



**DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE**

ADUNANZA N. 169 LEGISLATURA N. IX

delibera  
438

DE/ES/ITE      Oggetto: Piano Nazionale Sicurezza Stradale (PNSS) - 3°, 4° e  
0 NC                              5° Programma annuale di attuazione. Criteri per  
   l'accesso ai cofinanziamenti degli interventi a favore  
Prot. Segr.                        della sicurezza stradale  
466

Lunedì 25 marzo 2013, nella sede della Regione Marche, ad Ancona, in Via Gentile da Fabriano, si è riunita la Giunta regionale, regolarmente convocata.

Sono presenti:

- |                      |                |
|----------------------|----------------|
| - GIAN MARIO SPACCA  | Presidente     |
| - ALMERINO MEZZOLANI | Vicepresidente |
| - ANTONIO CANZIAN    | Assessore      |
| - SANDRO DONATI      | Assessore      |
| - PAOLO EUSEBI       | Assessore      |
| - SARA GIANNINI      | Assessore      |
| - MARCO LUCHETTI     | Assessore      |
| - PIETRO MARCOLINI   | Assessore      |
| - LUCA MARCONI       | Assessore      |
| - LUIGI VIVENTI      | Assessore      |

Constatato il numero legale per la validità dell'adunanza, assume la Presidenza il Presidente della Giunta regionale, Gian Mario Spacca. Assiste alla seduta il Segretario della Giunta regionale, Elisa Moroni. Riferisce in qualità di relatore l'Assessore Paolo Eusebi. La deliberazione in oggetto è approvata all'unanimità dei presenti.

**NOTE DELLA SEGRETERIA DELLA GIUNTA**

Inviata per gli adempimenti di competenza

- alla struttura organizzativa: \_\_\_\_\_
- alla P.O. di spesa: \_\_\_\_\_
- al Presidente del Consiglio regionale
- alla redazione del Bollettino ufficiale

Il \_\_\_\_\_

L'INCARICATO

Proposta o richiesta di parere trasmessa al Presidente del Consiglio regionale il \_\_\_\_\_  
prot. n. \_\_\_\_\_

L'INCARICATO



DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE

OGGETTO: Piano Nazionale Sicurezza Stradale (PNSS) - 3°, 4° e 5° Programma annuale di attuazione. Criteri per l'accesso ai cofinanziamenti degli interventi a favore della sicurezza stradale.

LA GIUNTA REGIONALE

VISTO il documento istruttorio riportato in calce alla presente deliberazione predisposto dalla P. F. Viabilità e Demanio idrico del Servizio Infrastrutture Trasporti ed Energia dal quale si rileva la necessità di adottare il presente atto;

RITENUTO, per i motivi riportati nel predetto documento istruttorio e che vengono condivisi, di deliberare in merito;

VISTA la proposta del dirigente del Servizio Infrastrutture, Trasporti ed Energia che contiene il parere favorevole di cui all'articolo 16, comma 1, lettera d) della legge regionale 15 ottobre 2001, n. 20 sotto il profilo della legittimità e della regolarità tecnica.

VISTA l'attestazione della copertura finanziaria di cui all'articolo 48 della legge regionale 11 dicembre 2001, n. 31;

VISTO l'articolo 28 dello Statuto della Regione;

Con la votazione, resa in forma palese, riportata a pagina 1

DELIBERA

1. di approvare i criteri di cui all'allegato A, quale parte integrante del presente atto, destinato agli Enti locali che intendono proporre, in forma singola o associata anche con soggetti privati, gli interventi di sicurezza stradale cofinanziati con i fondi previsti dal 3°, 4° e 5° Programma annuale di attuazione del Piano Nazionale di Sicurezza Stradale;
2. che con successivi atti il Dirigente della PF Viabilità e demanio idrico provvederà all'emanazione del relativo bando ed alle procedure di selezione degli interventi da cofinanziare con i fondi previsti dal 3°, 4° e 5° Programma annuale di attuazione e che ai provvedimenti di concessione dei contributi si farà fronte sulla base con della copertura finanziaria derivante dai capitoli 42704261, 42704266 e 42704267 del bilancio 2013.

IL SEGRETARIO DELLA GIUNTA

(Eliqa Moroni)

IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA

(Gian Mario Spacca)



DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE

## DOCUMENTO ISTRUTTORIO

Norme di riferimento

- Legge 17 maggio 1999 n. 144, art. 32 "Attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale";
- Legge 27 dicembre 2006 n. 296, art. 1, comma 1035 "Legge finanziaria per l'anno 2007";
- Delibera C.I.P.E. 21 dicembre 2007 n. 143 "Approvazione del 3° Programma annuale di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale";
- Decreto del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti 27 dicembre 2007 n. 20712;
- Decreto del Direttore Generale della Motorizzazione del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti 28 dicembre 2007 n. 4657;
- Delibera Giunta Regionale Marche n. 941 del 14.07.2008;
- Delibera Giunta Regionale Marche n.245 del 27.02.2012,;
- Delibera C.I.P.E. 18 dicembre 2008 n.108 "Approvazione del 4°e 5° Programma annuale di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale".
- Delibera Giunta Regionale Marche n. 468 del 2 aprile 2012;
- Decreto del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti 27 dicembre 2008 n. 296;
- Decreto del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti 30 dicembre 2008 n. 5331;
- Decreto del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti 10 luglio 2009 n. 563;
- Decreto del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti 29 dicembre 2009 n. 4857;
- Decreto del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti n. 64 del 22 maggio 2012.
- Delibera Giunta Regionale Marche n. 245 del 27 febbraio 2012;
- Delibera Giunta Regionale Marche n. 183 del 18 febbraio 2013;
- L.R. 27/12/2012 n. 45. (Legge finanziaria 2013);
- L.R. 27/12/2012 n. 46.(Legge di approvazione del bilancio di previsione per l'anno 2013 e pluriennale);
- Delibera Giunta Regionale n. 1787 del 28/12/2012 "Definizione Programma Operativo Annuale (POA) 2013".

L'art. 32 della legge 144/99 ha definito il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale che consiste in un sistema articolato di misure per migliorare, da parte degli enti proprietari e gestori, i livelli di sicurezza delle strade. Il Piano viene attuato mediante programmi annuali d'intervento predisposti dal Ministero dei Lavori Pubblici e delle Infrastrutture.

La legge 296/06, all'art. 1, comma 1035, attribuisce 53 milioni di Euro per il cofinanziamento delle attività connesse all'attuazione, alla valutazione di efficacia ed all'aggiornamento del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale per ciascuno degli anni 2007, 2008 e 2009.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha elaborato il 3° Programma di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, finanziato con le risorse rese disponibili dalla legge 296/06.

La Conferenza Unificata Stato, Regioni e Autonome locali del 6 dicembre 2007 ha espresso parere favorevole sul 3° Programma.



## DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE

Il CIPE, nella seduta del 21 dicembre 2007, ha approvato il 3° Programma Piano Nazionale della Sicurezza Stradale e le relative risorse finanziarie che ammontano a 53 milioni di euro.

Con Decreto del Ministro dei Trasporti n. 20712 del 27 dicembre 2007 sono state ripartite e assegnate le risorse finanziarie alle Regioni e alle Province autonome. I fondi destinati alla Regione Marche sono stati quantificati in € 2.090.301,00.

Il Direttore Generale della Motorizzazione Civile del Ministero dei Trasporti, con proprio decreto n. 4657 del 28.12.2007, ha disposto l'impegno di tali fondi a favore delle Regioni e delle Province autonome.

Il Ministero delle Infrastrutture e trasporti con nota n. 42656 del 27.5.2008 ha inviato lo schema di convenzione da stipulare con la Regione Marche al fine di avviare l'iter amministrativo per il trasferimento dei fondi.

La Regione Marche ha adottato tale schema di convenzione approvandolo con DGR n. 941 del 14/7/2008.

In data 18 agosto 2008 è stata stipulata convenzione relativa al Programma attuativo per il trasferimento dei fondi relativi al 3° Programma del PNSS tra il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e la Regione Marche.

Tale convenzione stabilisce tra l'altro le finalità, i contenuti ed i destinatari delle incentivazioni, le modalità di trasferimento dei fondi da parte del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, nonché le azioni di monitoraggio e verifica sia da parte del Ministero che della Regione.

La Regione Marche per il 3° Programma di attuazione ha scelto una procedura concorsuale per la selezione dei progetti da ammettere a finanziamento.

Pertanto è stato predisposto un bando per l'attuazione del 3° Programma del PNSS ed i conseguenti criteri per la selezione degli interventi da finanziare.

Tali criteri sono stati presentati nella riunione del 5 luglio 2012 all'ANCI ed all'UPI che hanno proposto alcune misure correttive che sono state accolte dalla Regione Marche.

Con nota prot. n. 0540577 del 31 luglio 2012 e con nota prot. n. 0571759 del 17 agosto 2012 rispettivamente UPI e ANCI hanno espresso parere positivo in merito al bando ed ai criteri inviati.

Inoltre il sopracitato documento stabilisce che per esaminare i progetti da un punto di vista tecnico, verrà costituita una commissione tecnica di valutazione composta da cinque membri, due dei quali in rappresentanza della Regione, di cui uno con funzioni di Presidente, uno in rappresentanza dell' U.P.I. regionale, uno in rappresentanza dell' A.N.C.I. regionale ed uno in rappresentanza del Compartimento della Polizia Stradale delle Marche.

In data 18 dicembre 2008 con delibera n. 108 il CIPE ha approvato il 4° e 5° Programma annuale di attuazione del PNSS e la proposta di criteri di riparto e della suddivisione, fra le Regioni e le Province Autonome, delle risorse finanziarie della sola annualità 2008.

Con Decreto del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti n. 296 del 29 dicembre 2008 sono stati individuati i coefficienti per la ripartizione alle Regioni e alle Province autonome delle risorse finanziarie del 4° e 5° programma per gli anni 2008 e 2009.

Con Decreto del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti n. 5331 del 30 dicembre 2008 sono state impegnate le risorse finanziarie da destinare alle Regioni e alle Province autonome per il 4° Programma di attuazione.

I fondi destinati alla Regione Marche sono quantificati in € 1.795.106,00.



## DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE

Con Decreto del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti n. 563 del 10 luglio 2009 sono state ripartite le risorse finanziarie da distribuire alle Regioni e alle Province autonome per il 4° 5° programma.

Con Decreto del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti n. 4857 del 29 dicembre 2009 sono impegnate le somme destinate alle Regioni e alle Province Autonome per l'attuazione del 5° Programma. Alla Regione Marche sono stati assegnati € 1.061.824,50.

Con Decreto del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti n. 64 del 22 maggio 2012, registrato alla corte dei conti in data 11 giugno 2012, è stata approvata e resa esecutiva la convenzione stipulata fra Ministero e Regione Marche concernente il quarto e quinto Programma di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale.

Con Delibera della Giunta regionale n. 245 del 27.02.2012 si è provveduto alla reiscrizione in bilancio per l'anno 2012 dell'importo di € 2.090.301,00 assegnato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a favore della Regione Marche per l'attuazione del 3° Programma del PNSS.

Con Delibera della Giunta regionale n. 183 del 18 febbraio 2013 si è provveduto alla reiscrizione in bilancio per l'anno 2013 degli importi assegnati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a favore della Regione Marche per l'attuazione degli interventi di sicurezza stradale previsti nel PNSS: € 2.090.301,00 per il 3° Programma annuale, € 1.795.106,00 per il 4° Programma annuale ed € 1.061.824,50 per il 5° Programma annuale.

Si farà fronte all'onere complessivo di € 4.947.231,50 derivante dall'applicazione della presente deliberazione con la disponibilità finanziaria esistente sui capitoli del bilancio 2013:

- capitolo 42704261 € 2.090.301,00
- capitolo 42704266 € 1.795.106,00
- capitolo 42704267 € 1.061.824,50

La copertura dell'onere è assicurata dai seguenti accertamenti di entrata:

- accertamento n.4407 sul capitolo 40306020 Bilancio 2010 per € 2.900.601,00
- accertamento n.2393 sul capitolo 40306022 Bilancio 2012 per € 1.795.106,00
- accertamento n.2394 sul capitolo 40306023 Bilancio 2012 per € 1.061.824,50

Con nota della PF Viabilità e Demanio Idrico n.0110970 del 21.02.2013 è stato convocato per il giorno 26.02.2013 l'incontro con i rappresentanti dell'ANCI Marche e UPI Marche. Nel corso della riunione sono state illustrate le finalità e le linee guida del 4° e 5° Programma.

Per le tempistiche della presentazione dei Bandi e delle procedure amministrative si è concordato di applicare quanto deciso per il Terzo Programma.

Della riunione è stato redatto apposito verbale che con il foglio presenza dei partecipanti è conservato agli atti della struttura.

Considerato quanto sopra esposto si propone l'adozione del presente atto.

Il Responsabile del procedimento  
(Roberto Frey)

VISTO  
Il Dirigente della P.F.  
Viabilità e Demanio idrico  
(Giorgio Occhipinti)



DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE

ATTESTAZIONE DELLA COPERTURA FINANZIARIA

Si attesta la copertura finanziaria intesa come disponibilità dei seguenti capitoli del bilancio 2013 per complessivi 4.947.231,50 ripartiti come segue:

- capitolo 42704261 € 2.090.301,00
- capitolo 42704266 € 1.795.106,00
- capitolo 42704267 € 1.061.824,50
- € 4.947.231,50

Il responsabile  
(Giuseppina Giorgi)

PROPOSTA E PARERE DEL DIRIGENTE DEL SERVIZIO  
INFRASTRUTTURE, TRASPORTI ED ENERGIA

Il sottoscritto, considerata la motivazione espressa nell'atto, esprime parere favorevole sotto il profilo della legittimità e della regolarità tecnica della presente deliberazione e ne propone l'adozione alla Giunta Regionale. .

Il Dirigente del Servizio  
(Mario Pompei)

La presente deliberazione si compone di n. 15 pagine, di cui n. 9 pagine di allegati che formano parte integrante della stessa.

Il Segretario della Giunta  
(Elsa Moroni)



DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE

**ALLEGATO A: PIANO NAZIONALE SICUREZZA STRADALE (PNSS) – 3°,4° e 5°  
PROGRAMMA ANNUALE DI ATTUAZIONE.  
CRITERI PER L'ACCESSO AI COFINANZIAMENTI PER INTERVENTI A  
FAVORE DELLA SICUREZZA STRADALE.**

**parte prima  
GENERALITÀ'**

**Art. 1. Premesse**

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha elaborato il 3°, 4° e 5° Programma annuale di Attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS). Con i decreti del Ministero dei Trasporti n. 20712 del 27.12.2007, n. 4657 del 28.12.2007, n. 5331 del 30 dicembre 2008, n. 563 del 10 luglio 2009 e n. 4857 del 29 dicembre di approvazione e ripartizione dei fondi e di impegno di spesa sono state assegnate alla Regione Marche le somme di **euro 2.090.301,00**, 3° programma 2007, **euro 1.795.106,00**, 4° programma 2008, **euro 1.061.814,50**, 4° programma 2009, per il finanziamento di interventi finalizzati a migliorare la sicurezza stradale.

**Art. 2. – Obiettivi**

- 1) I presenti obiettivi, in conformità con quanto previsto dal 3°,4° e 5° Programma di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, sono finalizzati a:
  - sviluppare e rafforzare le capacità di governo della sicurezza stradale presso 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, comma 1), e favorirne la diffusione in modo da determinare, a parità di risorse disponibili, la più ampia e celere riduzione delle vittime degli incidenti stradali, con particolare riferimento ai campi di intervento prioritari indicati nel successivo art. 3.
- 2) Tali obiettivi dovranno essere perseguiti in coerenza con i principi di premialità, proporzionalità, specificità, aggiuntività, priorità, intersettorialità e completezza indicati nel 3°,4° e 5° Programma di attuazione.
- 3) I campi di azione e le tipologie di intervento dovranno essere scelte con diretto e stretto riferimento:
  - a) 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 Amministrazione proponente (o delle Amministrazioni proponenti) e, qualora l'intervento si localizzi in un'area o in un sito specifico, con particolare riferimento a tale area o sito;
  - b) agli obiettivi generali di miglioramento della sicurezza e riduzione del numero delle vittime, in coerenza con quanto previsto dall'Unione Europea nel "Programma 2011-2020 sulla sicurezza stradale. La tecnologia aiuterà a dimezzare i morti nei prossimi 10 anni" e dal Piano Nazionale



## DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE

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;

- c) al confronto tra diverse possibilità di intervento e all'individuazione della soluzione che presenta 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. – Campi di intervento e cofinanziamento nazionale**

- 1) Sono finanziati gli interventi dedicati in modo specifico al miglioramento della sicurezza stradale con riferimento ai campi di intervento prioritari elencati di seguito:

**Per il 3° programma annuale - cofinanziamento nazionale (euro 2.090.301,00)**

**Settore A, rafforzamento della capacità di governo della sicurezza stradale**, costituito da tre campi d'intervento:

- 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 e applicazione e verifica dell'efficacia di tali misure;
- 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;

**Settore B, formazione di una nuova cultura della sicurezza stradale**, costituito da due campi di intervento:

- 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);

**Settore C, interventi su componenti di incidentalità prioritarie** ai fini del miglioramento complessivo della sicurezza stradale nel Paese, costituito da cinque campi di azione:





DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE

- 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 dell' 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, tutela e messa in sicurezza degli utenti deboli, promozione e valorizzazione della mobilità ciclo-pedonale, interventi per la regolamentazione e la messa in sicurezza della mobilità in aree ad elevata densità residenziale e/o terziaria;
- 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, sull'individuazione delle situazioni e dei fattori di rischio presenti in loco, sull'individuazione delle tipologie di interventi più efficaci, sulla progettazione e sulla realizzazione degli 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.

**Per il 4° e 5° Programma di attuazione - cofinanziamento nazionale (euro 2.856.930,50 di cui euro 1.795.106,00 a valere sul 4° Programma ed euro 1.061.824,50 a valere sul 5° Programma)**

**Settore A, rafforzamento della capacità di governo della sicurezza stradale**, costituito da quattro campi d'intervento:

- 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) realizzazione di centri di monitoraggio regionali e locali (provinciali e comunali) finalizzati ad analizzare lo stato e l'evoluzione della sicurezza stradale, i fattori di rischio, le misure intraprese per migliorare la sicurezza stradale e nonché i risultati raggiunti da tali misure e la loro efficacia laddove si precisa che il presente bando costituisce riferimento per i soli centri di monitoraggio locali mentre i centri di monitoraggio regionali sono regolamentati direttamente dal punto 7 della relazione illustrativa del 4° e 5° Programma;
- A3) 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;



## DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE

- 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 e applicazione di tali misure e verifica della loro efficacia;

**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 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.

**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 dell'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) piani, programmi e interventi per migliorare la sicurezza della mobilità ciclo-pedonale 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 riservate esclusivamente alla mobilità ciclo-pedonale 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, sull'individuazione delle situazioni e dei fattori di rischio presenti in loco, sull'individuazione delle tipologie di interventi più efficaci, sulla progettazione e sulla realizzazione degli interventi (anche in questo caso è opportuno definire un protocollo di riferimento);
- 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



## DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE

età più avanzata, i rischi indotti dall'uso di farmaci, la creazione di servizi di trasporto dedicati, la realizzazione di percorsi ciclopedonali 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
- 2) Gli interventi infrastrutturali dovranno fare riferimento alla situazione della rete stradale esistente, saranno pertanto escluse dal finanziamento le nuove realizzazioni stradali.
- 3) 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.
- 4) 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.
- 5) Le suddette Amministrazioni assicureranno altresì il più ampio supporto e 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;
- 6) Le proposte progettuali potranno riguardare uno o più campi di interventi. L'integrazione di diversi campi di azione in un progetto unitario e coerente costituisce fattore premiale aggiuntivo.

**Art. 4.- Tempistiche di realizzazione degli interventi**

Per l'ammissione ai cofinanziamenti le proposte presentate dovranno rispettare la seguente tempistica, compatibilmente con eventuali ritardi non dipendenti dalle Amministrazioni che realizzano l'intervento:

- inizio dei lavori e/o attività: entro e non oltre il \_\_\_\_ (il termine sarà fissato nel bando);
- collaudo dei lavori e/o attività: entro e non oltre il \_\_\_\_ (il termine sarà fissato nel bando).

**Art. 5. - Destinatari**

- 1) Possono presentare proposte per accedere ai cofinanziamenti le Province e i Comuni, in forma singola o associata.



## DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE

- 2) 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 e attuazione della proposta di intervento e contribuiscono ad attuarla e a sostenerne gli oneri.
- 3) L'impegno a partecipare attivamente alla definizione e alla attuazione della proposta e a sostenerne gli oneri, da parte di più Amministrazioni locali in un rapporto di concertazione interistituzionale o di altri organismi e strutture pubbliche o private, in un rapporto di partenariato, costituisce fattore premiale.

**Art. 6. – Risorse**

Lo stanziamento nazionale per la Regione Marche ammonta a **euro 2.090.301,00** per il 3° programma, **euro 1.795.106,00** per il 4° programma ed **euro 1.061.814,50** per il 5° programma.

**Art. 7. - Entità dei cofinanziamenti**

- 1) Le quote massime di cofinanziamento nazionale sono definite come nella tabella riportata di seguito in base alla fascia di danno sociale di appartenenza dell'Amministrazione Proponente.

Amministrazioni o raggruppamenti di amministrazioni che rientrano nella:	COFINANZIAMENTO NAZIONALE	
	Massimale di Cofinanziamento (euro)	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%

\*Percentuale sul costo complessivo dei lavori (importo lavori e somme a disposizione dell'Amministrazione)

- 2) Le quattro fasce di danno sociale (numero di vittime per costo sociale) sono le seguenti:

Fascia AA Province e Comuni nel cui territorio gli incidenti stradali, nel triennio 2008 - 2010, 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 2008 - 2010 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 2008 - 2010 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 2008 - 2010 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).



## DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE

- 3) Al fine della determinazione del danno sociale per il triennio 2008 - 2010 (ottenuto sommando per ogni anno numero di morti x 1,394 milioni di Euro + numero di feriti x 0,0736 milioni di Euro) ogni Amministrazione dovrà far riferimento ai dati dell'incidentalità.
- 4) I comuni che non rientrano nelle fasce di danno sopra indicate vengono invitati ad associarsi per rientrare almeno nella fascia C e affrontare la messa in sicurezza di situazioni con almeno 1 morto e 30 feriti in un anno ed esprimere un progetto di sicurezza stradale di ampio respiro.
- 5) Nel caso di raggruppamento di più amministrazioni la fascia il calcolo della 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.
- 6) Non verranno prese in considerazione proposte di intervento con importo inferiore a:
  - Euro 50.000,00 per i **Settori A e B** del precedente art. 3 comma 1;
  - Euro 200.000,00 per tutti gli altri interventi di cui al **Settore C** del precedente art. 3 comma 1 anche facenti parte di un progetto unitario con integrazione di altri **Settori (A e B)**.
- 7) I suddetti cofinanziamenti nazionali saranno assegnati fino ad esaurimento delle risorse di cui all'art. 6

**Parte seconda****VALUTAZIONE DELLE PROPOSTE****Art. 8. - 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** (da 0 a 40 punti).

Tale criterio viene articolato nelle seguenti componenti:

- a. numero di vittime ed entità del danno sociale da incidenti stradali nella circoscrizione amministrativa di competenza della Amministrazione (o del raggruppamento di Amministrazioni) proponente (max 10 punti);
- b. numero di vittime, entità del danno sociale e rilevanza dei fattori di rischio della situazione specifica oggetto di intervento (max 20 punti);
- c. livello di diffusione regionale o nazionale dei fattori di rischio sui quali si opera (max 5 punti);
- d. presenza o meno di un'analisi per la individuazione dei suddetti fattori di rischio (max 5 punti).

Per quanto riguarda il punto "b.", 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 "a".

- 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%). Sono valutate le capacità della proposta di eliminare o ridimensionare i fattori di rischio di cui al precedente punto A],



## DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE

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 (dallo 0% al 100%). A tale fine si tiene conto dei seguenti profili, relativo allo stesso soggetto proponente:
- a. utilizzazione dei proventi da contravvenzioni per migliorare la sicurezza stradale (10%);
  - b. indagini e rilevazioni specifiche sulle condizioni di incidentalità e sui fattori di rischio (5%);
  - c. elaborazione di un rapporto annuale (o con altra cadenza) sullo stato della sicurezza stradale (5%);
  - d. realizzazione e concreta applicazione di intese e accordi con altre istituzioni per condividere, coordinare e rafforzare le misure per il miglioramento della sicurezza stradale (5%);
  - e. presenza e livello di operatività di un Ufficio Sicurezza Stradale (5%);
  - f. presenza e livello di operatività di un Centro di Monitoraggio dedicato in modo specifico alla sicurezza stradale (10%);
  - g. presenza e livello di operatività di una Consulta locale sulla sicurezza stradale (5%);
  - h. elaborazione e attuazione di un Piano o Programma specifico per la sicurezza stradale (5%);
  - i. realizzazione di campagne di informazione e sensibilizzazione per la sicurezza stradale (8%);
  - j. realizzazione di iniziative di educazione alla sicurezza stradale (5%);
  - k. interventi specifici per la messa in sicurezza del sistema stradale (10%);
  - l. interventi a favore della messa in sicurezza degli utenti deboli (pedoni, ciclisti e conduttori di ciclomotori e motocicli) (8%);
  - m. interventi sulla regolamentazione del traffico mirati in modo specifico a migliorare la sicurezza stradale (8%);
  - n. partecipazione a programmi e progetti comunitari dedicati alla sicurezza stradale (5%);
  - o. partecipazione al 1° programma del PNSS (2%);
  - p. partecipazione al 2° programma del PNSS (2%);
  - q. eventuali altre iniziative nel campo della sicurezza stradale (2%).
- 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.).
- E] **Intersectorialità, 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:
- a. avviato: immediatamente (3 punti), nel semestre (2 punti), entro l'anno (1 punto), successivamente (0 punti);



DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE

b. completato: un semestre (7 punti), un anno (5 punti), due anni (3 punti), più di due anni (1 punto).

- 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) Non verranno ammesse in graduatoria proposte che non raggiungano 10 punti.
- 4) Per consentire una più agevole e certa determinazione dei punti, l'Amministrazione proponente dovrà compilare la "Scheda dei parametri qualificanti", pena l'ammissione al cofinanziamento.

**Art. 9. Commissione di valutazione e definizione della graduatoria**

- 1) Ai fini dell'individuazione delle proposte da ammettere in graduatoria e in relazione a quanto indicato nel "Terzo Programma di attuazione" viene costituita con atto della Regione Marche una Commissione di valutazione. Detta Commissione è composta da cinque membri, due dei quali in rappresentanza della Regione, di cui uno con funzioni di Presidente, uno in rappresentanza dell' U.P.I. regionale, uno in rappresentanza dell' A.N.C.I. regionale ed uno in rappresentanza della Polizia stradale (compartimento regionale).
- 2) La Commissione di Valutazione esamina le proposte di intervento, attribuisce i punteggi sulla base dei criteri indicati nel precedente art. 8, definisce la relativa graduatoria di merito e gli importi ammissibili a cofinanziamento nazionale per ogni intervento. La Commissione di valutazione si riserva la possibilità di procedere allo stralcio dal quadro economico della proposta presentata, delle voci di spesa non riconducibili alle specifiche finalità e contenuti del Terzo Programma.
- 3) Gli interventi ammessi in graduatoria verranno cofinanziati in ordine di priorità fino ad esaurimento delle risorse di cui all'art. 6.
- 4) Le disponibilità finanziarie derivanti da minori spese o da rinunce ai finanziamenti assegnati, o da altri analoghi fattori e all'assegnazione dei finanziamenti, saranno rese disponibili per le proposte di intervento non finanziate in relazione alla posizione nella graduatoria di merito, fino ad esaurimento delle stesse.
- 5) La graduatoria resta valida anche per l'assegnazione di ulteriori risorse finanziarie che si venissero a rendere disponibili e fossero utilizzabili per le finalità proprie dei Programmi annuali di attuazione interessati dal presente atto.