



GIUNTA REGIONALE D'ABRUZZO

DIREZIONE TRASPORTI , INFRASTRUTTURE, MOBILITA' E LOGISTICA

**SERVIZIO INFRASTRUTTURE STRATEGICHE, PIANIFICAZIONE E
PROGRAMMAZIONE DEL SISTEMA DEI TRASPORTI**

BANDO

**3°-4°-5° PROGRAMMA DI ATTUAZIONE
PIANO NAZIONALE SICUREZZA STRADALE**

**Bando per l'assegnazione dei finanziamenti relativi alla realizzazione degli
interventi previsti dal Terzo, Quarto e Quinto Programma Annuale di Attuazione
del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale.**

Art. 1 – Riferimenti Normativi

- 1) Il Ministero 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 dal "3°, 4° e 5° Programma di Attuazione", destina alla Regione Abruzzo la somma di € 1.814.001 per il 3° Programma, e di € 2.509.686,55 per il 4° e 5° Programma per un importo complessivo di € 4.323.687,55 a titolo di cofinanziamento di interventi coerenti con le finalità e i contenuti indicati nel Terzo, Quarto e Quinto Programma Annuale di Attuazione.

Art. 2 – Obiettivi

- 1) Il presente bando in conformità con quanto previsto dal "3°, 4° e 5° Programma di Attuazione", è finalizzato 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, 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, con particolare riferimento ai campi di intervento prioritari indicati nel successivo art. 3 del presente bando.
- 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/e Amministrazione/i proponente 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 dal terzo "Programma di azione europeo per la sicurezza stradale. Dimezzare il numero di vittime della strada nell'Unione europea: una responsabilità condivisa" 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;

- c) al confronto tra diverse possibilità di intervento e all'individuazione della/e soluzione/i 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 – 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) Rafforzamento della **capacità di governo della sicurezza stradale**, costituito da tre campi di azione:
 - 2.1) 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;
 - 2.2) realizzazione di centri di monitoraggio 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;
 - 2.3) 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;
 - 2.4) 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) Formazione di una **nuova cultura della sicurezza stradale**, costituito da due campi di azione:
 - 3.1) 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;
 - 3.2) 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);
 - 3.3) 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) Interventi su componenti di incidentalità prioritarie ai fini del miglioramento complessivo della sicurezza stradale nel Paese, costituito da cinque campi di azione:
 - 4.1) 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);

- 4.2) 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");
 - 4.3) piani, programmi e interventi per migliorare la sicurezza della mobilità ciclopeditone 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 ciclopeditone o, ancora, la creazione di una ampia rete di percorsi ciclopeditoni protetti o con esclusione del traffico motorizzato da tutta la sede stradale;
 - 4.4) 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);
 - 4.5) 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;
 - 4.6) 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;
 - 4.7) 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), punto 2.1, 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.
 - 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.
 - 8) Le suddette Amministrazioni assicureranno altresì il più ampio supporto e la più completa documentazione al monitoraggio regionale e nazionale e forniranno tutte, 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 dei Trasporti, delle Regioni, delle Province e dei Comuni, secondo quanto indicato nel successivo art. 8, comma 3°.

- 9) Gli interventi 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, 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 candidare una sola proposta.
- 3) 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.
- 4) 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 *“3°, 4° e 5° Programma di Attuazione”*, sulla base della graduatoria di cui al successivo articolo 7.
- 2) Per concorrere all'assegnazione del cofinanziamento, l'Amministrazione, o il raggruppamento di Amministrazioni, proponente presenta domanda, secondo lo schema allegato al presente Bando con il **numero 1**, alla *Giunta Regionale d'Abruzzo, Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica, Servizio Infrastrutture Strategiche, Pianificazione e Programmazione del Sistema dei Trasporti, Viale Bovio, 425 – 65124 Pescara*, sulla base del presente Bando corredata, a pena di esclusione, dai seguenti elaborati:
 - A. il *“Modulo di proposta”* dell'intervento, il cui schema è riportato nell'allegato **“A”** al presente bando;
 - B. la *“Scheda dei parametri qualificanti”*, il cui schema è riportato nell'allegato **“B”** al presente bando;
 - C. la *“Analisi generale della sicurezza stradale”* compilata come indicato nello schema allegato **“C”** al presente bando;
 - D. schema di Convenzione allegato con la lettera **“D”** al presente Bando;
 - 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. L.gvo n. 163/2006 e del D.P.R. n. 207/2010;

F. atto di nomina del responsabile Unico di Procedimento (RUP) dell'attuazione dell'intervento e del successivo monitoraggio dei risultati in relazione agli obiettivi e agli indirizzi del "3°, 4° e 5° *Programma di Attuazione*" del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale che terrà anche i contatti con la Regione Abruzzo e con il Ministero dei Trasporti, dando comunicazione dei suoi riferimenti alla Regione Abruzzo e al Ministero dei Trasporti;

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 "3°, 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 soprariportata);

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;

G3) 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;

G4) 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 Abruzzo e al Ministero dei Trasporti lo svolgimento di sopralluoghi.

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, adottando il progetto e assumono gli impegni di cui ai punti successivi ed indicano l'Amministrazione capofila.

3) Le domande, corredate dai suddetti allegati e firmate dal Sindaco o dal Presidente della Provincia o da un loro delegato che abbia i poteri per impegnare l'Amministrazione, dovranno pervenire presso la *Giunta Regionale d'Abruzzo, Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica, Servizio Infrastrutture Strategiche, Pianificazione e Programmazione del Sistema dei Trasporti, Viale Bovio, 425 – 65124 Pescara*, in busta chiusa, a mezzo raccomandata con ricevuta di ritorno, con la dicitura "BANDO RELATIVO AGLI INTERVENTI DEL 3°, 4° E 5° PROGRAMMA DI ATTUAZIONE DEL PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE", improrogabilmente entro **90** giorni dalla data di pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Abruzzo (BURA) dell'Avviso per estratto del presente bando, a pena di esclusione.

4) Ai fini della individuazione delle proposte da ammettere al finanziamento e in relazione a quanto indicato nel "3°, 4° e 5° *Programma di Attuazione*", viene costituita,

con Determinazione Direttoriale del Direttore Regionale della Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica della Regione Abruzzo, una Commissione di Valutazione formata da esperti.

- 5) La Commissione di Valutazione valuta la proposta sulla base dei criteri, parametri e procedure di valutazione descritte nel successivo art. 7, definisce la graduatoria e la trasmette alla *Giunta Regionale d'Abruzzo, Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica, Servizio Infrastrutture Strategiche, Pianificazione e Programmazione del sistema dei Trasporti, Viale Bovio, 425 – 65124 Pescara*.
- 6) La Giunta Regionale, approva la graduatoria e i corrispondenti finanziamenti
- 7) Il Competente Servizio della Giunta Regionale d'Abruzzo, in relazione agli obiettivi di miglioramento della sicurezza stradale di cui alla legge 144/99, specificati nel "*Piano Nazionale della Sicurezza Stradale*", opera la scelta definitiva delle proposte da ammettere a cofinanziamento e trasmette tutti i moduli di proposta, la graduatoria e l'elenco degli assegnatari di finanziamento al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Direzione Generale per la Sicurezza Stradale.
- 8) Il Dirigente del Servizio Competente della Regione Abruzzo, comunica alle Amministrazioni interessate l'ammissione al cofinanziamento e procede alla stipula della relativa convenzione, sulla base dello schema allegato al presente bando con la lettera "**D**".
- 9) A seguito dell'invio, da parte dell'Amministrazione assegnataria, del programma operativo delle azioni, da realizzare, debitamente approvato, e nel caso di eventuali opere pubbliche, della comunicazione di inizio dei lavori, la Regione prende atto della documentazione pervenuta ed eroga, quale anticipazione, la prima quota di cofinanziamento, pari al 20% dell'importo complessivo del cofinanziamento riconosciuto dalla Commissione di Valutazione.
- 10) Le ulteriori quote di finanziamento saranno erogate dalla Regione Abruzzo secondo le seguenti modalità:
 - 35% del cofinanziamento assegnato a presentazione del provvedimento di approvazione della rendicontazione delle spese pari ad almeno il 40% dell'importo del progetto;
 - 35% del cofinanziamento assegnato a presentazione del provvedimento di approvazione della rendicontazione delle spese pari ad almeno il 80% dell'importo del progetto;
 - 10% del cofinanziamento assegnato ad ultimazione del progetto dietro presentazione del certificato di collaudo o di regolare esecuzione, nonché della Relazione Acclarante i rapporti economici tra Ente appaltante e Regione;

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 "*3°, 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 riportato nel documento allegato al presente

bando con il **numero 2** “Distribuzione territoriale delle vittime degli incidenti stradali e classi di danno” per l’anno 2009.

- Fascia AA: province e comuni capoluogo di provincia nel cui territorio gli incidenti stradali, nell’anno 2009 hanno determinato le maggiori quote di vittime e di costo sociale (oltre 100 milioni di Euro per le Province e oltre 25 milioni di Euro per i Comuni);
- Fascia A: comuni nel cui territorio gli incidenti stradali, nell’anno 2009 hanno determinato le maggiori quote di vittime e di costo sociale (tra 10 e 25 milioni di Euro);
- Fascia B: comuni nel cui territorio gli incidenti stradali, nell’anno 2009 hanno determinato le maggiori quote di vittime e di costo sociale (tra 2 e 10 milioni di Euro);
- Fascia C: comuni nel cui territorio gli incidenti stradali, nell’anno 2009 hanno determinato le maggiori quote di vittime e di costo sociale (tra 0.50 e 2 milioni di Euro);

- 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	40%
Fascia di danno sociale A	400	45%
Fascia di danno sociale B	300	50%
Fascia di danno sociale C	200	55%

I comuni che non rientrano nelle fasce di danno sopra indicate vengono invitati a consorzarsi per rientrare almeno nella fascia C e affrontare la messa in sicurezza di situazioni con almeno 7 feriti in un anno ed esprimere un progetto di sicurezza stradale di respiro.

- 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) Gli importi derivanti da eventuali economie potranno essere impiegati dall’Amministrazione assegnataria del cofinanziamento per ampliare gli interventi previsti, previa acquisizione di parere favorevole da parte del Servizio Competente della Giunta Regionale d’Abruzzo, e fermi restando gli obiettivi e i contenuti generali della proposta stessa. A tale fine l’Amministrazione formula domanda alla Direzione Competente della Giunta Regionale d’Abruzzo, e allega alla stessa l’opportuna documentazione tecnica e amministrativa.

- 6) Le disponibilità finanziarie derivanti da minori spese o da rinunce ai finanziamenti assegnati o da altri analoghi fattori, nonché eventuali risorse finanziarie aggiuntive che l'Ente assegnatario intendesse utilizzare per le finalità proprie del "3°, 4° e 5° *Programma di Attuazione*" che si venissero a determinare successivamente, alla chiusura del bando e alla assegnazione dei finanziamenti, confluiranno in un fondo di rifinanziamento degli stessi "3°, 4° e 5° *Programma di attuazione*" e saranno assegnati alle proposte di intervento non finanziate in relazione alla posizione nella graduatoria di cui al successivo articolo 7, fino ad esaurimento del fondo.
- 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, 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 nei 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.

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 (da 0% a 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 PNSS (da 0% a

100%). A tale fine si tiene conto dei seguenti profili, relativo 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° e 2° Programma del PNSS;
- xvi. 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.).

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) Per consentire una più agevole e certa determinazione dei punti, l'Amministrazione proponente è invitata a compilare la "*Scheda dei parametri qualificanti*", riportata nella documentazione tecnica, allegato B.

Art. 8 – Ulteriori aspetti

- 1) La Regione Abruzzo 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 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 Abruzzo 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, alle Regioni, alle Province e ai Comuni che ne potranno disporre liberamente.
- 4) Relativamente agli eventuali interventi che presuppongono la realizzazione di opere edilizie e infrastrutturali, la normativa di riferimento è quella contenuta nel D.Lgvo n. 163/2006 e del D.P.R. n. 207/2010.
- 5) La Regione Abruzzo 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 Abruzzo, in 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 ulteriore termine. La revoca del contributo comporta l'obbligo per l'Amministrazione assegnataria di restituire alla Regione gli eventuali importi da questo corrisposti e per i quali non esistano giustificazione di spesa, con la maggiorazione degli interessi legali.
- 7) Il Bando e la Documentazione tecnica allegata è disponibile presso la *Giunta Regionale d'Abruzzo, Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica Servizio Infrastrutture Strategiche, Pianificazione e Programmazione del Sistema dei Trasporti, Viale Bovio, 425 – 65124 Pescara*, ed è inoltre consultabile sul sito internet della Regione Abruzzo al seguente URL: <http://gare.regione.abruzzo.it/>.

Per ulteriori informazioni:

Tel. 0857672051 – 0857672043.

E-mail: barbara.granchelli@regione.abruzzo.it; luccio.triozzi@regione.abruzzo.it;

Inoltre la documentazione tecnica completa relativa al “3°, 4° e 5° *Programma di Attuazione*” è disponibile in formato PDF sul sito del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti al seguente URL:

http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=cm&o=vd&f=cl&id_cat_org=29&id=1261