



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE

PROGRAMMA ANNUALE DI ATTUAZIONE 2002

(Art. 32 della legge 144/99)

1 ASPETTI GENERALI

- 1.1 Il *“Programma Annuale di Attuazione 2002”*, in coerenza con gli indirizzi del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, individua le linee di azione con maggiore impatto sui livelli di sicurezza stradale che possono essere avviate immediatamente e definisce forme di incentivazione che favoriscono la partecipazione di risorse professionali e finanziarie degli Enti proprietari e gestori delle strade (Stato, Regioni, Province e Comuni), nonché delle altre amministrazioni pubbliche e delle imprese, al processo di miglioramento della sicurezza stradale. A tale fine vengono individuate 15 azioni tra tutte quelle elencate dal Piano (vedi, oltre, il paragrafo 3).
- 1.2 Le risorse del Programma saranno distribuite tra azioni di *“primo livello”*, che tendono a determinare direttamente una riduzione del numero delle vittime degli incidenti stradali, e azioni di *“secondo livello”*, che tendono a rafforzare e riorganizzare le strutture e gli strumenti di governo della sicurezza stradale al fine di migliorare progressivamente l'efficacia degli interventi e aumentare i tassi di riduzione delle vittime a parità di risorse impegnate. Tale ripartizione discende da quanto indicato nel Piano al capitolo 1.3, *“Struttura e livelli del Piano”*.
- 1.3 La gestione del Programma sarà realizzata in modo congiunto dal Governo nazionale, dai Governi regionali, dalle Province e dai Comuni, secondo quanto indicato di seguito, nei paragrafi 5, 6, 10, 11, 12 e 13.

2 PRINCIPI DI RIFERIMENTO

Il Programma di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale del 2002, anche in relazione a quanto indicato dalla *Consulta Nazionale della Sicurezza Stradale*, si ispira ai seguenti principi.

2.1 Premialità

Il Programma finanzia interventi coerenti con gli obiettivi del Piano che sono caratterizzati da prospettive di elevata efficacia relativamente alla riduzione delle vittime degli incidenti stradali. In caso di proposte il cui cofinanziamento ecceda le disponibilità finanziarie, l'attribuzione delle risorse avverrà sulla base di criteri di merito (preferibilmente formalizzati in punteggi e graduatorie) di livello regionale, in relazione a quanto indicato più avanti nel paragrafo 6, *“Scelta delle proposte da ammettere al finanziamento”*.

2.2 Proporzionalità

Le risorse vengono ripartite per linea di azione e per area territoriale sulla base di criteri di proporzionalità al *“danno sociale”* determinato dagli incidenti stradali. Per danno sociale si intende la somma di morti e feriti ponderati sulla base del costo sociale medio nazionale, come indicato nel Piano Nazionale della Sicurezza Stradale.

2.3 Specificità e aggiuntività

In relazione a quanto stabilito negli *“Indirizzi Generali e linee Guida di Attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale”* al punto 2.1.5, *“Carattere specifico e aggiuntivo del Piano”*, le proposte di intervento, per accedere agli incentivi economico-finanziari, dovranno avere carattere **specifico** (e cioè essere dedicati esclusivamente al miglioramento della sicurezza stradale) e **aggiuntivo**. Questo secondo carattere dovrà emergere dal confronto tra gli investimenti mediamente sostenuti nell'ultimo triennio per azioni a favore della sicurezza stradale e gli investimenti, in

questo stesso settore, relativi all'anno finanziario nel quale ricade la proposta di intervento per il quale si chiede il cofinanziamento.

2.4 **Priorità**

Il programma incentiva in via prioritaria i programmi e gli interventi che riguardano le situazioni (tratta stradale, area territoriale, zona urbana, comparto di mobilità, gruppo di utenti della strada, etc.) caratterizzate dai più intensi fattori di rischio e dove si determinano le maggiori quote di danno sociale come indicato al precedente punto 2.2.

2.5 **Intersectorialità e completezza**

A parità di altre condizioni, il programma incentiva in via prioritaria interventi integrati e intersectoriali che:

2.5.1 agiscono su tutti i (o sulla maggior parte dei) fattori di rischio presenti nella situazione oggetto della proposta di intervento;

2.5.2 coinvolgono tutti i (o maggior parte dei) soggetti che possono contribuire, direttamente o indirettamente, al miglioramento della sicurezza stradale.

2.6 **Programmi attuativi futuri**

Per l'elaborazione dei futuri Programmi di Attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale si procederà ad un confronto con i Governi regionali sui presupposti e sui criteri per sviluppare la più efficace azione di miglioramento della sicurezza stradale.

3 **CAMPI DI INTERVENTO**

Rispetto all'insieme di azioni indicate dal Piano Nazionale della Sicurezza Stradale per l'intero arco decennale, il "*Programma Annuale di Attuazione 2002*", incentiva e finanzia interventi, in conto capitale, nei seguenti 15 campi prioritari.

3.1 Interventi per la messa in sicurezza delle **strade extraurbane a massimo rischio**, secondo quanto indicato nell'"*Allegato Tecnico del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale*".

3.2 Interventi per la messa in sicurezza delle **situazioni urbane a massimo rischio**, individuate sulla base di analisi svolte dalle amministrazioni responsabili.

3.3 **Manutenzione programmata** della rete stradale extraurbana finalizzata a migliorare in modo sistematico la sicurezza delle strade.

3.4 **Moderazione del traffico e riqualificazione di strade e piazze** per miglioramento della sicurezza stradale in area urbana, attraverso interventi quali:

a) la creazione di rotonde;

b) la creazione di reti continue di percorsi pedonali che intersecano anche la rete viaria riservata agli autoveicoli;

c) la creazione di zone a 30 Km/h;

d) la formazione di aree pedonali e più in generale di aree con precedenza al traffico pedonale;

e) la creazione di reti di piste ciclabili protette, a supporto della mobilità quotidiana;

f) il miglioramento della fruibilità dell'area per pedoni e ciclisti (con particolare riferimento alla popolazione giovane e anziana che, attualmente, è fortemente penalizzata nell'uso delle strade);

g) altri interventi di analoghe finalità e caratteristiche.

- 3.5 Rafforzamento e miglioramento dell'efficacia dell'**azione di informazione e delle campagne di sensibilizzazione** ai valori della sicurezza stradale.
- 3.6 Rafforzamento e miglioramento dell'efficacia dell'**educazione alla sicurezza stradale nelle scuole e agli adulti**.
- 3.7 Misure per il miglioramento della sicurezza stradale nei **tragitti casa-lavoro**.
- 3.8 Sostegno al **trasporto collettivo** (TPL) al fine di rafforzarne il contributo alla sicurezza stradale.
- 3.9 Rafforzamento del contributo del **sistema assicurativo** al miglioramento della sicurezza stradale.
- 3.10 Creazione di **centri di pianificazione, programmazione, monitoraggio e gestione**, di livello regionale, provinciale e comunale dedicati esclusivamente al miglioramento della sicurezza stradale che possano:
 - a) contribuire al miglioramento della completezza e dell'accuratezza della rilevazione degli incidenti stradali;
 - b) localizzare gli incidenti in modo puntuale sulla rete stradale urbana ed extraurbana;
 - c) collaborare all'analisi dei fattori di rischio e alla definizione di soluzioni atte a rimuoverli o a ridurne significativamente la portata;
 - d) definire e attuare gli interventi per il miglioramento della sicurezza stradale secondo i principi indicati nel precedente paragrafo 2.
- 3.11 Rafforzamento e creazione di **uffici di polizia locale dedicati in modo specifico alla sicurezza stradale** che siano chiaramente orientati a sviluppare non solo un'azione di prevenzione, controllo e repressione ma anche un'azione di:
 - a) individuazione dei fattori di rischio strutturali;
 - b) individuazione delle linee di azione che possono contrastare o rimuovere tali fattori;
 - c) collaborazione con altri uffici per evitare che scelte riguardanti il territorio, l'urbanistica, il sistema infrastrutturale possano avere delle implicazioni negative sui livelli di sicurezza.
- 3.12 **Interventi integrati** su situazioni, tipi di mobilità o tipi di utenti caratterizzati da condizioni di rischio che determinano un elevato danno sociale. Per interventi integrati si intendono interventi che operino simultaneamente su:
 - a) messa in sicurezza della rete stradale;
 - b) regolamentazione del traffico;
 - c) rafforzamento del contributo del trasporto collettivo (TPL) alla sicurezza stradale;
 - d) rafforzamento e coordinamento dell'azione di prevenzione, controllo e repressione delle forze di polizia dedicate alla sicurezza stradale;
 - e) realizzazione di campagne di informazione e sensibilizzazione specifiche;
 - f) eventuali altre misure a supporto della sicurezza stradale.
- 3.13 Progetti Pilota per la definizione di **Piani e/o programmi integrati** per il miglioramento della sicurezza stradale su tutta una circoscrizione amministrativa (comunale o provinciale) o su più circoscrizioni (comunali o provinciali), che comprendano anche la costituzione di un Centro di monitoraggio e di una "*Consulta per la sicurezza stradale*" (organismo consultivo di confronto sulle azioni da intraprendere per migliorare la sicurezza stradale e di valutazione degli effetti conseguiti tramite le azioni

già realizzate o in corso di attuazione, composto da Amministrazioni pubbliche, parti sociali, associazioni di cittadini interessate alla sicurezza stradale) e per la loro attuazione entro il termine di un quinquennio.

- 3.14 Sviluppo di **intese e convenzioni tipo** con amministrazioni pubbliche e categorie di imprese per favorire accordi di partenariato pubblico – privato finalizzati al miglioramento della sicurezza stradale nonché **incentivazione alla realizzazione di accordi prototipali**.
- 3.15 Definizione dell'architettura del **Centro di Monitoraggio nazionale e della connessa rete regionale**.

4 LINEE DI FINANZIAMENTO E SOGGETTI DESTINATARI

- 4.1 Il canale di finanziamento dei sopraindicati campi di intervento è costituito dalle risorse rese disponibili dalla legge n. 488/99 (*“Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello stato. Finanziaria 2000”*), art. 56, che, per quanto riguarda il presente programma, sono determinate da limiti di impegno per 15 anni di 25 miliardi per anno nel capitolo 7.159 dell'esercizio finanziario 2001 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per un complesso di 375 miliardi di Lire, pari a 193,671 milioni di Euro.
- 4.2 Tali risorse, in base al tasso di interesse indicato dalla Cassa Depositi e Prestiti, determinano investimenti per circa 250 miliardi di Lire (129,114 milioni di Euro).
- 4.3 I campi di intervento sopra indicati vengono raggruppati in tre linee di finanziamento, secondo quanto indicato di seguito.
 - 4.3.1 Interventi finalizzati a migliorare la sicurezza stradale sulla **mobilità locale extraurbana**, ivi compresa quella che si svolge su strade di livello nazionale ma incide direttamente sui livelli di sicurezza della mobilità locale (punti 3.1 e 3.3).
 - 4.3.2 Interventi finalizzati a migliorare la sicurezza stradale sulla **mobilità urbana e di ingresso/uscita dalle aree urbane**, ivi compresa la mobilità che si sviluppa su strade di livello nazionale ma incide direttamente sui livelli di sicurezza della mobilità locale (punti 3.2 e 3.4).
 - 4.3.3 Interventi finalizzati a migliorare la sicurezza stradale sulla **mobilità locale in generale** (punti 3.5; 3.6; 3.7; 3.8; 3.9; 3.10; 3.11; 3.12; 3.13 e 3.14).
- 4.4 L'azione relativa alla definizione dell'architettura della rete di monitoraggio nazionale (punto 3.15), in questa fase, non assorbe risorse finanziarie.
- 4.5 Possono accedere ai sopraindicati finanziamenti gli enti proprietari delle strade territorialmente competenti per la realizzazione degli interventi, secondo quanto indicato dall'art. 56 della legge n. 488/99 e dall'art. 32 della legge n. 144/99.

5 PROCEDURE PER L'ALLOCAZIONE DELLE RISORSE

- 5.1 Le Regioni, in relazione alle specificità e agli obiettivi locali e in accordo con i criteri indicati nel presente Programma di Attuazione, definiranno le **procedure concorsuali** o, eventualmente, le **forme di concertazione** per l'allocazione delle risorse che ricadono nel territorio di propria competenza.

- 5.2 Le eventuali forme di concertazione dovranno essere finalizzate ad individuare le proposte di intervento sulla base dei principi di riferimento indicati al precedente paragrafo 2 e, in particolare, dovranno tendere ad individuare le proposte di intervento **più efficaci e più tempestive**.
- 5.3 Tutte le procedure concorsuali dovranno presentare le seguenti caratteristiche.
- 5.3.1 Determinazione dei destinatari dell'azione di incentivazione e degli interventi ammessi a cofinanziamento.
 - 5.3.2 Definizione dei tempi entro cui presentare le proposte e, in caso di assegnazione di finanziamento, entro cui completare gli interventi.
 - 5.3.3 Requisiti della proposta per accedere al cofinanziamento.
 - 5.3.4 Parametri per la valutazione di merito e punteggio di merito per ciascun carattere.
 - 5.3.5 Entità e quote di cofinanziamento massimo (in relazione a quanto indicato nel successivo paragrafo 13).
- 5.4 Le eventuali procedure concertative dovranno avere caratteristiche tali da **non risultare in contrasto con quanto sopra indicato** e dovranno assicurare la selezione delle proposte più efficaci e più tempestive ai fini del miglioramento della sicurezza stradale.

6 **SCelta DELLE PROPOSTE DA AMMETTERE A FINANZIAMENTO**

Le procedure concorsuali regionali, così come le procedure concertative, definiranno una graduatoria di merito (di livello regionale) per l'accesso ai finanziamenti. Le Regioni definiranno altresì una soglia che identifica le proposte non coerenti con i principi, con gli obiettivi e con le linee di azione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale e che, conseguentemente, non potranno essere ammesse al finanziamento.

7 **MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI CONSEGUITI**

Costituisce requisito indispensabile per l'accesso ai cofinanziamenti la realizzazione di una struttura e di una attività di monitoraggio dei risultati conseguiti in termini di riduzione delle vittime degli incidenti stradali. Il progetto della struttura e l'attività di monitoraggio costituisce parte integrante della proposta e dovrà essere oggetto di valutazione di merito.

8 **LE PROPOSTE DI INTERVENTO**

Le proposte di intervento che saranno oggetto della procedura concorsuale o concertativa dovranno essere formate da:

- 8.1 domanda di partecipazione;
- 8.2 scheda tecnico-economica (che evidenzia, tra l'altro, il carattere specifico e aggiuntivo della proposta);
- 8.3 proposta tecnica (comprensiva, pena esclusione, delle analisi sulla sicurezza stradale e sui fattori di rischio che motivano la proposta, di una descrizione dei risultati attesi e della descrizione della struttura e dell'attività di monitoraggio dei risultati) e relativo piano economico finanziario recante le indicazioni sulle fasi attuative;

- 8.4 nel caso di accordi tra più enti o tra istituzioni e parti private (proposte presentate da più amministrazioni o da soggetti pubblici con la collaborazione di soggetti privati) dovrà essere prodotta la relativa documentazione amministrativa che indica gli obblighi e gli impegni delle diverse parti.

9 RIPARTIZIONE DEI FONDI

- 9.1 Le risorse finanziarie saranno **ripartite per circoscrizione regionale** sulla base di un criterio di proporzionalità al danno sociale, con il vincolo di una allocazione non inferiore al 35% delle risorse alle regioni meridionali. A tale fine si provvederà con apposito decreto da parte del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti in favore delle Regioni, per un importo pari a quanto indicato nella tabella 1 del successivo paragrafo 12. Con successivo decreto interministeriale ai sensi, dell'art. 56 della legge n. 488/99, si provvederà alla individuazione dei criteri e delle modalità per accedere ai mutui.
- 9.2 I fondi saranno ripartiti da ciascuna Regione **per linea di finanziamento**, sulla base di criteri di proporzionalità al danno sociale e in base a valutazioni sui tempi necessari per arrivare alla concreta attuazione degli interventi e sulla necessità di avviare immediatamente le azioni di rafforzamento delle strutture di governo della sicurezza stradale (in coerenza con i principi generali del *"Piano Nazionale della Sicurezza Stradale. Azioni Prioritarie"*, con particolare riferimento al capitolo 1.3).
- 9.3 In via indicativa, e fatte salve eventuali condizioni particolari e valutazioni di opportunità, una ripartizione delle risorse coerente con il principio di proporzionalità e riferita alle condizioni generali di sicurezza a livello nazionale, comporta una attribuzione del 25% dei finanziamenti alla prima linea di finanziamento (punto 4.3.1, miglioramento della sicurezza della mobilità extraurbana), una attribuzione del 35% delle risorse alla seconda linea di finanziamento (punto 4.3.2, miglioramento della sicurezza della mobilità urbana) e un'attribuzione del residuo 40% delle risorse alla linea di finanziamento 4.3.3, miglioramento della sicurezza in generale).
- 9.4 Le risorse afferenti alle diverse linee di finanziamento **saranno allocate rispettando i principi di priorità, di aggiuntività e di premialità**. Tali principi tendono a favorire:
- 9.4.1 la concentrazione di risorse finanziarie e professionali sulle proposte che tendono a migliorare la sicurezza stradale nelle situazioni che registrano il maggior numero di vittime;
 - 9.4.2 l'incremento del monte risorse complessivamente impegnato per migliorare la sicurezza stradale;
 - 9.4.3 la canalizzazione delle risorse disponibili verso:
 - a) gli interventi che risultano più efficaci ai fini della riduzione delle vittime degli incidenti stradali;
 - b) le amministrazioni che elaborano un progetto di miglioramento della sicurezza stradale e che possono avviarne la concreta realizzazione in tempi brevi.

10 **GESTIONE DELLE PROCEDURE DI ALLOCAZIONE DELLE RISORSE FINANZIARIE**

- 10.1 Le procedure concorsuali o concertative per l'allocazione delle risorse afferenti alle linee di finanziamento 4.1, 4.2 e 4.3 saranno gestite a livello regionale, in coerenza con i principi, i criteri e i parametri concordati tra Governo nazionale, Governi regionali, Province e Comuni.
- 10.2 Le commissioni di valutazione per la definizione delle graduatorie di merito saranno costituite da rappresentanti delle Regioni, delle Province e dei Comuni.
- 10.3 Le Amministrazioni le cui proposte sono ammesse al finanziamento sottoscriveranno una convenzione ove vengono specificati gli impegni della Amministrazione destinataria degli incentivi e gli impegni della Amministrazione erogante gli incentivi.
- 10.4 I finanziamenti saranno assegnati in misura completa al momento della sottoscrizione della convenzione di cui al precedente punto e saranno erogati per stato di avanzamento dei lavori, tenendo conto della suddivisione in fasi attuative che sarà indicata nel piano economico-finanziario della proposta indicato al precedente punto 8.3.
- 10.5 Le eventuali disponibilità generate dalla perdita del diritto ad accedere ai finanziamenti a causa del mancato rispetto di termini essenziali della proposta confluiranno in un fondo per il finanziamento delle prime tra le proposte escluse per limiti di disponibilità.
- 10.6 Non potranno accedere ai finanziamenti le proposte con punteggio inferiore alla soglia di ammissibilità, secondo quanto indicato al precedente paragrafo 6. Tale soglia sarà definita dalla Regione competente per territorio.

11 **ULTERIORI CONDIZIONI**

Tutti i destinatari dei cofinanziamenti sono obbligati:

- 11.1 alla rendicontazione dello stato di avanzamento dei lavori al soggetto che gestisce l'erogazione degli incentivi;
- 11.2 al monitoraggio dei risultati conseguiti in termini di evoluzione dello stato della sicurezza stradale, con particolare riferimento al numero di vittime degli incidenti stradali;
- 11.3 i risultati del monitoraggio dovranno essere trasmessi alla Regione e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- 11.4 l'ultima quota di finanziamento, pari a non meno del 25%, sarà erogata dopo il collaudo tecnico/valutazione delle opere o delle misure che fanno parte della proposta e (salvo casi particolari) dopo l'avvenuta trasmissione dei risultati del primo monitoraggio sui risultati, salvo diversa decisione della Regione competente.

12 **PARAMETRI DI RIPARTIZIONE REGIONALE**

- 12.1 Per la ripartizione tra le circoscrizioni regionali delle risorse finanziarie sarà adottato - in coerenza con quanto indicato nel cap. 2.1 e nell'Allegato Tecnico del *"Piano Nazionale della Sicurezza Stradale"* a proposito del

“*danno sociale*” - un parametro che consenta di confrontare in modo diretto l’entità complessiva del danno sociale determinato dagli incidenti stradali e la sua evoluzione tendenziale. Tale parametro sarà costituito da:

- 12.1.1 la somma del numero di morti e feriti ponderati sulla base del costo sociale medio per ogni morto e per ogni ferito; in questo modo si perviene ad un unico indicatore per tutto il complesso delle vittime, tenendo conto dei diversi livelli di danno;
- 12.1.2 l’evoluzione dell’incidentalità (nel convincimento che si debba rafforzare l’impegno laddove il fenomeno dell’incidentalità mostra una forte tendenza alla crescita);
- 12.1.3 l’estesa stradale (considerando che, per quanto riguarda i soli interventi sulla rete stradale, a parità di danno sociale, si determina un onere maggiore nelle circoscrizioni territoriali con una rete stradale molto ampia).

12.2 Tale ripartizione ha unicamente il fine di assicurare una distribuzione delle risorse complessivamente proporzionale all’entità del danno sociale a livello regionale. L’attribuzione degli incentivi alle singole proposte avverrà rispettando il principio di premialità all’interno di ciascuna circoscrizione regionale.

12.3 I criteri sopra indicati consentono di definire l’algoritmo di ponderazione riportato di seguito:

$$P = [(M \times Csm + F \times Csf) \times 0,7 + Es \times 0,3] \times D$$

laddove:

Indice	Significato	Dimensione
P	“Peso” complessivo ai fini della ripartizione (nonché dell’individuazione delle priorità di intervento) ¹	
M	Numero medio annuo di morti nell’ultimo quinquennio	morti
Csm	Costo sociale medio per ogni decesso	milioni di €
F	Numero medio annuo di feriti nell’ultimo quinquennio	feriti
Csf	Costo sociale medio per ogni decesso	milioni di €
Es	Sviluppo della rete stradale di livello regionale, provinciale e comunale ²	Km
D	Coefficiente di ponderazione rispetto all’evoluzione dell’incidentalità nel tempo: vale 1,1 (+10%) nelle circoscrizioni territoriali che presentano una variazione del valore (M x Csm + F x Csf) superiore alla media nazionale (+2,1%).	numero

La quota percentuale di risorse afferente ad una data ripartizione territoriale (Q_i) si determina applicando la seguente formula:

$$Q_i = (P_i / \sum_{i..n} P_i) \times 100$$

e cioè: dividendo il “*peso*” di ciascuna circoscrizione territoriale (nella fattispecie, di ciascuna circoscrizione regionale) per la somma dei “*pesi*” di tutte le

¹ V’è una sostanziale coincidenza tra il “*peso*” di una determinata circoscrizione e l’entità del danno sociale. Gli stessi parametri possono, quindi, essere utilizzati per individuare le situazioni (strade, insiemi di mobilità, aree territoriali, etc.) dove il danno sociale è massimo e dove, conseguentemente, più intenso dovrebbe essere l’impegno per la riduzione dei fattori di rischio. Questa coerenza costituisce una garanzia di equità del parametro di ponderazione sopra illustrato.

² Strade statali conferite al demanio regionale, strade provinciali, strade comunali extraurbane ed urbane, secondo i dati contenuti nel Piano Nazionale della Sicurezza Stradale.

circostrizioni, con il vincolo di attribuire una quota di risorse non inferiore al 35% alle Regioni meridionali.³

Tale indice determina la ripartizione regionale dei fondi illustrata nella tabella 1, riportata di seguito.

Tab. 1

RIPARTIZIONE REGIONALE DEI FONDI SULLA BASE DEI PARAMETRI SOPRA INDICATI
Valori riferiti alla prima annualità dei limiti di impegno quindicennale, pari a 25 miliardi per anno, come previsto dall'art. 56 della legge 488/99.⁴

	QUOTA %	VALORE (Lit mln)	VALORE (€ 000)
PIEMONTE	7,539%	1.884,830	973,434
VALLE D'AOSTA	0,247%	61,744	31,888
LOMBARDIA	15,487%	3.871,784	1.999,610
Provincia di TRENTO	0,849%	212,319	109,654
Provincia di BOLZANO	0,962%	240,606	124,262
VENETO	7,643%	1.910,633	986,759
FRIULI VENEZIA GIULIA	2,361%	590,161	304,793
LIGURIA	2,794%	698,587	360,790
EMILIA ROMAGNA	8,898%	2.224,606	1.148,913
TOSCANA	6,161%	1.540,149	795,420
UMBRIA	1,784%	445,869	230,272
MARCHE	2,999%	749,837	387,259
LAZIO	7,276%	1.818,875	939,371
REGIONI DEL CENTRO-NORD	65,000%	16.250,000	8.392,425
ABRUZZO	3,842%	960,586	496,102
MOLISE	1,100%	275,003	142,027
CAMPANIA	5,890%	1.472,450	760,457
PUGLIA	6,137%	1.534,195	792,346
BASILICATA	1,760%	439,886	227,182
CALABRIA	4,310%	1.077,594	556,531
SICILIA	8,417%	2.104,364	1.086,813
SARDEGNA	3,544%	885,922	457,540
REGIONI MERIDIONALI	35,000%	8.750,000	4.518,998
TOTALE	100,000%	25.000,000	12.911,422

13 ENTITÀ E QUOTE DI COFINANZIAMENTO

³ In relazione a tale vincolo, assunto in sede di concertazione, rispetto alla ripartizione teorica, è stato applicato un coefficiente di incremento delle quote delle regioni meridionali, pari a 1,241244 e un complementare coefficiente di riduzione delle quote delle regioni centro settentrionali, pari a 0,905261.

⁴ Vedi i precedenti punti 4.1 e 4.2

13.1 Per quanto riguarda l'entità e le quote di cofinanziamento, il "Programma Annuale di Attuazione 2002", sulla base di studi e verifiche svolte con il supporto della *Consulta Nazionale sulla Sicurezza Stradale*, assume i seguenti principi di riferimento.

- a) L'ammontare dell'incentivo finanziario dovrà differenziarsi in relazione all'entità e alla complessità dei fattori di rischio da contrastare e al volume del danno sociale da ridurre.
- b) Poiché il programma dei Progetti Pilota per il miglioramento della sicurezza stradale ha evidenziato che la capacità locale di concorrere con proprie risorse finanziarie si riduce in modo più che proporzionale al ridursi della dimensione demografica, l'entità massima del cofinanziamento sarà commisurata al danno sociale mentre la quota massima di cofinanziamento (e cioè la percentuale di intervento coperta dal finanziamento a carico dello Stato) sarà progressivamente più elevata al diminuire delle dimensioni demografiche dell'ente proponente.
- c) Poiché le Province e i Comuni medio-piccoli riescono con maggiore difficoltà a partecipare al processo di innovazione delle strutture, degli strumenti e delle strategie per migliorare la sicurezza stradale a questi soggetti, e per questa tipologia di interventi, saranno riservate quote di incentivazione più elevate.

13.2 Tenendo conto di quanto indicato sopra, il Programma di Attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale 2002 determina i seguenti massimali di finanziamento (in valore assoluto e in quota sul totale). Tali massimali potranno essere modificati, con motivata decisione, da ciascuna Regione per gli interventi che ricadono nel territorio di propria competenza.

Tab. 2

MASSIMALI INDICATIVI PER GLI INTERVENTI IN ATTUAZIONE DEL PIANO		
(I valori sono espressi in miliardi di lire)		
	Incentivi del Piano	
	Valore	Quota %
INTERVENTI SULLA RETE STRADALE (misure indicate ai punti 3.1; 3.2; 3.3; 3.4;)		
Province e comuni con carattere di grande area metropolitana	8	40%
Province e comuni che comprendono (o sono) una grande area urbana	4,8	40%
Province e comuni di dimensione intermedia	3,6	45%
Province e comuni di piccola dimensione	2	50%
TUTTE LE ALTRE MISURE FINANZIATE (indicate ai punti 3.5; 3.6; 3.7; 3.8; 3.9; 3.10; 3.11; 3.12; 3.13 e 3.14)		
Province e comuni con carattere di grande area metropolitana	3	50%
Province e comuni che comprendono (o sono) una grande area urbana	1,5	50%
Province e comuni di dimensione intermedia	0,825	55%
Province e comuni di piccola dimensione	0,6	60%

13.3 Per gli interventi indicati al punto 3.13 potranno essere previsti massimali più elevati (fino a 6 miliardi di lire e fino al 60% del costo complessivo) nel

caso in cui la proposta riguardi l'attuazione di Piani o programmi su un arco pluriennale.

- 13.4 Una stima ipotetica della probabile composizione delle proposte di interventi in attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (e, quindi, della composizione dei valori di cofinanziamento) conduce a ritenere finanziabili, con l'attuale Programma, circa 120 – 150 interventi, a seconda della loro composizione.
- 13.5 I parametri sopra indicati tendono ad assicurare un soddisfacente equilibrio tra due obiettivi fondamentali:
- a) favorire la più ampia attuazione del Piano (tenendo quindi bassa l'entità degli incentivi al fine di poter incentivare il più alto numero possibile di interventi);
 - b) mantenersi al di sopra della soglia che innesca un effettivo processo di innovazione nell'azione di governo della sicurezza stradale (definendo, a tale fine, incentivi di consistenza tale da giustificare l'impegno incrementale richiesto alla Amministrazione locale per avviare i nuovi processi di governo della sicurezza stradale).

Attraverso questo bilanciamento di obiettivi, il Programma di Attuazione intende evitare che si possa determinare una distribuzione di incentivi che consentano di aumentare la quota di risorse dedicate al miglioramento della sicurezza stradale, senza tuttavia innescare quei processi di innovazione degli interventi e di miglioramento della loro efficacia che sono essenziali per cominciare a riassorbire il ritardo di sicurezza stradale che l'Italia ha accumulato negli ultimi dieci anni.