



Presidente	Luca	Zaia
Vice Presidente	Marino	Zorzato
Assessori	Renato	Chisso
	Roberto	Ciambetti
	Luca	Coletto
	Maurizio	Conte
	Marialuisa	Coppola
	Elena	Donazzan
	Marino	Finozzi
	Massimo	Giorgetti
	Franco	Manzato
	Remo	Sernagiotto
	Daniele	Stival

Deliberazione della Giunta

n. del Segretario Antonio Menetto

OGGETTO: L. 144/1999, art. 32 – Quarto e Quinto Programma Annuale di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale.
Preso atto della Convenzione tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione del Veneto e delega alla firma della stessa.

L'Assessore Renato Chisso riferisce quanto segue.

I contenuti del 4° e del 5° Programma di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale sono definiti dal Ministero dei Trasporti in relazione:

- alle scelte e agli orientamenti riportati nello “Atto di indirizzo per il governo della sicurezza stradale” approvato dal Consiglio dei Ministri;
- allo stato di attuazione del 1° e del 2° Programma attuativo del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, secondo quanto riportato nel “Libro Bianco. Bilancio Generale” predisposto dalla Segreteria Tecnica della Consulta Nazionale sulla Sicurezza Stradale.

Per tenere il passo dei Paesi che hanno realizzato i più cospicui miglioramenti, per raggiungere quelli che vantano le migliori condizioni di sicurezza (con tassi di mortalità che sono la metà di quello italiano) e per dimezzare il numero di vittime entro il 2010, si deve migliorare la capacità di governo della sicurezza stradale a livello nazionale, regionale e locale.

In relazione a quanto sopra considerato, i campi di intervento ammessi ai finanziamenti del 4° e del 5° Programma di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, divisi in tre settori, sono i seguenti:

A) Settore A, rafforzamento della capacità di governo della sicurezza stradale, costituito da quattro campi di azione;

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

A2) 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, nonché i risultati raggiunti da tali misure e la loro efficacia. La regolamentazione dei finanziamenti a favore del Centro di Monitoraggio Regionale viene illustrata nel punto 7 della Relazione Illustrativa del 4° e 5° Programma del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale.

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.

A4) Iniziative rivolte al contrasto dei comportamenti ad alto rischio comprendenti: indagini sulle caratteristiche e sulla distribuzione sociale, spaziale e temporale dei comportamenti di guida ad elevato rischio; definizione delle misure più efficaci per contrastare tali comportamenti; applicazione di tali misure e verifica della loro efficacia.

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

B1) Definizione e realizzazione di progetti pilota nel campo della formazione alla mobilità sicura e sostenibile della popolazione in età scolare, secondo criteri di sistematicità, coerenza, integrazione, orientamento su obiettivi specifici e misurabili, monitoraggio dei risultati e valutazione della loro efficacia, condivisione dei risultati delle esperienze.

B2) Campagne locali di informazione e sensibilizzazione da integrare in una banca generale di comunicazione per la sicurezza stradale (messa in rete delle esperienze di informazione / sensibilizzazione, valorizzazione e diffusione delle esperienze più significative, creazione di un sistema di informazione e sensibilizzazione rivolto sia alla popolazione adulta in generale, sia a specifici segmenti e tipologie sociali).

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

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

C1) Individuazione delle tratte stradali extraurbane che presentano le maggiori concentrazioni di vittime per incidenti stradali, analisi dei fattori di rischio, definizione della gamma di interventi efficaci per eliminare o ridurre i fattori di rischio, valutazione delle alternative e scelta della alternativa più soddisfacente, sua definizione progettuale e realizzazione o avvio dell'intervento (o degli interventi).

C2) Piani, programmi e interventi per migliorare la sicurezza stradale nelle aree urbane ad elevata incidentalità, attraverso misure di regolamentazione del traffico, riqualificazione del sistema viario, interventi urbanistici ("Progetto città sicure").

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

C4) Misure per la messa in sicurezza della mobilità su due ruote a motore basate sull'analisi dell'incidentalità specifica, sulla individuazione delle situazioni e dei fattori di rischio presenti in loco, sull'individuazione delle tipologie di interventi più efficaci, e sulla realizzazione dei relativi interventi.

C5) Misure a favore del miglioramento della sicurezza della mobilità su strada dei cittadini anziani attraverso una adeguata informazione sui rischi specifici dell'età più avanzata, i rischi indotti dall'uso di farmaci, la creazione di servizi di trasporto dedicati, la realizzazione di percorsi 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.

Il 4° ed il 5° Programma di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale definiscono il meccanismo di impiego delle risorse rese disponibili dalla Legge Finanziaria 2007 relativamente alle annualità 2008 e 2009 per l'attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale.

L'attuazione del 4° e del 5° Programma è organizzata in cinque fasi, come indicato di seguito:

1. Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti:

- a. ripartizione regionale delle risorse in relazione alla distribuzione regionale delle vittime degli incidenti stradali;
- b. definizione del bando tipo e della ulteriore documentazione tecnica;
- c. sottoscrizione delle convenzioni tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e le Regioni.

2. Regioni e Province autonome:

- a. emanazione dei bandi regionali in conformità con il bando tipo definito a livello nazionale o avvio di procedure concertate coerenti con i principi di premialità propri del 4° e del 5° Programma;
- b. costituzione delle commissioni regionali di valutazione e selezione delle proposte da ammettere a finanziamento.

3. Comuni e Province: elaborazione delle proposte.

4. Regioni, Province e Comuni:

- a. sottoscrizione delle convenzioni tra Regioni e Amministrazioni Locali;
- b. avvio dei lavori /la prima fase essendo costituita dalla presentazione di un programma operativo il cui onere sul totale viene convenzionalmente posto pari al 20%;
- c. realizzazione degli interventi e creazione della struttura di monitoraggio dello stato di attuazione e dei risultati dell'intervento;
- d. monitoraggio dei risultati (per non meno di tre anni).

5. Ministero, Regioni, rappresentanze di Province e Comuni:

- a. le Regioni, le Province autonome e le rappresentanze di Province e Comuni predispongono rapporti trimestrali sullo stato di attuazione dei programmi, le problematiche, le potenzialità, le esigenze di supporti, etc.;
- b. il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in collaborazione con le Regioni, costituisce il tavolo di coordinamento e valutazione e avvia l'azione di monitoraggio e di supporto dell'attuazione del 4° e 5° Programma, secondo le indicazioni del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale;

L'attribuzione delle risorse alle regioni è vincolata alla loro utilizzazione tramite una procedura competitiva che consenta una allocazione premiale delle risorse a favore di Province e Comuni.

La Regione, previa comunicazione al Ministero dei motivi e dei migliori risultati attesi, per l'allocazione delle risorse, al posto della procedura competitiva sopra richiamata, può adottare procedure concertative purché siano applicati e pienamente soddisfatti i criteri e i meccanismi premiali indicati di seguito.

Ai fini dell'individuazione delle proposte di intervento da ammettere al cofinanziamento regionale il meccanismo premiale che costituisce riferimento vincolante per il bando regionale, definisce una graduatoria in base a sei ordini di criteri e parametri, come indicato di seguito:

1. Rilevanza dei fattori di rischio sui quali si applica la proposta;
2. Capacità di contrasto della proposta;
3. Coerenza delle azioni del proponente rispetto all'obiettivo di migliorare la sicurezza stradale, con particolare riferimento agli indirizzi del PNSS;
4. Rafforzamento della capacità di governo;
5. Intersettorialità, interistituzionalità, partenariato pubblico privato;
6. Tempestività.

L'entità massima del cofinanziamento è determinata in relazione al costo complessivo dell'intervento, o del sistema di interventi proposto, tenuto conto dell'entità delle vittime.

A tale fine sono state definite quattro fasce di danno sociale:

- **Fascia AA:** province e comuni nel cui territorio gli incidenti stradali, nel triennio 2004-2006, hanno determinato le maggiori quote di vittime e di costo sociale (oltre 1.200 milioni di Euro per le Province e oltre 200 milioni di Euro per i Comuni);
- **Fascia A:** province e comuni nel cui territorio gli incidenti stradali, nel triennio 2004-2006, hanno determinato quote molto elevate di vittime e costo sociale (tra 400 e 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 2004-2006, hanno determinato quote elevate di vittime e costo sociale (tra 200 e 400 milioni di Euro per le Province e tra 6 e 30 milioni di Euro per i Comuni);
- **Fascia C:** province e comuni nel cui territorio gli incidenti stradali, nel triennio 2004-2006, hanno determinato quote intermedie di vittime e costo sociale (meno di 200 milioni di Euro per le Province e tra 2 e 6 milioni di Euro per i Comuni);

Al fine di consentire alle amministrazioni regionali di partecipare al processo di innovazione e rafforzamento delle politiche di sicurezza stradale promosso dal 4° e dal 5° Programma di Attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale e, quindi, di finanziare un certo numero di progetti di miglioramento della sicurezza stradale, è stata definita una ripartizione regionale delle risorse finanziarie disponibili.

Il CIPE, nella seduta del 18.12.2008, ha approvato il Quarto Programma, comprendente anche la ripartizione regionale delle risorse finanziarie per l'annualità 2008 ed il Quinto Programma limitatamente all'impostazione programmatica nelle more del riparto delle disponibilità iscritte nel bilancio per l'annualità 2009.

Con Decreto n. 296 del 29.12.2008, registrato dalla Corte dei Conti in data 18.03.2009, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha individuato i coefficienti di ripartizione delle risorse finanziarie del 4° e 5° Programma per gli anni 2008 e 2009 ed ha ripartito le risorse finanziarie di cui al 4° Programma, pari ad € 53.000.000,00 per l'esercizio finanziario 2008. In seguito a tale riparto alla Regione del Veneto sono stati destinati € 3.834.983,00. Tali risorse sono state impegnate a favore delle Regioni e delle Province Autonome con Decreto Dirigenziale n. 531 del 30.12.2008, registrato dall'Ufficio Centrale di Bilancio il 20.01.2009 e restituito con nota n. 712 del 27.05.2009 secondo la ripartizione di cui al decreto 296 del 29.12.2008. Con Decreto n. 563 del 10.07.2009, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha ripartito le risorse finanziarie di cui al 5° Programma, pari ad € 31.350.000,00 per l'esercizio finanziario 2009. In seguito a tale riparto alla Regione del Veneto sono stati destinati € 2.268.423,30. Tali risorse sono state impegnate a favore delle Regioni e delle Province Autonome con Decreto Dirigenziale n. 4857 del 29.12.2009, registrato dalla Corte dei Conti in data 15.02.2010.

In base a quanto sopra detto, alla Regione Veneto risulta attribuita una risorsa finanziaria complessiva per il 4° e 5° Programma pari ad € 6.103.406,30.

Al fine del completamento dell'iter procedurale per l'avvio del Quarto e del Quinto Programma Annuale di attuazione del Programma Nazionale della Sicurezza Stradale il competente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha trasmesso alla Regione del Veneto, con nota del 31.03.2010 protocollo n. 0029430, l'allegata convenzione da sottoscrivere tra Ministero e Regione, riportata in **Allegato A** al presente provvedimento quale sua parte integrante, che risulta necessaria per il trasferimento dei fondi relativi al citato quarto e quinto programma.

Si rende pertanto necessario provvedere, da parte della Giunta Regionale, alla presa d'atto della citata convenzione e alla conseguente delega all'Assessore alle Politiche della Mobilità e Infrastrutture, Renato Chisso, per la firma della stessa.

Il relatore conclude la propria relazione e propone all'approvazione della Giunta Regionale il seguente provvedimento.

LA GIUNTA REGIONALE

- Udito il relatore, incaricato dell'istruzione dell'argomento in questione ai sensi dell'art. 33, secondo comma, dello Statuto, il quale dà atto che la Struttura competente ha attestato l'avvenuta regolare istruttoria della pratica, anche in ordine alla compatibilità con la vigente legislazione statale e regionale;
- Vista la L. 144/1999, art. 32;
- Vista la nota del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 31.03.2010 protocollo n. 0029430.

DELIBERA

1. di prendere atto della Convenzione da sottoscrivere tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Regione del Veneto, riportata in **Allegato A** al presente provvedimento quale sua parte integrante, che risulta necessaria per il trasferimento dei fondi relativi al Quarto e Quinto Programma Annuale di attuazione del Programma Nazionale della Sicurezza Stradale;
2. di delegare l'Assessore alle Politiche della Mobilità e Infrastrutture, Renato Chisso, alla firma della suddetta Convenzione.

Sottoposto a votazione, il provvedimento è approvato con voti unanimi e palesi.

Il Segretario
Dott. Antonio Menetto

Il Presidente
Dott. Luca Zaia