radicalmente le situazioni di danno e rischio indicate nella stessa lettera A.*

- C] Coerenza delle azioni del proponente** rispetto all'obiettivo di migliorare la sicurezza stradale, con particolare riferimento agli indirizzi del PNSS (dallo 0% al 100%).

*Il terzo ordine di parametri consente di valutare **l'esperienza del proponente** nel settore della sicurezza stradale e il suo effettivo orientamento a migliorare le condizioni di sicurezza stradale a prescindere dalla occasione di finanziamento in atto e la sua capacità di rimuovere le situazioni di danno sulla quale la proposta si applica.*

In relazione a quanto indicato, per apprezzare il livello di coerenza e di orientamento al miglioramento della sicurezza stradale del pro-



ponente si tiene conto dei seguenti profili (relativi allo stesso proponente):

- i. utilizzazione dei proventi contravvenzionali per migliorare la sicurezza stradale;
- ii. indagini e rilevazioni specifiche sulle condizioni di incidentalità e sui fattori di rischio;
- iii. elaborazione di un rapporto annuale (o con altra cadenza) sullo stato della sicurezza stradale;
- iv. realizzazione e concreta applicazione di intese e accordi con altre istituzioni per condividere, coordinare e rafforzare le misure per il miglioramento della sicurezza stradale;
- v. presenza e livello di operatività di un Ufficio Sicurezza Stradale;
- vi. presenza e livello di operatività di un Centro di Monitoraggio dedicato in modo specifico alla sicurezza stradale;
- vii. presenza e livello di operatività di una Consulta locale sulla sicurezza stradale;
- viii. elaborazione e attuazione di un Piano o Programma specifico per la sicurezza stradale;
- ix. realizzazione di campagne di informazione e sensibilizzazione per la sicurezza stradale;
- x. realizzazione di iniziative di educazione alla sicurezza stradale.
- xi. interventi specifici per la messa in sicurezza del sistema stradale;
- xii. interventi a favore della messa in sicurezza degli utenti deboli (pedoni, ciclisti e conduttori di ciclomotori e motocicli);
- xiii. interventi sulla regolamentazione del traffico mirati in modo specifico a migliorare la sicurezza stradale;
- xiv. partecipazione a programmi e progetti comunitari dedicati alla sicurezza stradale, con particolare riferimento ad elementi quali l'essere stato o meno assegnatario di cofinanziamenti, la realizzazione di interventi e la rilevanza degli interventi realizzati, il punteggio conseguito in eventuali graduatorie di merito e ogni altro elemento utile per valutare la qualità e l'efficacia della partecipazione;
- xv. partecipazione al 1° programma del PNSS, con particolare riferimento ad elementi quali l'essere stato o meno assegnatario di cofinanziamenti, la realizzazione di interventi e la rilevanza degli interventi realizzati, il punteggio conseguito in eventuali graduatorie di merito e ogni altro elemento utile per valutare la qualità e l'efficacia della partecipazione;;
- xvi. partecipazione al 2° programma del PNSS, con particolare riferimento ad elementi quali l'essere stato o meno assegnatario di cofinanziamenti, la realizzazione di interventi e la rilevanza degli interventi realizzati, il punteggio conseguito in eventuali graduatorie di merito e ogni altro elemento utile per valutare la qualità e l'efficacia della partecipazione;;
- xvii. eventuali altre iniziative nel campo della sicurezza stradale.



L'ipotesi è che l'aver realizzato almeno dieci iniziative tra quelle indicate sopra indichi un deciso impegno del proponente a migliorare la sicurezza stradale nel territorio di propria competenza mentre l'aver realizzato un numero inferiore di iniziative indica livelli progressivamente più bassi di attenzione alla tematica della sicurezza stradale.

- D] **Rafforzamento della capacità di governo** (da 0 a 30 punti). Presenza di azioni e interventi che contribuiscono a rafforzare la capacità di governo della sicurezza stradale da parte del proponente (costituzione di strutture e organismi dedicati alla sicurezza stradale, formazione di strumenti tecnici per la gestione della sicurezza stradale, formazione professionale e delle strutture tecniche, etc.). Se tali strutture e strumenti sono già state realizzate e sono pienamente sviluppate al punto da far ritenere il rafforzamento di queste stesse strutture di utilità marginale o secondaria, si attribuisce il punteggio pieno.

*Il quarto ordine di parametri tende a indirizzare le risorse su quei progetti che comprendono un'azione di **rafforzamento stabile strutture e della strumentazione** dedicate alla analisi di sicurezza stradale, alla individuazione dei fattori di rischio, alla valutazione delle alternative di intervento, alla progettazione delle misure da porre in essere, alla gestione degli interventi e della sicurezza stradale, al monitoraggio dell'attuazione degli interventi e al monitoraggio dei risultati conseguiti attraverso gli interventi posti in essere.*

- E] **Intersettorialità, interistituzionalità, partenariato pubblico-privato** (da 0 a 20 punti). Presenza o meno di azioni multisettoriali, partecipazione di più amministrazioni, partecipazione di organismi privati alla definizione e attuazione della progetto. Completezza della proposta in quanto capace di affrontare tutti gli aspetti del rischio e far partecipare attivamente tutti gli attori che possono contribuire a rimuovere o a ridimensionare i fattori di rischio oggetto di intervento.

*Il quinto ordine di parametri tende ad apprezzare la **capacità di coinvolgere nella strategia di miglioramento della sicurezza stradale tutti i soggetti, pubblici e privati, che possono dare un concreto contributo** e a non trascurare alcun settore di intervento.*



F] **Tempestività** (da 0 a 10 punti). Rapidità con la quale l'intervento può essere avviato e completato.

*L'ultimo ordine di parametri tende a premiare i progetti che possono essere avviati e completati nei **tempi più brevi**. Per non disequilibrare le proposte orientandole strumentalmente sugli interventi che possono essere realizzati nei tempi più brevi, i punti assegnati da questo parametro sono abbastanza contenuti così da premiare i più rapidi tra i miglior progetti ma non i progetti più rapidi a prescindere da altri parametri.*

Vengono utilizzati due parametri, i tempi in cui il progetto può essere:

- i. avviato (immediatamente, nel semestre, entro l'anno, successivamente);
- ii. completato (un semestre, un anno, due anni, più di due anni).

Per determinare il punteggio complessivo della proposta ai fini della sua collocazione nella graduatoria unica, sui parametri sopra indicati viene applicato il seguente algoritmo:

$$\text{Punteggio} = (A_{(0-40)} \times B_{(0\%-100\%)} + D_{(0-30)} + E_{(0-20)} + F_{(0-10)}) \times C_{(0\%-100\%)}$$

Per consentire una più agevole e certa determinazione dei punti sia da parte dell'Amministrazione proponente (Comune o Provincia), sia da parte dell'Amministrazione che valuta le proposte (Regione) il proponente è invitato a compilare la "Scheda dei parametri qualificanti", riportata nella documentazione tecnica, allegato B. La compilazione della scheda consente di acquisire tutti gli elementi necessari alla assegnazione dei punteggi che resta di competenza della Regione. Il fatto di esplicitare in uno stesso modulo i contenuti, da parte dell'Amministrazione proponente, e le misure di apprezzamento (i punteggi) da parte dell'Amministrazione valutante, consente una migliore cooperazione tra i diversi soggetti di governo (Comuni, Province, Regioni e Ministero) per individuare le proposte più efficaci.

6.3 DIMENSIONAMENTO DEI COFINANZIAMENTI

L'entità massima del cofinanziamento è determinata in relazione al costo complessivo dell'intervento - o del sistema di interventi - proposto, tenuto conto dell'entità delle vittime. A tale fine sono state definite quattro **fasce di danno sociale** (numero di vittime e costo sociale), come riportato di seguito. L'illustrazione dettagliata della distribuzione territoriale delle vit-



time e del costo sociale e delle fasce di danno sociale è riportata nel documento 4 / 4, *“Documentazione tecnica. Distribuzione territoriale delle vittime degli incidenti stradali e classi di danno.”*.

Fascia AA province e comuni nel cui territorio gli incidenti stradali, nel triennio 2003-2005, hanno determinato le maggiori quote di vittime e di costo sociale (oltre 1.200 milioni di Euro per le Province e oltre 200 milioni di Euro per i Comuni);

Fascia A. province e comuni nel cui territorio gli incidenti stradali nel triennio 2003-2005 hanno determinato quote molto elevate di vittime e costo sociale (tra 400 e 1.200 milioni di Euro per le Province e tra 30 e 200 milioni di Euro per i Comuni)

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

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

Tutte le province rientrano in una delle quattro classi indicate. Circa 5.700 comuni non rientrano in alcuna delle classi sopra indicate in quanto caratterizzati da valori di incidentalità minimi. Nel complesso in questi comuni nel triennio 2003-2005 si sono registrati 814 morti (il 14,0% del totale) e 24.904 feriti (il 7,8% del totale), per un costo sociale di 2.967 milioni di Euro (il 9,4% del totale). Al fine di non disperdere le limitate risorse in interventi di minima entità, queste amministrazioni vengono invitate ad associarsi ad altre o ad operare in una dimensione provinciale, affrontando fattori di rischio e fenomeni di incidentalità di rilevante entità.

7 LA RIPARTIZIONE REGIONALE DELLE RISORSE

Sulla base della distribuzione territoriale delle vittime degli incidenti stradali (si veda quanto indicato nel Doc. 4 / 4, *“Documentazione tecnica. Distribuzione territoriale delle vittime degli incidenti stradali e classi di danno”* e con il **vincolo di consentire alle amministrazioni provinciali e comunali di tutte le regioni di partecipare al processo di innovazione e rafforzamento delle politiche di sicurezza stradale promosso dal 3° Programma di Attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale** e, quindi, a tutte le Regioni di finanziare un certo numero di progetti di miglioramento della sicurezza stradale, è stata definita una ripartizione regionale delle risorse finanziarie disponibili che bilancia l'esigenza di proporzionalità con l'esigenza di coinvolgere tutte le regioni nel processo di miglioramento della sicurezza stradale. In particolare viene determinata la seguente ripartizione regionale di risorse finanziarie.



- A) Sulla base delle esperienze attuative del 1° e del 2° Programma di attuazione sono stati definiti massimali medi di finanziamento a carico del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale di 0,315 milioni di Euro per progetto, con una quota massima di finanziamento a carico del PNSS del 45% (per una dimensione economica media per progetto pari a circa 0,7 milioni di Euro, poco più di quanto si è verificato nel 1° e 2° programma).
- B) Relativamente ai finanziamenti disponibili per l'attuazione del 3° Programma, viene attribuita una **quota fissa** per ciascuna circoscrizione regionale pari a 1,1 milioni di Euro e viene ripartita la quota residua dei finanziamenti in modo **proporzionale al costo sociale**. In tali condizioni anche le regioni di minore dimensione (quelle con un danno da incidenti stradali che oscilla tra lo 0,2% e lo 0,5% del totale), che in una ripartizione rigidamente proporzionale non otterrebbero una quota di risorse sufficiente a cofinanziare alcun progetto di consistenza analoga a quella indicata nel precedente punto A) possono finanziare non meno di 4 progetti. In particolare:
- in tre regioni dove le risorse per il cofinanziamento delle misure per la sicurezza stradale sono comprese tra 1,15 e 1,22 milioni di Euro (Valle d'Aosta, Molise e Basilicata) sarebbe possibile finanziare circa 4 progetti, di più se, in relazione alle minori dimensioni dei fenomeni su cui intervenire, le dimensioni medie degli interventi si riducono);
 - in nove regioni dove le risorse per il cofinanziamento dei progetti sono comprese tra 1,31 e 1,99 milioni di Euro (Provincia di Bolzano e Trento, Umbria, Sardegna, Calabria, Abruzzo, Friuli, Marche e Liguria) sarebbero finanziabili da 4 a 6 progetti;
 - in sei regioni dove le risorse per il cofinanziamento dei progetti sono comprese tra 2,4 e 3,4 milioni di Euro (Campania, Puglia, Sicilia, Piemonte, Toscana e Veneto) sarebbe possibile finanziare da 8 a 10 progetti;
 - in tre regioni dove le risorse per il cofinanziamento dei progetti sono comprese tra 3,9 e 6,0 milioni di Euro (Emilia-Romagna, Lazio e Lombardia) sarebbe possibile finanziare da 12 a 19 progetti.

In queste condizioni le regioni meridionali ricevono complessivamente il 30,1% delle risorse e risulta rispettato il vincolo dell'allocazione di almeno il 30% delle risorse nelle regioni meridionali.



Tabella 1

3° PROGRAMMA.				
RIPARTIZIONE REGIONALE DELLE RISORSE FINANZIARIE				
Regioni	CS ₍₂₀₀₃₋₂₀₀₅₎ (QUOTA % SU TOTALE)	RISORSE FINANZIARIE (QUOTA % SU TOTALE)	EURO	NUMERO INDICATIVO DI PROGETTI FINANZIABILI
Piemonte	7,18%	6,06%	3.211.997	10
Valle d'Aosta	0,19%	2,30%	1.220.912	4
Lombardia	18,31%	12,05%	6.385.835	20
Provincia di Trento	0,87%	2,67%	1.415.423	5
Provincia di Bolzano	0,77%	2,61%	1.385.233	4
Veneto	8,43%	6,73%	3.568.423	11
Friuli e Venezia Giulia	2,33%	3,46%	1.831.482	6
Liguria	3,32%	3,99%	2.112.867	7
Emilia-Romagna	10,24%	7,71%	4.085.899	13
Toscana	7,80%	6,40%	3.391.517	11
Umbria	1,62%	3,07%	1.627.222	5
Marche	3,24%	3,94%	2.090.301	7
Lazio	12,49%	8,92%	4.726.961	15
Centro Nord	76,79%	69,91%	37.054.072	117
Abruzzo	2,27%	3,42%	1.814.001	6
Molise	0,31%	2,36%	1.253.436	4
Campania	4,97%	4,87%	2.583.677	8
Puglia	5,06%	4,92%	2.609.098	8
Basilicata	0,46%	2,45%	1.297.104	4
Calabria	2,05%	3,30%	1.749.685	6
Sicilia	6,05%	5,46%	2.892.253	9
Sardegna	2,04%	3,30%	1.746.673	6
Sud	23,21%	30,09%	15.945.928	50
ITALIA	100,00%	100,00%	53.000.000	167

CS₍₂₀₀₃₋₂₀₀₅₎: Costo sociale determinato dal numero di incidenti e dal numero ponderato di vittime (morti e feriti) nel triennio 2003-2005. I parametri per il calcolo del costo sociale sono definiti nel Piano Nazionale della Sicurezza Stradale. Il Costo sociale è stato già adottato quale parametro di riferimento sia per la ripartizione territoriale delle risorse, sia per la definizione dei massimali di cofinanziamento nel 1° e nel 2° Programma di attuazione. I dati su incidenti, morti e feriti nel triennio 2003-2005 sono stati resi disponibili dall'Istat.

Segreteria Tecnica della Consulta Nazionale sulla Sicurezza Stradale.