

Piano Nazionale della Sicurezza Stradale - 4° e 5° Programma di attuazione

BANDO PER INTERVENTI A FAVORE DELLA SICUREZZA STRADALE

Art. 1 – Riferimenti normativi

- 1) Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in relazione a quanto previsto dal “*Piano Nazionale della Sicurezza Stradale*” approvato con deliberazione CIPE n. 100 del 29 novembre 2002, dalla legge finanziaria 2007, comma 1035 e per le finalità di cui al 4° e 5° Programma di attuazione, ha destinato un importo complessivo di € 84.350.000,00 da ripartire tra le Regioni e le Province Autonome di Trento e Bolzano. Con D.M. n. 296 del 29 dicembre 2008 e con D.M. n. 563 del 10 luglio 2009 è stato attribuito alla Regione Lazio per tale finalità un importo complessivo di € 8.951.456,05, attualmente iscritto al Bilancio Regionale sui Capitoli a destinazione vincolata 434192/E e D12127/U.

Art. 2 – Obiettivi

- 1) Il presente bando in conformità con quanto previsto dal “4° e 5° Programma di attuazione”, è finalizzato a:
 - sviluppare e rafforzare le capacità di governo della sicurezza stradale presso le Regioni, le Province e i Comuni e ad incentivare la crescita degli investimenti per migliorare la sicurezza stradale;
 - favorire la formazione di una nuova cultura della sicurezza stradale presso i cittadini in età scolare, presso gli adulti e presso i decisori e i tecnici che possono contribuire al miglioramento della sicurezza stradale;
 - promuovere lo sviluppo di interventi ad alta efficacia - distribuiti su tutta la gamma dei campi di intervento prioritari indicati nel successivo art. 3, ai commi 2), 3) e 4) - e favorirne la diffusione in modo da determinare, a parità di risorse disponibili, la più ampia e celere riduzione delle vittime degli incidenti stradali.
- 2) Tali obiettivi dovranno essere perseguiti in coerenza con i principi di premialità, proporzionalità, specificità/aggiuntività, priorità, intersettorialità e completezza indicati nel “4° e 5° Programma di attuazione”.
- 3) I campi di azione e le tipologie di intervento dovranno essere scelte con diretto e stretto riferimento:
 - ai risultati di una analisi di sicurezza stradale e all’individuazione dei principali fattori di rischio che riguardano in generale il territorio di competenza della/e Amministrazione/i proponente/i e, qualora l’intervento si localizzi in un’area o in un sito specifico, con particolare riferimento a tale area o sito;

Piano Nazionale della Sicurezza Stradale - 4° e 5° Programma di attuazione

- agli obiettivi generali di miglioramento della sicurezza e riduzione del numero delle vittime, in coerenza con quanto previsto dal Programma di azione europeo per la sicurezza stradale e dal Piano Nazionale della Sicurezza Stradale allo scopo di individuare l'azione o il sistema di azioni che, nell'ambito delle risorse date, consente il massimo avvicinamento a tali obiettivi generali;
- al confronto tra diverse possibilità di intervento e all'individuazione delle soluzioni che presentano le migliori prospettive in termini di rapporto tra risultati attesi e mezzi professionali, finanziari e strumentali impegnati per il conseguimento di tali risultati.

Art. 3 - Contenuti

- 1) Sono finanziabili interventi dedicati in modo specifico al miglioramento della sicurezza stradale con riferimento ai campi di intervento prioritari elencati di seguito.
- 2) **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) definizione e attuazione di piani di addestramento 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;
 - A3) 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;
- 3) **Settore B**, formazione di una nuova cultura della sicurezza stradale, costituito da tre 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

Piano Nazionale della Sicurezza Stradale - 4° e 5° Programma di attuazione

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);
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.

4) **Settore C**, interventi su **componenti di incidentalità prioritarie** ai fini del miglioramento complessivo della sicurezza stradale nel Paese, costituito da sette 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, 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 ciclopedonale 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 una rilevante estensione delle superfici stradali riservata esclusivamente alla mobilità ciclopedonale o, ancora, la creazione di una ampia rete di percorsi ciclopedonali 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, e sulla realizzazione dei relativi interventi (anche in questo caso è opportuno definire un protocollo di riferimento);

Piano Nazionale della Sicurezza Stradale - 4° e 5° Programma di attuazione

- C5) misure a favore del miglioramento della sicurezza della mobilità su strada dei cittadini anziani attraverso una adeguata informazione sui rischi specifici della mobilità su strada nella età più avanzata, i rischi indotti dall'uso di farmaci, la creazione di servizi di trasporto dedicati, la realizzazione di percorsi ciclopeditoni e aree di incontro ideati in modo specifico per le esigenze di sicurezza degli anziani;
- C6) 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;
- C7) 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.
- 5) Oltre alla formazione al governo della sicurezza stradale, che costituisce uno specifico campo di applicazione, come indicato nel precedente comma 2), lettera A1, anche le misure riferite a tutti gli altri campi di intervento elencati nei commi 2), 3) e 4) possono comprendere azioni formative specifiche. La presenza di azioni formative costituisce fattore premiale, come indicato nel successivo art. 7, comma 1), lettere D] ed E].
- 6) Le Amministrazioni assegnatarie di finanziamento hanno l'obbligo di monitorare l'attuazione dell'intervento e i risultati conseguiti attraverso l'intervento posto in essere, in termini di riduzione delle vittime degli incidenti stradali, per non meno di tre anni dalla conclusione dell'intervento stesso. Le risultanze di tale monitoraggio e le relative conclusioni devono essere trasmesse all'Area Viabilità e Sicurezza Stradale della Direzione Regionale Infrastrutture della Regione Lazio.
- 7) Le Amministrazioni assegnatarie di finanziamento dovranno assicurare un'ampia e chiara informazione di natura generale (prevalentemente riferita ai cittadini) e di natura tecnico-amministrativa (prevalentemente riferita agli altri soggetti che operano nel campo della sicurezza stradale) sulle azioni poste in essere (obiettivi, aspetti tecnici, aspetti economici, aspetti procedurali) e sui risultati conseguiti. Tale informazione rispetterà, ove presenti, i formati, gli standard, le modalità di comunicazione e le quote minime di impegno sul costo complessivo dell'intervento indicate dalla Regione Lazio.
- 8) Le suddette Amministrazioni assicureranno altresì il più ampio supporto e

Piano Nazionale della Sicurezza Stradale - 4° e 5° Programma di attuazione

la più completa documentazione al monitoraggio regionale e nazionale e forniranno tutti gli elementi utili per consentire un agevole accesso agli strumenti informatici, ai prodotti tecnologici, alle metodologie e la loro utilizzazione non onerosa da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, delle Regioni, delle Province e dei Comuni, secondo quanto indicato nel successivo art. 9, comma 3°.

- 9) Gli interventi potranno riguardare uno o più Settori di cui al precedente articolo 3. L'integrazione di diversi campi di azione in un progetto unitario e coerente costituisce fattore premiale aggiuntivo, come indicato nel successivo articolo 7, comma 1°, lettera E.

Art. 4 – Destinatari

- 1) Possono presentare proposte per accedere ai cofinanziamenti le Province e i Comuni, in forma singola o associata.
- 2) Ogni amministrazione potrà candidarsi con **una sola proposta**.
- 3) Non potranno essere ammesse proposte che risultino in contrasto con eventuali strumenti di pianificazione e programmazione regionale di sicurezza stradale adottati dalla Regione.
- 4) Alle singole Amministrazioni, o ai raggruppamenti di queste, possono essere associati in partenariato altri organismi, pubblici o privati, interessati al miglioramento della sicurezza stradale, che partecipano direttamente alla definizione ed attuazione della proposta di intervento e contribuiscono ad attuarla e a sostenerne gli oneri.
- 5) L'impegno a partecipare attivamente alla definizione e alla attuazione della proposta e a sostenerne gli oneri, da parte di più settori di una stessa Amministrazione locale o di più Amministrazioni locali (di identico o diverso livello) in un rapporto di concertazione interistituzionale o di altri organismi e strutture pubbliche o private, in un rapporto di partenariato, costituisce fattore premiale, come indicato in dettaglio nel successivo art. 7 – Valutazione delle proposte, comma 1), lettera E].

Art. 5 - Presentazione delle domande e assegnazione dei finanziamenti

- 1) I finanziamenti saranno assegnati alle proposte che risulteranno più coerenti con gli obiettivi e con i contenuti del *“Piano Nazionale della Sicurezza Stradale”* e del *“4° e 5° Programma di attuazione”*, sulla base della

Piano Nazionale della Sicurezza Stradale - 4° e 5° Programma di attuazione

graduatoria di cui al successivo articolo 8.

- 2) Per concorrere all'assegnazione del cofinanziamento, l'Amministrazione, o il raggruppamento di Amministrazioni, proponente presenta domanda alla Direzione Regionale Infrastrutture della Regione Lazio - Area Viabilità e Sicurezza Stradale - Via Capitan Bavastro 108, 00154 ROMA, sulla base dello schema riportato nella Documentazione di supporto allegata al presente bando, alla Sezione 1, **corredata dalla seguente documentazione:**
- a) il **“Modulo di proposta”** dell'intervento, il cui schema è riportato nella Documentazione di supporto allegata al presente bando, alla Sezione 2, allegato A;
 - b) la **“Scheda dei parametri qualificanti”**, il cui schema è riportato nella Documentazione di supporto allegata al presente bando, alla Sezione 2, allegato B;
 - c) la **“Analisi generale della sicurezza stradale”** compilata come indicato nella Documentazione di supporto alla Sezione 2, allegato C;
 - d) nel caso in cui la proposta venga presentata da più di una Amministrazione, dovrà essere allegato l'atto (**accordo di programma, intesa, convenzione, altro**) attraverso il quale le diverse Amministrazioni esprimono la proposta di intervento, adottano il progetto e assumono gli impegni di cui ai punti successivi ed indicano l'Amministrazione capofila;
 - e) il **progetto relativo alle azioni da realizzare**, indicando gli obiettivi, gli oneri da sostenere, le risorse professionali, le strutture tecniche e la strumentazione che sarà impegnata per la realizzazione di ciascun intervento. Nel caso in cui uno o più degli interventi previsti siano eventualmente costituiti da opere infrastrutturali, il progetto dovrà assumere i caratteri di progetto preliminare ai sensi del D.Lgs 163/2006 e ss. mm. ed ii.;
 - f) una **nota che indichi come la proposta abbia caratteri di specificità e aggiuntività** rispetto all'azione corrente dell'Amministrazione o del raggruppamento di Amministrazioni, ai sensi di quanto indicato nel **“4° e 5° Programma di attuazione”**.
 - g) la **delibera** con cui il proponente, a pena di esclusione, si impegna a:
 - g1) sostenere la quota di costi non coperta dal finanziamento reso disponibile dal 4° e 5° Programma di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, (in coerenza con quanto indicato nel **“Modulo di proposta”** indicato alla lettera a) sopra riportata);

Piano Nazionale della Sicurezza Stradale - 4° e 5° Programma di attuazione

- g2) rispettare i tempi indicati e ad assicurare il monitoraggio dei risultati determinati dall'intervento o dagli interventi realizzati per una durata non inferiore a tre anni a partire dalla data di collaudo dell'avvenuto completamento dei lavori, da trasmettere alla Regione Lazio;
- g3) nominare il responsabile tecnico e amministrativo dell'attuazione dell'intervento e del successivo monitoraggio dei risultati in relazione agli obiettivi e agli indirizzi del 4° e 5° Programma di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale con funzione di Responsabile Unico di Procedimento che terrà anche i contatti con la Regione e con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dando comunicazione dei suoi riferimenti alla Regione Lazio - Direzione Regionale Infrastrutture - Area Viabilità e Sicurezza Stradale - Via Capitan Bavastro 108, 00154 ROMA ed al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- g4) comunicare tempestivamente il cambiamento del responsabile tecnico e amministrativo dell'intervento ed ogni eventuale esigenza di modificazione dei contenuti della proposta e le relative cause;
- g5) predisporre e rendere disponibile un'esauriente documentazione sugli interventi intrapresi e sugli effetti da questi determinati, al fine di consentire una valutazione della loro efficacia ai fini della sicurezza stradale e la loro eventuale diffusione e a consentire alla Regione Lazio ed al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti lo svolgimento di sopralluoghi.
- 3) Il plico, contenente la domanda, corredata dai suddetti allegati e firmata dal Sindaco o dal Presidente della Provincia o da un loro delegato che abbia i poteri per impegnare l'Amministrazione, dovrà pervenire, a pena di esclusione, presso la Regione Lazio - Direzione Regionale Infrastrutture - Area Viabilità e Sicurezza Stradale - Via Capitan Bavastro 108, 00154 ROMA, in busta chiusa, con la dicitura "BANDO RELATIVO AGLI INTERVENTI DEL 4° E 5° PROGRAMMA DI ATTUAZIONE DEL PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE – NON APRIRE", entro 60 giorni dalla data di pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Lazio del presente bando.
- 4) L'Area Viabilità e Sicurezza Stradale della Direzione Regionale Infrastrutture della Regione Lazio, procederà all'esame istruttorio della documentazione pervenuta, al fine di accertarne la validità formale e la completezza degli atti trasmessi per il successivo esame di merito che sarà effettuato dalla

Piano Nazionale della Sicurezza Stradale - 4° e 5° Programma di attuazione

Commissione di Valutazione, di cui al successivo articolo 8, relativamente alle proposte d'intervento ritenute ammissibili.

- 5) La Commissione di Valutazione entro 60 giorni dalla data di trasmissione delle proposte da parte dell'Area competente, valuta le proposte presentate sulla base dei criteri, parametri e procedure di valutazione descritte nel successivo art. 7, definisce la graduatoria e la trasmette alla Direzione Regionale Infrastrutture - Area Viabilità e Sicurezza Stradale.
- 6) Al fine di favorire la più ampia partecipazione ai benefici della legge n. 144/99 e di massimizzare le finalità e i principi cui si ispira lo stesso "Piano Nazionale della Sicurezza Stradale", è fatta salva la possibilità di aumentare o diminuire l'importo del finanziamento da concedere agli interventi utilmente inseriti in graduatoria, ovvero di destinare eventuali economie per il finanziamento di interventi non finanziati in relazione alla posizione in graduatoria, anche riferiti a precedenti programmi di attuazione del PNSS.
- 7) Al termine della procedura di valutazione, la Regione Lazio, Direzione Regionale Infrastrutture approva la graduatoria, comunica alle Amministrazioni interessate l'ammissione al cofinanziamento e procede alla stipula delle relative convenzioni, che saranno redatte sulla base dello schema riportato nella Documentazione di Supporto allegata al presente bando, Sezione 2, allegato D.
- 8) La Regione Lazio, sulla base dello stanziamento reso disponibile sul capitolo D12127 del Bilancio regionale con le modalità di cui al comma successivo, effettua l'impegno di spesa a favore degli Enti attuatori, per gli importi corrispondenti ai cofinanziamenti concessi.
- 9) Il trasferimento delle risorse finanziarie dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti alla Regione Lazio avverrà secondo le seguenti modalità:
 - a) una quota pari al 20% dell'importo complessivo della quota di risorse indicata nella Tabella B della "Relazione illustrativa", dopo l'avvenuta ricezione da parte del Ministero dell'elenco delle proposte raccolte dalla Regione Lazio e delle proposte destinatarie dei finanziamenti del 4° e 5° Programma, nonché di certificazione prodotta dalla Regione Lazio attestante che nell'ambito degli interventi destinatari ne risulti avviato un importo pari ad almeno un terzo;
 - b) un ulteriore 40% degli importi dei soli interventi avviati, sulla base di certificazione contabile prodotta dalla Regione Lazio attestante l'avvenuto utilizzo delle risorse di cui al punto a);

Piano Nazionale della Sicurezza Stradale - 4° e 5° Programma di attuazione

- c) un ulteriore 30% con modalità identiche a quelle descritte nella precedente lettera b);
 - d) il rimanente 10% relativo agli interventi avviati viene trasferito alla Regione Lazio alla certificazione da parte della stessa Regione Lazio dell'avvenuto completamento dei singoli interventi.
- 10) La Regione Lazio corrisponderà agli Enti Beneficiari gli importi dovuti alla luce delle modalità di erogazione sopra descritte e dell'effettivo versamento da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti delle somme relative sull'apposito capitolo del bilancio regionale.

Art. 6 - Entità dei finanziamenti

- 1) L'entità massima del cofinanziamento sarà determinata in relazione al costo complessivo dell'intervento - o del sistema di interventi - proposto, compresa la progettazione, e secondo i criteri indicati ai successivi commi.
- 2) In relazione a quanto indicato nel "4° e 5° Programma di attuazione", ai fini della determinazione degli importi e delle quote massime di cofinanziamento sono definite **quattro fasce di danno sociale** (numero di vittime e costo sociale), come riportato di seguito. L'illustrazione dettagliata della distribuzione territoriale delle vittime 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" allegato al presente bando.

Fascia AA: province e comuni nel cui territorio gli incidenti stradali, nel triennio 2004-2006, 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 2004-2006 hanno determinato quote molto elevate di vittime e costo sociale (tra 400 e 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 2004-2006 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 2004-2006 hanno determinato quote intermedie di vittime e costo

Piano Nazionale della Sicurezza Stradale - 4° e 5° Programma di attuazione

sociale (meno di 200 milioni di Euro per le Province e tra 2 e 6 milioni di Euro per i Comuni);

- 3) Con riferimento alle fasce di danno sociale sopra indicate gli importi e le quote massime di cofinanziamento sono definiti come indicato nella tabella A riportata di seguito.

Tabella A

Amministrazioni o raggruppamenti di amministrazioni che rientrano nella:	COFINANZIAMENTO	
	Massimale di cofinanziamento	Quota massima di cofinanziamento
Fascia di danno sociale AA	€ 600.000,00	40%
Fascia di danno sociale A	€ 400.000,00	45%
Fascia di danno sociale B	€ 300.000,00	50%
Fascia di danno sociale C	€ 200.000,00	55%

- 4) Nel caso di raggruppamento di più amministrazioni la fascia di danno sociale è determinata in relazione al numero di vittime determinate dagli incidenti stradali che ricadono nel territorio delle amministrazioni che costituiscono il raggruppamento e al relativo danno sociale, calcolato secondo i parametri adottati dal Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (numero di morti x 1,394 milioni di Euro + numero di feriti x 0,0736 milioni di Euro).
- 5) Le eventuali economie, anche conseguenti a varianti di progetto ed a ribassi di gara, restano in capo all'Amministrazione provinciale o comunale (o al gruppo di Amministrazioni) assegnataria del cofinanziamento, che le utilizza per ampliare o rafforzare l'intervento stesso, dandone adeguata comunicazione alla Regione Lazio - Direzione Regionale Infrastrutture - Area Viabilità e Sicurezza Stradale e allegando l'opportuna documentazione tecnica e amministrativa.
- 6) Le disponibilità finanziarie derivanti da minori spese, da rinunce ai finanziamenti o da altre eventuali economie, saranno assegnate dalla Regione Lazio alle proposte di intervento non finanziate in relazione alla posizione nella graduatoria di cui al successivo articolo 7, ivi comprese quelle relative a precedenti bandi.
- 7) Termini e modalità della rendicontazione delle spese da parte della Amministrazione assegnataria alla Amministrazione erogante saranno definite dalla stessa Amministrazione erogante con criteri di semplicità,

Piano Nazionale della Sicurezza Stradale - 4° e 5° Programma di attuazione

trasparenza e in modo tale da consentire alla stessa Amministrazione erogante di elaborare agevolmente un rapporto trimestrale sullo stato di avanzamento degli interventi attivati e sui risultati conseguiti, da consegnare al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Direzione Generale per la Sicurezza Stradale.

Art. 7 – Valutazione delle proposte

- 1) Ai fini dell'individuazione delle proposte di intervento da ammettere al cofinanziamento viene elaborata una graduatoria unica in base ai criteri e ai parametri indicati di seguito.

A] Rilevanza dei fattori di rischio sui quali si applica la proposta (da 0 a 40 punti). Tale criterio viene articolato secondo le seguenti componenti:

- I. numero di vittime ed entità del danno sociale da incidenti stradali **nella circoscrizione amministrativa di competenza** della 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 alla scala regionale 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.
- V. 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 e novità della tipologia di intervento rispetto alle tipologie di intervento più diffuse e consolidate (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.

C] Coerenza delle azioni del proponente rispetto all'obiettivo di migliorare la sicurezza stradale, con particolare riferimento agli indirizzi del

Piano Nazionale della Sicurezza Stradale - 4° e 5° Programma di attuazione

PNSS (dallo 0% al 100%). A tale fine si tiene conto dei seguenti profili, relativi allo stesso soggetto 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;
- XV. partecipazione al 1° programma del PNSS;
- XVI. partecipazione al 2° programma del PNSS;
- XVII. eventuali altre iniziative nel campo 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.).

Piano Nazionale della Sicurezza Stradale - 4° e 5° Programma di attuazione

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 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 10 punti). Rapidità con la quale l'intervento può essere:

- I. avviato (immediatamente, nel semestre, entro l'anno, successivamente);
 - II. completato (un semestre, un anno, due anni, più di due anni).
- 2) Per determinare il punteggio complessivo della proposta ai fini della sua collocazione nella graduatoria unica, sui parametri sopra indicati viene applicato il seguente algoritmo:

$$\text{Punteggio} = (A(0-40) \times B(0\%-100\%) + D(0-30) + E(0-20) + F(0-10)) \times C(0\%-100\%)$$

- 3) **Le informazioni relative ai criteri e parametri sopra citati saranno rilevati dalla Commissione di Valutazione dall'allegato B "Scheda dei parametri qualificanti" che pertanto dovrà essere completato in tutte le sue parti dall'amministrazione proponente.**

Art. 8 – Graduatorie e selezione delle proposte da ammettere al finanziamento

- 1) La graduatoria di cui al precedente articolo resta valida per l'assegnazione delle eventuali risorse rese disponibili dall'attuazione del 3° Programma del PNSS.
- 2) Ai fini della individuazione delle proposte da ammettere al finanziamento e in relazione a quanto indicato nel "4° e 5° Programma di attuazione", viene costituita una Commissione di Valutazione formata da esperti della materia, secondo parametri di funzionalità, flessibilità e di rappresentanza dei livelli amministrativi regionale, provinciale e comunale, laddove un rappresentante provinciale e comunale sarà indicato rispettivamente da UPI Lazio e ANCI Lazio.
- 3) La Commissione di Valutazione esamina le proposte di intervento, attribuisce i punteggi sulla base dei criteri indicati nel precedente art. 7, definisce la relativa graduatoria di merito e, entro 60 giorni dal suo

Piano Nazionale della Sicurezza Stradale - 4° e 5° Programma di attuazione

insediamento, trasmette gli atti alla Direzione Regionale Infrastrutture - Area Viabilità e Sicurezza Stradale della Regione Lazio.

- 4) Il Direttore Regionale Infrastrutture della Regione Lazio, con propria Determinazione, approva la graduatoria e stabilisce l'assegnazione dei finanziamenti relativi ai singoli interventi.

Art. 9 – Ulteriori aspetti

- 1) La Regione non assume rapporti diretti con le imprese, i gruppi di lavoro e i professionisti, i fornitori di beni e servizi ai quali il proponente affida la realizzazione di tutte o parte delle azioni comprese nella proposta di intervento.
- 2) Le eventuali convenzioni/contratti tra l'Amministrazione ammessa a cofinanziamento ed imprese, gruppi di lavoro e professionisti, fornitori di beni o servizi, dovranno prevedere nei confronti dei medesimi l'obbligo a conformarsi alle direttive della Regione e ad accettare le forme di controllo che la stessa riterrà opportuno effettuare ai fini del miglior esito degli interventi.
- 3) I diritti d'uso di eventuali strumenti informatici, prodotti tecnologici, metodologie, etc. sono conferiti, a richiesta e a titolo non oneroso, al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, alla Regione Lazio, alle Province e ai Comuni che ne potranno disporre liberamente.
- 4) Relativamente agli eventuali interventi che presuppongano la realizzazione di opere edilizie e infrastrutturali, la normativa di riferimento è quella contenuta nel D. Lgs. 163/06 e successive modifiche ed integrazioni ed in genere tutta la normativa vigente in materia di lavori pubblici.
- 5) La Regione valuta, a mezzo di esame istruttorio, l'ammissibilità delle eventuali variazioni sostanziali comunicate dall'Amministrazione assegnataria con le modalità di cui all'art. 5. In caso di accettazione delle variazioni, queste dovranno essere inserite nel "*Modulo di proposta*" di cui all'art. 5, comma 2, lettera a, unitamente ad una breve relazione tecnica. Il "*Modulo di proposta*" così aggiornato dovrà essere trasmesso alla Regione. Qualora le variazioni ammesse comportino maggiori oneri questi saranno ad esclusivo carico del Proponente.
- 6) Qualora l'attuazione degli interventi ammessi a cofinanziamento dovesse procedere in difformità dalle modalità, dai tempi, dai contenuti e dalle finalità indicati nella proposta ammessa al finanziamento, la Regione, in

Piano Nazionale della Sicurezza Stradale - 4° e 5° Programma di attuazione

accordo con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, fissa un termine entro il quale l'assegnatario del contributo deve eliminare le cause di tali difformità. Trascorso inutilmente tale termine, la Regione si riserva la facoltà di revocare il cofinanziamento, previa diffida ad adempiere entro un ulteriore termine. La revoca del contributo comporta l'obbligo per l'Amministrazione assegnataria di restituire alla Regione gli eventuali importi da questa corrisposti e per i quali non esistano giustificazione di spesa, con la maggiorazione degli interessi legali.

- 7) La Documentazione tecnica e di supporto cui si rinvia nel presente bando è disponibile presso la Direzione Regionale Infrastrutture - Area Viabilità e Sicurezza Stradale della Regione Lazio ed è consultabile ed acquisibile sul sito Internet: www.regione.lazio.it e sul Bollettino Ufficiale della Regione Lazio.



documentazione di
supporto



documentazione
tecnica