

## Piano Nazionale della Sicurezza Stradale - Programma Pilota della Regione Lazio

### RELAZIONE ILLUSTRATIVA

#### PREMESSA

1. IL CONTESTO
2. OBIETTIVI SPECIFICI DEL PROGRAMMA PILOTA
3. CAMPI DI INTERVENTO
4. FASI ATTUATIVE DEL PROGRAMMA PILOTA
5. CRITERI DI PREMIALITA' E MODALITA' DI EROGAZIONE DELLE RISORSE
6. DIMENSIONAMENTO DEI COFINANZIAMENTI

#### PREMESSA

La Regione Lazio ha dato attuazione al Piano Nazionale della Sicurezza Stradale con l'adozione dei relativi programmi e, attraverso le relative risorse, messe a disposizione dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha finanziato nel corso degli ultimi anni numerosi interventi promossi da Comuni e Province volti a migliorare la sicurezza stradale sul proprio territorio.

Il Programma Pilota intende continuare a finanziare nuovi progetti proposti da Amministrazioni Locali a rilevanza strategica per il miglioramento della sicurezza stradale, mediante l'utilizzo delle economie derivanti dal 3° e 4°-5° Programma di attuazione del PNSS, tenuto conto dei dati e delle analisi di incidentalità riferite al territorio della Regione Lazio, elaborate da Astral, soggetto attuatore del costituendo Centro di Monitoraggio della Sicurezza Stradale della Regione Lazio e degli obiettivi individuati dal Piano Nazionale della Sicurezza Stradale.

Le risorse disponibili e le ulteriori risorse derivanti da nuove revoche ed economie, saranno pertanto assegnate a quegli interventi che rientrano nei campi d'azione già individuati nei precedenti Programmi di attuazione, ulteriormente implementati e, sulla base dei criteri previsti nello stesso Programma Pilota, saranno destinate prioritariamente ai territori i cui dati di incidentalità, nell'ultimo triennio, necessitano di più elevati livelli di attenzione.

Finalità della procedura è implementare le graduatorie già esistenti in riferimento al 3° e al 4°-5° programma di attuazione del PNSS. Poiché ogni amministrazione non può risultare beneficiaria di più di un finanziamento per Programma, coerentemente con quanto già previsto nei precedenti bandi di cui al 3°, 4°-5° Programma di attuazione del PNSS, non saranno prese in esame le proposte delle Amministrazioni che risultano già beneficiarie di finanziamento in entrambi i programmi sopra citati, ad eccezione del Comune di Roma Capitale il quale, in considerazione delle particolari caratteristiche dimensionali, demografiche e dei dati di

## Piano Nazionale della Sicurezza Stradale - Programma Pilota della Regione Lazio

incidentalità e di costo sociale disponibili, potrà essere beneficiaria di massimo due finanziamenti per ogni Programma.

Coerentemente con il Protocollo di Intesa sottoscritto con la Regione Lazio in data 22 gennaio 2016, le Amministrazioni che parteciperanno al Programma pilota si impegnano a destinare per l'intervento proposto, nell'ambito del proprio cofinanziamento, una quota pari a non meno del 10% del costo complessivo dell'intervento attraverso le risorse derivanti dai proventi di cui all'art 208, comma 5, del Dlgs. 285 del 30 aprile 1992, riferite alla precedente annualità.

Qualora l'ammontare di tali risorse fosse inferiore alla percentuale come sopra prevista, il Comune dovrà comunque garantire nell'ambito della propria quota di partecipazione finanziaria, un importo almeno pari al 10% dell'effettivo incasso di tali proventi.

Il Programma Pilota viene definito dagli elaborati di seguito indicati:

**1/4 Relazione illustrativa.**

**2/4 Avviso** per interventi a favore della sicurezza stradale e relativa modulistica per la presentazione della proposta.

**3/4 Documentazione di supporto:**

- 1) Schema di domanda di partecipazione
- 2) all. A - Modulo di proposta
- 3) all. B - Scheda dei parametri qualificanti
- 4) all. C - Convenzione tipo

**4/4 Documentazione tecnica:**

- 1) Rapporto quadro sulla sicurezza stradale nel Lazio a tutto il 2014 – analisi a livello provinciale
- 2) Elementi generali di analisi sull'incidentalità nei Comuni del Lazio
- di supporto per la compilazione della Domanda di Partecipazione:
- 3) Classificazione danno – rischio Province
- 4) Classificazione danno – rischio Comuni
- di supporto per la compilazione dell'All. B Scheda dei parametri qualificanti:
- 5) Comuni\_ Costo sociale procapite
- 6) Comuni\_Tasso di mortalità
- 7) Comuni\_Tasso di lesività
- 8) Province\_Costo sociale procapite
- 9) Province\_Tasso di mortalità
- 10) Province\_Tasso di lesività

*Le elaborazioni sono state effettuate nell'ambito delle attività del Centro di Monitoraggio della sicurezza stradale della Regione Lazio- CEREMSS, utilizzando dati base ISTAT, rilevati attraverso le schede CTT-INC, e dati unitari del Costo Sociale (fonti ACI e Ministero Infrastrutture e Trasporti).*

**La documentazione di supporto e la documentazione tecnica saranno rese disponibili sul sito internet della Regione Lazio.**

## Piano Nazionale della Sicurezza Stradale - Programma Pilota della Regione Lazio

### **1 IL CONTESTO**

#### **La Regione Lazio**

Nel 2014, gli incidenti stradali in Italia sono stati 177.031 di cui sul solo territorio laziale 20.589 ed hanno causato complessivamente 3.381 morti e 251.147 feriti di cui nella sola Regione Lazio 371 morti e 28.595 feriti.

Sulle strade del territorio laziale, nel 2014, il costo sociale per incidenti stradali (oltre 2.698 milioni di Euro) è stato pari all' 1,48% del Prodotto Interno Lordo regionale. Il dato laziale, sempre in riferimento all'anno 2014 presenta, per ogni 1.000.000 di abitanti, un numero di feriti pari a 4.871 e un numero di morti pari a 63, con un costo sociale procapite di 460 Euro.

Approfondimenti di dettaglio in merito alle analisi e rappresentazioni dei più importanti indicatori di incidentalità sono stati elaborati nell'ambito delle attività del Centro di Monitoraggio della Sicurezza Stradale della Regione Lazio - CEREMSS e sono rappresentati nei documenti pubblicati sul sito internet della Regione Lazio, cui si rinvia per i puntuali riferimenti. In tali documenti vengono riportati alcuni risultati dell'analisi sull'incidentalità a livello comunale e provinciale e gli andamenti dei più importanti indicatori che permettono di avere una visione generale sullo stato dell'incidentalità, le classi di danno/rischio in cui ogni Comune o Provincia è classificato.

### **2 OBIETTIVI SPECIFICI DEL PROGRAMMA PILOTA**

L'obiettivo generale assunto a livello nazionale è di giungere al 2020 ad un dimezzamento del numero delle vittime rispetto al totale dei decessi registrato nel 2010. Gli obiettivi del Programma Pilota, richiamano gli obiettivi del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale e mirano a contribuire, anche per la Regione Lazio, al raggiungimento di tale finalità generale.

Si assume, inoltre, il relativo obiettivo specifico di riduzione del numero di morti per determinate categorie a maggior rischio, ossia quelle categorie di utenti della strada quali pedoni, ciclisti, utenti delle due ruote a motore (motociclisti e ciclomotoristi), utenti coinvolti in incidenti in itinere, bambini, che, rispetto alle altre, manifestano un rischio maggiore o offrono un più elevato potenziale di miglioramento.

Finalità particolari del Programma Pilota sono quindi:

- il miglioramento della formazione e dell'educazione degli utenti della strada;
- rafforzamento della *governance* della sicurezza stradale e azioni di prevenzione e controllo (*enforcement*)
- il miglioramento della sicurezza delle infrastrutture stradali;
- promozione dell'uso dei dispositivi di sicurezza ( cinture, caschi, seggiolini...) e delle nuove tecnologie per migliorare la sicurezza stradale
- il rafforzamento degli interventi rivolti a particolari categorie a maggior rischio quali pedoni, ciclisti, utenti delle due ruote a motore (motociclisti e ciclomotoristi), utenti coinvolti in incidenti in itinere, bambini.

Al fine di dimezzare il numero di vittime di incidenti stradali entro il 2020, è necessario continuare l'azione di rafforzamento della capacità di governo della sicurezza stradale a livello regionale e locale, con un sistema di azioni in grado di ridurre velocemente il numero delle vittime di incidenti

## Piano Nazionale della Sicurezza Stradale - Programma Pilota della Regione Lazio

stradali e di messa in sicurezza di strade, territori e modalità di spostamento che registrano alti livelli di rischio o un deterioramento delle condizioni di sicurezza.

Per creare le condizioni favorevoli ad un aumento strutturale e durevole dell'efficacia delle azioni poste in essere, analogamente a quanto previsto dal 3°, 4° - 5° Programma di attuazione, il Programma Pilota intende sostenere la concertazione interistituzionale e il partenariato pubblico e privato, rafforzare le capacità di governo della sicurezza stradale, migliorare i meccanismi premiali, allocare le risorse disponibili in base a parametri e dati di incidentalità riferiti alle ultime annualità, dando particolare rilievo alla tempestività degli interventi proposti, in considerazione della necessità di procedere in tempi brevi all'utilizzo delle risorse che risultano a disposizione della Regione Lazio.

### **3 CAMPI DI INTERVENTO**

In relazione a quanto sopra considerato, i campi di intervento ammessi ai finanziamenti del Programma Pilota sono quelli previsti dal bando di cui al 4°-5° Programma di attuazione, come di seguito richiamati ed attualizzati:

A) Settore A, rafforzamento della **capacità di governo della sicurezza stradale**, costituito da cinque campi di azione, come indicato di seguito.

A1) Realizzazione di strumenti di coordinamento, pianificazione e programmazione delle misure a favore della sicurezza stradale di livello comunale, intercomunale e provinciale. Gli strumenti finanziabili dal Piano devono riguardare tutte le componenti infrastrutturali, di mobilità e di incidentalità del territorio sul quale si applicano.

A2) Rafforzamento di centri di monitoraggio locali già esistenti e relativa implementazione ai fini di un raccordo con il Centro di monitoraggio della sicurezza stradale della Regione Lazio - CEREMSS.

A3) 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.

A4) 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.

B) Settore B, formazione di una **nuova cultura della sicurezza stradale**, costituito da tre campi di azione, come indicato di seguito.

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

## Piano Nazionale della Sicurezza Stradale - Programma Pilota della Regione Lazio

significative, creazione di un sistema di informazione e sensibilizzazione rivolto sia alla popolazione adulta in generale, sia a specifici segmenti e tipologie sociali).

B3) Costituzione di consigli, consulte e associazioni per promuovere la diffusione della cultura della sicurezza stradale e/o la realizzazione di misure per migliorare la sicurezza stradale.

C) Settore C, interventi su **componenti di incidentalità prioritarie** ai fini del miglioramento complessivo della sicurezza stradale nella Regione, costituito da sette campi di azione, come indicato di seguito.

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, attraverso misure di regolamentazione del traffico, riqualificazione del sistema viario, interventi urbanistici ("Progetto città sicure").

C3) Piani, programmi e interventi per migliorare la sicurezza della mobilità ciclopeditale sia attraverso una opportuna regolamentazione del traffico, sia attraverso la creazione di percorsi protetti e riservati. Una elevata priorità dovrà essere attribuita alle proposte che prevedono la creazione di ampie aree protette o un rilevante ampliamento della superficie stradale riservata esclusivamente alla mobilità ciclopeditale o, ancora, la creazione di una ampia rete di percorsi ciclopeditali protetti o con esclusione del traffico motorizzato da tutta la sede stradale.

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 che tengano conto dei fattori di rischio specifici di tale categoria di utenti della strada: promozione di misure di moderazione delle velocità in ambito urbano, di azioni di sensibilizzazione e informazione sul contrasto all'uso di alcol e droghe e sull'utilizzo di dispositivi di protezione ed alta visibilità.

C5) Misure per la messa in sicurezza dei pedoni, quali ad esempio la moderazione delle velocità in ambito urbano, la realizzazione di Zone 30 con interventi di traffic calming specifici per i pedoni, la realizzazione di percorsi e attraversamenti pedonali sicuri, la promozione di azioni di sensibilizzazione della collettività sul contrasto dei comportamenti a rischio e sul problema della vulnerabilità e della scarsa visibilità di questa fascia di utenti della strada.

C6) Misure a favore del miglioramento della sicurezza della mobilità su strada degli anziani attraverso un'adeguata informazione sui rischi specifici dell'età più avanzata, i rischi indotti dall'uso di farmaci, la creazione di servizi di trasporto dedicati, la realizzazione di percorsi e di attraversamenti pedonali sicuri, di aree di incontro ideati in modo specifico per le esigenze di sicurezza degli anziani, di interventi di moderazione della velocità in ambito urbano.

## Piano Nazionale della Sicurezza Stradale - Programma Pilota della Regione Lazio

C7) Piani, programmi e interventi per migliorare la sicurezza della mobilità dei bambini attraverso la creazione di percorsi protetti e riservati, in particolare nei percorsi casa-scuola-casa ed in prossimità delle fermate dei mezzi pubblici, azioni di educazione prescolare e scolastica finalizzate a rendere più sicuro il comportamento dei bambini su strada sia negli spostamenti a piedi o in bicicletta, azioni di formazione e sensibilizzazione per gli adulti di riferimento sull'importanza del corretto uso dei sistemi di ritenuta per i bambini a bordo di veicoli.

C8) Progetti pilota e interventi per la messa in sicurezza degli spostamenti casa-lavoro - con particolare riferimento al pendolarismo e agli incidenti in itinere; attività di sensibilizzazione sui rischi derivanti da alta velocità, stanchezza, distrazione e stress alla guida.

### **4 FASI ATTUATIVE DEL PROGRAMMA PILOTA**

L'attuazione del Programma Pilota prevede le fasi di seguito indicate:

- a) La Regione Lazio pubblica un avviso regionale in merito al Programma Pilota, come definito a seguito della procedura di concertazione con Anci Lazio e Upi Lazio, corredato da relativa documentazione di supporto e tecnica;
- b) Le Amministrazioni interessate trasmettono, entro 30 gg dalla pubblicazione dell'avviso, le proposte ai fini della partecipazione al Programma Pilota;
- c) La Regione Lazio costituisce una Commissione per la valutazione delle proposte presentate per la definizione della graduatoria, ai fini dell'ammissione al finanziamento.
- e) Le Amministrazioni i cui progetti risultano in posizione utile in graduatoria procedono alla sottoscrizione della relativa convenzione con la Regione Lazio, regolante i reciproci rapporti ai fini dell'attuazione dell'intervento.
- f) La Regione Lazio comunica al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la rimodulazione delle graduatorie di cui al 3° e 4°-5° Programma di attuazione del PNSS, con l'indicazione delle nuove amministrazioni ammesse al finanziamento.

### **5 CRITERI DI PREMIALITA' E MODALITA' DI EROGAZIONE DELLE RISORSE**

Saranno ammessi al cofinanziamento, fino alla concorrenza dell'importo disponibile, gli interventi il cui punteggio finale sia almeno pari a 35, secondo la graduatoria approvata dalla Regione Lazio.

L'individuazione delle proposte di intervento viene effettuata tramite una procedura di tipo concertativo e prevede l'applicazione di un meccanismo premiale, già individuato nel 3°, 4°- 5° Programma di attuazione del PNSS al fine di definire l'idoneità della proposta in base a sette ordini di criteri e parametri di valutazione, come indicati di seguito:

A) **Rilevanza dei fattori di rischio** sui quali si applica la proposta (da 0 a 30 punti).

*Il primo ordine di parametri tende a **indirizzare le risorse nei Comuni e nelle Province dove si concentrano i maggiori livelli di costo sociale.***

Tale criterio viene articolato in tre componenti:

## Piano Nazionale della Sicurezza Stradale - Programma Pilota della Regione Lazio

i) tasso di mortalità, tasso di ferimento e costo sociale pro-capite nell'ultimo triennio **nella circoscrizione amministrativa di competenza dell'Amministrazione** (o del raggruppamento di Amministrazioni) proponente;

ii) numero di incidenti, numero di vittime, numero di feriti **della situazione specifica** oggetto della proposta di intervento nel triennio 2012-2014;

**B] Capacità di contrasto della proposta** (da 0 a 10 punti).

*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. Sarà valutata quindi la capacità da parte dell'intervento proposto di eliminare o ridurre radicalmente le situazioni di danno e rischio indicate nella stessa lettera A.*

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

**C] Coerenza delle azioni del proponente rispetto all'obiettivo di migliorare la sicurezza stradale, con particolare riferimento agli indirizzi del PNSS** (da 0 a 9).

*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 dall'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 sopra, per apprezzare il livello di coerenza e di orientamento al miglioramento della sicurezza stradale del proponente 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, bambini);
- 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



## Piano Nazionale della Sicurezza Stradale - Programma Pilota della Regione Lazio

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 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 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. partecipazione al 3° o al 4°-5° programma del PNSS, con particolare riferimento ad elementi quali l'essere stato 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;

xviii. Realizzazione di altre azioni finalizzate in modo specifico a migliorare i livelli della sicurezza stradale.

Ad ognuno dei precedenti elementi vengono attribuiti fino a 0,5 punti.

### **D] Rafforzamento della capacità di governo (da 0 a 10 punti).**

*Il quarto ordine di parametri tende a indirizzare le risorse su quei progetti che comprendono un'azione di rafforzamento stabile delle strutture e della strumentazione dedicate alla analisi di sicurezza stradale, all'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.*

Presenza di azioni e interventi che contribuiscono a rafforzare la capacità di governo della sicurezza stradale da parte del proponente (Rafforzamento di strutture e organismi dedicati alla sicurezza stradale, formazione di strumenti tecnici per la gestione della sicurezza stradale, formazione professionale e delle strutture tecniche, etc.).

### **E] Intersectorialità, interistituzionalità, partenariato pubblico privato (da 0 a 10 punti).**

*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.*

Presenza o meno di azioni multisettoriali, partecipazione di più amministrazioni, partecipazione di organismi privati alla definizione e attuazione del progetto. Completezza della proposta in quanto capace di affrontare tutti gli aspetti del rischio e far partecipare attivamente tutti gli attori che possono contribuire a rimuovere o a ridimensionare i fattori di rischio oggetto di intervento.

### **F] Tempestività (da 0 a 21 punti).**

*L'ultimo ordine di parametri tende a premiare i progetti che possono essere avviati nei tempi più brevi e completati secondo previsioni di progetto.*

Rapidità con la quale l'intervento può essere avviato e completato. A tal fine saranno pertanto valutati due parametri:

- i. Carattere della fase progettuale (preliminare/progetto di fattibilità tecnica ed economica, definitivo, esecutivo)



## Piano Nazionale della Sicurezza Stradale - Programma Pilota della Regione Lazio

- ii. Tempi per l'avvio dell'intervento, a partire dalla comunicazione di ammissione al finanziamento. Qualora i tempi dichiarati in sede di partecipazione non saranno rispettati senza giustificato motivo, il finanziamento potrà essere revocato.

**G) Utilizzo dei proventi sanzionatori (da 0 a 10 punti).** Una premialità ulteriore viene inoltre riconosciuta a quegli Enti che decideranno di destinare al progetto, nell'ambito della propria quota di cofinanziamento, un importo superiore al 10% derivante dall'ammontare dei proventi delle sanzioni amministrative per infrazioni al codice della strada riferito all'annualità precedente.

Per determinare il punteggio complessivo della proposta ai fini della valutazione di idoneità, sui parametri sopra indicati viene applicata la seguente formula:

$$\text{Punteggio} = A(0-30) + B(0-10) + C(0-9) + D(0-10) + E(0-10) + F(0-21) + G(0-10)$$

Per consentire la valutazione di tutti gli aspetti utili indicati nei parametri sopra riportati, il proponente dovrà compilare la "Scheda dei parametri qualificanti", riportata nella prevista documentazione tecnica, allegato B.

La corretta e completa compilazione del Modulo di proposta (all. A) e della Scheda dei parametri qualificanti (all. B) consentirà alla Commissione di valutazione di disporre del maggior numero di elementi per la valutazione e per l'assegnazione dei relativi punteggi.

Le modalità di erogazione delle risorse sono definite all'interno della Convenzione da sottoscrivere con la Regione Lazio e richiamano le condizioni già previste in attuazione del 3° e 4°-5° Programma del PNSS.

### **6 DIMENSIONAMENTO DEI COFINANZIAMENTI**

La quota massima di percentuale di cofinanziamento per ogni intervento ammesso è pari al **70%**. Tale quota non può comunque superare l'importo stabilito sulla base del livello di danno/rischio attribuito ad ogni Comune/Provincia dall'analisi sul costo sociale degli incidenti avvenuti nell'ultimo triennio di cui alla documentazione tecnica allegata [Classificazione danno – rischio Province; Classificazione danno – rischio Comuni].

Il massimale di cofinanziamento previsto per ogni intervento è determinato in relazione alla matrice danno/rischio di seguito riportata che evidenzia, con diversa colorazione, il maggiore o minore livello di criticità in materia di sicurezza stradale, derivante dalle elaborazioni di cui alla documentazione tecnica allegata.

## Piano Nazionale della Sicurezza Stradale - Programma Pilota della Regione Lazio

Matrice bidimensionale danno/rischio e i valori corrispondenti a ciascuna cella

	CLASSIFICAZIONE bidimensionale (SINTESI)				
	COSTO SOCIALE PRO CAPITE MEDIO TRIENNIO				
COSTO SOCIALE TOTALE IN UN TRIENNIO ((CS Incidenti + CS Morti + CS Feriti) + 35,5 % incidenza Incidenti senza danni a persone)	MASSIMO $X \geq 750$	ELEVATO $750 > X \geq 500$	MEDIO $500 > X \geq 250$	BASSO $250 > X \geq 50$	MINIMO O NULLO $50 > X \geq 0$
MASSIMO $X \geq 45.000.000$	25	20	15	10	5
ELEVATO $45.000.000 > X \geq 12.000.000$	20	16	12	8	4
MEDIO $12.000.000 > X \geq 3.000.000$	15	12	9	6	3
BASSO $3.000.000 > X \geq 300.000$	10	8	6	4	2
MINIMO O NULLO $300.000 > X \geq 0$	5	4	3	2	1

Intervallo livelli  
di danno/rischio

[20, 25]
[10, 16]
[5, 9]
[1, 4]

- 1) Amministrazioni o raggruppamenti di amministrazioni che rientrano nella **fascia 20-25 (Elevato)** possono beneficiare di un massimale di cofinanziamento pari a € 600.000,00;
- 2) Amministrazioni o raggruppamenti di amministrazioni che rientrano nella **fascia 10-19 (Medio)** possono beneficiare di un massimale di cofinanziamento pari a € 400.000,00;
- 3) Amministrazioni o raggruppamenti di amministrazioni che rientrano nella **fascia 5-9 (Basso)** sono beneficiare di un massimale di cofinanziamento pari a € 300.000,00;
- 4) Amministrazioni o raggruppamenti di amministrazioni che rientrano nella **fascia 1-4 (Minimo o Nullo)** di un massimale di cofinanziamento pari a € 200.000,00.