

## **BANDO PER LA PRESENTAZIONE DI PROPOSTE PROGETTUALI RELATIVE ALLA REALIZZAZIONE DI “ZONE 30” ALL’INTERNO DEI CENTRI ABITATI**

La Regione Piemonte, in attuazione del «Piano Regionale della Sicurezza Stradale», del «Programma triennale di Attuazione 2007 - 2009», approvati con deliberazione n. 11 - 5692 del 16 aprile 2007 e del «Programma annuale d’azione 2007» approvato con deliberazione n. 16 – 6308 del 05 luglio 2007, intende dare avvio alla realizzazione della “Linea strategica 1.1.0 - Diffondere la strategia delle zone 30 nelle aree urbane” -Campo di azione Infrastruttura.

### **Art. 1 - Obiettivi e contenuti.**

L’Unione Europea chiede agli Stati membri di compiere uno sforzo comune per ridurre sensibilmente il grave problema degli impatti derivanti dal traffico motorizzato sulla salute umana. La questione si pone con riferimento a tre aspetti:

- l’inquinamento atmosferico;
- l’inquinamento acustico;
- l’incidentalità.

La mobilità sostenibile è in larga misura un problema urbano: in Europa il 75% dei chilometri percorsi in automobile appartiene ad aree urbane.

L’Unione europea ha riconosciuto l’importanza del tema lanciando la Strategia tematica sull’ambiente urbano, intesa come quadro di integrazione delle varie politiche di settore per affrontare i problemi complessi della sostenibilità dei sistemi urbani, all’interno dei quali il problema della mobilità assume un ruolo decisivo. Sicuramente, la questione più urgente in tale ambito, anche per la gravità delle conseguenze che ad essa sono legate, è quella della sicurezza stradale.

All’interno delle aree urbane il tasso di incidentalità stradale è molto elevato: si registrano valori che si aggirano intorno al 70% dell’incidentalità totale. Risulta, dunque, di importanza fondamentale diffondere, nella forma più generalizzata e rapida, l’adozione di una strategia comune per la messa in sicurezza delle strade urbane.

La pianificazione del traffico urbano si è pressoché esclusivamente orientata verso l’obiettivo della fluidificazione del traffico, dimenticando che la strada costituisce lo spazio pubblico della città, dove le funzioni di mobilità (di cui il transito e la sosta dei veicoli costituiscono la manifestazione più macroscopica) devono essere rese compatibili con le altre funzioni della vita associata, che deve potersi esplicare nello spazio cittadino.

I principi di sicurezza, multifunzionalità e qualità ambientale dello spazio pubblico devono ispirare le linee d’azione mirate alla riqualificazione dello spazio della mobilità urbana.

*La strategia delle “zone 30”, chiamata anche politica di “moderazione del traffico” (traffic calming), è uno degli strumenti più efficaci per il raggiungimento degli obiettivi della sicurezza, della multifunzionalità e della qualità del disegno dello spazio stradale.*

## Art. 2 - Oggetto

La strategia delle “zone 30” persegue il fine primario della sicurezza dello spazio della mobilità negli ambiti residenziali urbani. Essa però non può venire ridotta ad una mera azione di moderazione del traffico, perché il suo campo d'azione è più ampio, dato che mira anche a rispondere ad una domanda di maggiore multifunzionalità della strada urbana. Inoltre, il problema del riequilibrio, all'interno del settore della mobilità, tra lo spazio dedicato al traffico motorizzato e lo spazio dedicato alla mobilità pedonale e ciclabile richiede di agire sul disegno complessivo della strada, fornendo l'opportunità di migliorare la qualità architettonica dello spazio pubblico della città.

Infine, la generale domanda di sicurezza, non solo stradale, che viene dai cittadini, induce ad inquadrare nel contesto per l'approccio applicativo delle Zone 30, quale elemento premiante per la valutazione della progettualità, le misure adottate dai Comuni per rafforzare la sicurezza e la percezione di sicurezza dei cittadini, anche attraverso l'inserimento di apparati di videosorveglianza, il presidiamiento del territorio con peculiari forme quali ad esempio la vigilanza di quartiere attraverso tutte quelle iniziative che tendano a configurare le Zone 30 come aree sicure latu senso.

Con la presente iniziativa sono cofinanziabili, in coerenza con gli obiettivi e le priorità del *Piano Regionale della Sicurezza Stradale* e del *Programma Triennale d'Attuazione 2007-2009*, gli interventi **per la messa in sicurezza della rete stradale di ambiti residenziali urbani** secondo quanto previsto dalla strategia delle zone 30, come definita nelle linee guida messe a punto dalla Regione Piemonte e disponibili on line sul sito web del piano regionale della sicurezza stradale: [www.regione.piemonte.it/trasporti/prss](http://www.regione.piemonte.it/trasporti/prss).

La selezione dei progetti da finanziare avverrà sulla base dei criteri dettagliatamente illustrati nell'**Allegato A** “*Criteri per la definizione di zone 30*”, parte integrante del presente bando.

La presentazione delle proposte progettuali deve comprendere, al minimo, gli elaborati previsti per il progetto preliminare dalla vigente normativa in materia di appalti. In particolare devono essere redatti i seguenti documenti:

### **1. Inquadramento urbano** (Rif. Allegato A:Criterio 1 - specifiche tecniche)

Identificazione degli ambiti e dei punti di maggiore criticità per quanto concerne l'incidentalità (punti neri e punti grigi) e individuazione delle priorità di intervento.

Tavola in scala 1:5.000.

### **2. Piano esecutivo della zona 30** (Rif. Allegato A:Criterio 2 - specifiche tecniche)

Presentazione del piano esecutivo con dati di traffico e di incidentalità, descrizione dei criteri seguiti nella formazione del piano stesso e stima sintetica del costo complessivo.

Tavola in scala 1:2.000.

### **3. Efficacia ed efficienza** (Rif. Allegato A:Criterio 3 - specifiche tecniche)

Indicazione delle modalità secondo cui si è cercato di massimizzare l'efficacia e l'efficienza, anche tramite l'adozione di misure a basso costo

### **4. Sinergia con altre misure** (Rif. Allegato A:Criterio 4 - specifiche tecniche)

Individuazione delle eventuali misure integrative quali l'istituzione di zone a traffico limitato e di zone pedonali o l'intensificazione delle misure di controllo e sanzione; nonché le misure finalizzate ad accrescere la sicurezza dei cittadini in senso lato quali l'installazione di apparati di videosorveglianza, il presidio del territorio con peculiari forme quali ad esempio la vigilanza di quartiere ed attraverso tutte quelle iniziative che tendano a configurare le Zone 30 come aree sicure.

#### **5. Partecipazione ed educazione** (Rif. Allegato A: Criterio 5 - specifiche tecniche)

Descrizione delle eventuali misure integrative costituite dalle attività di consultazione, di partecipazione della cittadinanza, di educazione presso le scuole e degli strumenti che si intende adottare per il loro monitoraggio.

#### **6. Progetto preliminare degli interventi** (Rif. Allegato A: Criterio 6 - specifiche tecniche)

Elaborati di livello preliminare, ai sensi della normativa vigente, degli interventi per i quali si richiede il finanziamento, corredati da relazione tecnica con relativo computo metrico estimativo. Tavola di dettaglio con particolari e sezioni dei punti più significativi con indicazione dei materiali e delle tecnologie adottate. È gradita la consegna degli elaborati progettuali su supporto digitale (cd-rom) oltre che su supporto cartaceo.

### **Art. 3 - Destinatari**

Possono presentare proposte progettuali le amministrazioni Comunali della Regione Piemonte la cui popolazione residente risulta maggiore di 10.000 abitanti.

Le amministrazioni possono sviluppare, autonomamente, forme di collaborazione e/o partenariato con altri organismi e soggetti, pubblici o privati, interessati al miglioramento della sicurezza stradale, che partecipano direttamente alla definizione e attuazione della proposta di intervento e che contribuiscono ad attuarla ed, eventualmente, a sostenerne gli oneri.

### **Art. 4 - Entità e tipologia dei finanziamenti**

L'entità massima del cofinanziamento è fissata a € 500.000,00, con percentuale massima di cofinanziamento rispetto al costo totale del progetto pari al 50%.

Non sono ammissibili progetti di intervento i cui costi complessivi risultino inferiori a € 100.000,00.

Il cofinanziamento regionale, assegnato sulla base della graduatoria definita secondo le modalità di cui ai successivi art. 6 e 7, verrà liquidato al beneficiario secondo le seguenti modalità:

30 % alla firma di dichiarazione dell'accettazione;

70 % a seguito della trasmissione e verifica del progetto definitivo e sulla base dell'affidamento dei lavori: il contributo sarà rimodulato sulla base dell'importo di aggiudicazione dei lavori.

Gli importi derivanti dalla rimodulazione dei contributi potranno essere resi disponibili per ulteriori interventi ammessi in graduatoria, secondo le modalità di cui al successivo art. 8).

Gli importi derivanti da eventuali economie realizzate nell'esecuzione delle opere, potranno essere utilizzate dai soggetti beneficiari, previo accordo fra le Parti, per opere di completamento e di miglioramento degli interventi realizzati o per iniziative di comunicazione e sensibilizzazione della cittadinanza.

#### **Art. 5 - Presentazione delle proposte e tempistiche**

I cofinanziamenti saranno assegnati alle proposte progettuali che risulteranno maggiormente coerenti con la strategia delle zone 30, come definita nelle linee guida messe a punto dalla Regione Piemonte, e ai *“Criteri per la definizione di zone 30”*, Allegato A al presente bando quale parte integrante, sulla base della procedura di valutazione descritta al successivo art.6.

Per concorrere all'assegnazione del cofinanziamento, l'Amministrazione proponente deve presentare domanda alla Regione Piemonte, Direzione Trasporti, Settore Pianificazione dei Trasporti, via Belfiore, 23 – 10125 TORINO.

La domanda, corredata dagli allegati di seguito elencati e firmata dal Sindaco, dovrà pervenire entro e non oltre il **15 Ottobre 2007**, a pena di esclusione. Non farà fede la data del timbro postale.

Ogni domanda deve essere presentata sulla base dello schema riportato nella Modulistica e Documentazione Tecnica — allegato B.1 — e corredata, pena esclusione, dai seguenti documenti:

- a) quadro descrittivo dell'intervento - allegato B.2;
- b) elaborati progettuali di cui all'Art. 2;
- c) nomina del responsabile di procedimento e l'impegno a comunicare tempestivamente alla Regione Piemonte eventuali variazioni della persona che svolge tale funzione;
- b) delibera con cui il proponente si impegna:
  - i. a sostenere la quota di costi non coperta dal cofinanziamento;
  - ii. a rispettare i tempi per la realizzazione indicati nel bando e ad assicurare il monitoraggio dei risultati in termini di incidentalità determinati dall'intervento o dagli interventi realizzati per una durata non inferiore a tre anni a partire dalla data di completamento dell'intervento;
  - iii. a comunicare tempestivamente eventuali esigenze di modifica dei contenuti della proposta e le relative cause;
  - iv. a 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;
  - v. a rendersi disponibili ad eventuali controlli e sopralluoghi che la Regione vorrà svolgere attraverso i propri uffici per verificare la rispondenza delle opere realizzate al progetto presentato.

Alla valutazione tecnica dei progetti e alla definizione delle graduatorie provvederà la Commissione di Valutazione, di cui al successivo articolo 7, entro i successivi 30 giorni.

Gli uffici della Direzione Trasporti, Settore Pianificazione dei Trasporti responsabili della procedura comunicheranno alle Amministrazioni interessate l'ammissione al cofinanziamento.

#### **Art. 6 - Valutazione delle proposte.**

Ai fini dell'individuazione delle proposte di intervento da ammettere al cofinanziamento viene elaborata un'unica graduatoria basata sui punteggi attribuiti a ciascuna proposta.

I punteggi vengono attribuiti dalla Commissione di Valutazione di cui all'art. 7 attraverso i seguenti criteri (meglio specificati nel documento "Criteri di valutazione dei progetti di zone 30", allegato A al presente bando):

<b>Criteri</b>	<b>Punteggio max</b>
1. inquadramento urbano	20
2. piano esecutivo della zona 30	20
3. efficacia ed efficienza	10
4. sinergia con altre misure	15
5. partecipazione ed educazione	5
6. progetto preliminare degli interventi	30

Non saranno ritenuti ammissibili progetti il cui punteggio abbia un valore inferiore a 50.

#### **Art. 7 - Commissione di Valutazione e definizione della graduatorie.**

Ai fini di verificare la completezza e l'ammissibilità delle proposte presentate e per la definizione della graduatoria di merito, con Determina Dirigenziale del Direttore Regionale ai Trasporti, verrà costituita un'apposita Commissione di Valutazione composta da 7 componenti: quattro indicati dalla Regione, di cui uno con funzioni di Presidente, uno designato dall'ANCI, uno dall'UPP, ed uno designato dall'IRES nell'ambito del Centro di Monitoraggio Regionale.

La Commissione di Valutazione, nei 30 giorni successivi alla scadenza del bando, esamina le proposte di intervento presentate, attribuisce i punteggi sulla base della metodologia indicata nel precedente art. 6, definisce la relativa graduatoria di merito e trasmette gli atti alla Giunta regionale.

La Giunta regionale, con apposita delibera, approva la graduatoria e i corrispondenti cofinanziamenti, definisce l'elenco delle proposte di intervento ammesse al cofinanziamento ed i relativi tempi di realizzazione e stabilisce l'assegnazione dei fondi .

La graduatoria di cui al comma precedente ha validità per anni 3 dall'approvazione.

### **Art. 8 - Utilizzo della graduatoria.**

Sulla base del bilancio regionale per l'esercizio finanziario 2007 potranno essere cofinanziati interventi sino a concorrere alla somma complessiva disponibile di € 2.960.000,00.

La Giunta Regionale, con proprio provvedimento, sulla base degli stanziamenti di bilancio per i successivi esercizi finanziari, potrà finanziare, nei successivi due anni, le prime tra le proposte escluse per limiti di disponibilità economica, in relazione alla graduatoria di cui all' art. 7.

Analogamente, le eventuali disponibilità generate dalla perdita del diritto di accedere al cofinanziamento, a causa del mancato rispetto dei termini essenziali della proposta, o della formale rinuncia al medesimo e dalla rimodulazione dei costi potranno essere rese disponibili per ulteriori interventi ammessi in graduatoria.

### **Art. 9 - Realizzazione degli interventi.**

Le Amministrazione le cui proposte siano ammesse a cofinanziamento devono procedere alla sottoscrizione della dichiarazione d'accettazione entro 15 gg. dalla data di comunicazione dell'ammissione a finanziamento, pena l'esclusione dalla graduatoria.

Il cofinanziamento verrà erogato secondo le modalità illustrate all'Art. 4.

L'affidamento dei lavori dovrà avvenire entro febbraio 2008.

Gli interventi devono concludersi entro la data indicata nel cronoprogramma contenuto nella proposta progettuale in ogni caso non oltre il 31/12/2008 pena l'esclusione dalle graduatorie di successivi bandi.

Tutti i destinatari dei cofinanziamenti sono obbligati:

- a) alla trasmissione del progetto definitivo
- b) al monitoraggio dei risultati conseguiti in termini di evoluzione dello stato della sicurezza stradale, con particolare riferimento al numero di vittime degli incidenti stradali;
- c) alla trasmissione dei risultati del monitoraggio alla Regione.

La Direzione Trasporti, Settore Pianificazione dei Trasporti, valuta, a mezzo di esame istruttorio, il progetto definitivo e l'ammissibilità delle eventuali variazioni comunicate dall'Amministrazione assegnataria. Qualora le variazioni comportino maggiori oneri questi saranno ad esclusivo carico dell'Amministrazione proponente.

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 fissa un termine entro il quale l'assegnatario del finanziamento deve eliminare tali difformità. Trascorso inutilmente tale termine, la Regione revocherà il cofinanziamento, previa diffida ad adempiere entro un ulteriore termine. La revoca comporta l'obbligo per l'Amministrazione assegnataria alla restituzione degli eventuali importi per i quali non esista la giustificazione di spesa.

**Art. 10 - Informazioni accessorie.**

La documentazione relativa al presente bando e alle linee guida a supporto dell'elaborazione dei progetti è disponibile presso la Regione Piemonte, Direzione Trasporti, Settore Pianificazione dei Trasporti, via Belfiore 23 - 10125 Torino ed è consultabile e acquisibile sul sito Internet [www.regione.piemonte.it/trasporti](http://www.regione.piemonte.it/trasporti).



## STRATEGIA DELLE ZONE 30 CRITERI PER LA VALUTAZIONE DEI PROGETTI

### Premessa

Il processo di riqualificazione dello spazio stradale urbano è oggi inevitabilmente legato ad alcune questioni fondamentali, delle quali è necessario occuparsi prima di dedicarsi alla progettazione di dettaglio degli elementi stradali o dell'arredo urbano.

La questione più urgente, anche per la gravità delle conseguenze che ad essa sono legate, è quella della sicurezza stradale.

Sebbene la strada, infatti, rimanga dominio delle funzioni della mobilità, deve rispondere, specie all'interno dello spazio residenziale, anche ad altre funzioni, quali quelle tipiche dell'interazione sociale e dell'incontro, del commercio e, nelle aree di maggiore tranquillità, anche delle funzioni di gioco dei bambini. Va inoltre considerato il fatto che in tutte le nostre città vi sono ampie aree di centro storico interessate da attività di fruizione turistica, dove il traffico motorizzato intenso presenta non pochi motivi di incompatibilità ambientale.

Altro obiettivo deve essere quello del complessivo miglioramento della qualità ambientale dello spazio pubblico di strade e piazze, tenendo conto del fatto che un'azione sistematica di messa in sicurezza e di riequilibrio multifunzionale della viabilità urbana richiede un sensibile ripensamento del disegno dello spazio pubblico, che va colto come opportunità di miglioramento qualitativo del paesaggio urbano.

L'insieme degli interventi relativi al ridisegno delle strade deve fare riferimento a un quadro complessivo, al fine di evitare di attuare misure isolate e occasionali. È appunto questa l'impostazione che caratterizza la "strategia delle zone 30" e dei suoi piani esecutivi.

### CRITERI DI VALUTAZIONE

Il finanziamento riguarda progetti preliminari di interventi per la messa in sicurezza della rete stradale di ambiti residenziali urbani secondo quanto previsto dalla strategia delle zone 30, come definita nelle linee guida messe a punto dalla Regione Piemonte e disponibili on line sul sito web del piano regionale della sicurezza stradale: [www.regione.piemonte.it/trasporti/prss](http://www.regione.piemonte.it/trasporti/prss).

La selezione dei progetti da finanziare avverrà sulla base dei criteri di seguito indicati.

#### **criterio 1: inquadramento urbano**

I progetti devono inquadarsi in uno scenario generale riguardante l'intera area urbana.

#### ➤ **Specifiche tecniche**

La messa in sicurezza delle strade urbane deve riguardare tutti gli ambiti residenziali in cui può essere suddivisa l'area urbana e in modo particolare quelli caratterizzati da maggiore incidentalità. L'ambito residenziale è delimitato da un poligono di strade di



scorrimento, cioè interessate da traffico di attraversamento; pertanto, all'interno dell'ambito residenziale esistono solo strade di quartiere e strade locali. In sede di attuazione della strategia delle zone 30, ogni ambito residenziale viene fatto oggetto di un piano esecutivo di zona 30.

L'azzoneamento degli ambiti residenziali deve essere definito in una apposita tavola in scala 1:5.000, la quale deve riportare l'identificazione:

- della gerarchia funzionale delle strade urbane, secondo quanto previsto dal Codice della Strada;
- delle strade interessate dalle linee del trasporto pubblico urbano;
- della rete delle piste ciclabili esistenti e in progetto;
- delle eventuali zone di traffico limitato (ZTL) e delle isole pedonali esistenti e in progetto;
- delle scuole e delle aree verdi pubbliche;
- dei confini degli ambiti residenziali oggetto dei piani esecutivi delle zone 30.

La tavola deve essere accompagnata da una sintetica relazione in cui: si descrive lo stato e l'evoluzione della sicurezza stradale (distinguendo fra dati del Comune, dati degli incidenti in zone urbane e dati sulle zone di intervento, ove disponibili)<sup>1</sup>, si identificano gli ambiti e i punti di maggiore criticità per quanto concerne l'incidentalità (punti neri e punti grigi), l'inquinamento acustico ed atmosferico, la congestione e le priorità di intervento.

## **Criterio 2: piano esecutivo della zona 30**

Le misure previste devono inquadarsi in uno "Schema del piano esecutivo della zona 30" dell'ambito residenziale in cui ricadono. Dopo aver effettuato l'azzoneamento di tutta l'area urbana secondo le indicazioni del criterio 1, l'ambito residenziale prescelto per la proposta progettuale deve essere selezionato in base all'obiettivo di ridurre l'incidentalità ove essa sia più elevata e mettere in sicurezza le zone aventi rischio maggiore (presenza di edifici sensibili, quali scuole, ospedali, ecc.).

### ➤ **Specifiche tecniche**

Il piano esecutivo della "zona 30" si riferisce, per definizione, ad un ambito residenziale e non a singole strade o, tanto meno, a singoli nodi della rete stradale. Il piano persegue tre ordini di obiettivi: la sicurezza, soprattutto nei confronti dei rischi, rappresentati dal traffico motorizzato, per gli utenti più vulnerabili quali pedoni e ciclisti; la multifunzionalità dello spazio stradale; la qualità del design dello spazio pubblico. Il perseguimento di questi obiettivi si traduce, inoltre, nel miglioramento della vivibilità e nel miglioramento della qualità ambientale degli ambiti residenziali.

Il criterio della sicurezza costituisce l'obiettivo primario e può essere sinteticamente espresso nei seguenti termini:

---

1. Le serie storiche dei dati sull'incidentalità per Comune sono disponibili sul sito Internet [www.sicurezzastradalepiemonte.it](http://www.sicurezzastradalepiemonte.it) nell'area centro di monitoraggio - monitoraggio incidenti.

- occorre adottare tutte quelle misure di moderazione del traffico atte far sì che il conducente di un veicolo motorizzato sia indotto a mantenere costantemente la velocità di sicurezza;
- occorre che lo spazio stradale sia prioritariamente sicuro per gli utenti più vulnerabili, quali i pedoni e i ciclisti;
- occorre che le misure di moderazione adottate non siano tali da provocare disagi al percorso dei mezzi del trasporto pubblico, dei mezzi di emergenza o degli utenti deboli come i ciclisti.

Il criterio della multifunzionalità richiama l'attenzione sulla necessità di garantire che lo spazio pubblico delle strade sia adeguatamente fruibile anche da parte di altre forme di mobilità oltre quella motorizzata e, dove possibile, da funzioni di incontro e relazione sociale.

Il criterio della qualità del design richiama l'attenzione sul fatto che la strada è lo spazio pubblico fondamentale della città e, per questo, deve presentare requisiti di buona qualità estetica, in particolare per quanto concerne gli spazi pedonali.

Lo schema del piano esecutivo della zona 30 deve essere rappresentato in una tavola, in scala 1:2.000, dove siano riportati gli interventi di moderazione del traffico, quali: porte di accesso alla zona; piattaforme e intersezioni rialzate; rotatorie; chicane; strettoie; strade pedonalizzate.

Sulla stessa tavola devono essere riportate le informazioni relative a: eventuali punti critici per l'incidentalità; sensi unici; piste ciclabili; fermate del trasporto pubblico; aree di sosta; alberate. Devono essere inoltre indicati: scuole ed altri edifici o attrezzature di fruizione pubblica quali i giardini pubblici.

La tavola deve essere accompagnata da una sintetica relazione, dove vengono riportati i dati di traffico e di incidentalità e dove vengono presentati i criteri seguiti nella formazione del piano esecutivo della zona 30. Tali criteri, in linea di massima, devono rispondere ai seguenti obiettivi:

- a. ridurre lo spazio di circolazione del traffico motorizzato al minimo necessario per garantirne la fluidità, cedendo l'eccedenza allo spazio pedonale e ciclabile;
- b. garantire l'offerta minima di parcheggi per soddisfare la domanda effettiva, cedendo l'eccedenza allo spazio pedonale e ciclabile;
- c. disegnare le corsie dedicate al traffico motorizzato in modo tale da indurre il conducente al mantenimento costante della velocità di sicurezza, adottando le misure di moderazione del traffico, le quali vanno ubicate non come singoli interventi ma come sistema sequenziale di interventi relativi ad una rete;
- d. assicurare la continuità della rete dei percorsi pedonali, la messa in sicurezza delle intersezioni per i pedoni, l'eliminazione sistematica delle barriere architettoniche, la protezione e il corretto dimensionamento delle aree di affollamento delle persone;
- e. massimizzare i tratti di strada trattati a strada-cortile (woonerf);
- f. assicurare la continuità della rete delle piste ciclabili e la loro massima sicurezza;
- g. rinverdire il più possibile le strade creando una rete verde nel rispetto delle caratteristiche architettoniche delle strade;

- h. scegliere manufatti e materiali di buone prestazioni tecniche ed efficienti in termini di costi di manutenzione;
- i. scegliere una linea stilistica nel design degli elementi di arredo, che tenga conto delle caratteristiche architettoniche delle varie zone e del più generale contesto urbano.

### **Criterio 3: efficacia ed efficienza**

I progetti devono mirare a massimizzare l'efficacia e l'efficienza puntando ad interventi organici relativi ad ambiti residenziali interi.

#### ➤ **Specifiche tecniche.**

L'obiettivo primario della strategia delle zone 30 è di mettere in sicurezza, il più rapidamente possibile, lo spazio stradale della città procedendo per ambiti residenziali interi, migliorando la qualità ambientale. Alla luce di questo obiettivo, sono da preferire quei progetti che, a parità di risorse impiegate, riescono a mettere in sicurezza una rete stradale più estesa. Ciò comporta l'adozione di soluzioni tecniche anche a basso costo. Può essere utile un approccio in due fasi – una fase provvisoria iniziale ed una definitiva – che consente di ottenere due vantaggi:

- si può mettere rapidamente in sicurezza un intero ambito residenziale, contenendo i costi e abbreviando la durata della fase di cantiere;
- si adottano soluzioni di tipo provvisorio, in modo da poterne sperimentare l'efficacia prima di procedere alla realizzazione delle soluzioni definitive.

La fase iniziale deve comunque essere caratterizzata da una soglia minima, che comporta la realizzazione in via definitiva delle porte di accesso alla "zona 30" e la messa in sicurezza dei punti a maggior rischio di incidentalità (intersezioni pericolose, piattaforme antistanti a scuole e ad altri edifici pubblici, eliminazione degli "stop", ecc.).

### **Criterio 4: sinergia con altre misure**

I progetti delle zone 30 acquistano maggiore efficacia se si integrano con altre misure quali: l'istituzione di zone a traffico limitato e di isole pedonali; l'intensificazione delle misure di controllo e sanzione; il perseguimento degli obiettivi del Piano della Mobilità o del Piano Urbano del Traffico; l'inserimento di apparati di videosorveglianza e/o di organizzazione e presidio dello spazio attraverso forme di vigilanza finalizzate alla sicurezza in senso lato dei cittadini.

#### ➤ **Specifiche tecniche.**

L'azione di regolazione della velocità del traffico motorizzato, che caratterizza la strategia delle zone 30, non si limita ai soli interventi infrastrutturali di moderazione del traffico, ma si accompagna ad altre misure, che pur non avendo l'obiettivo specifico della sicurezza stradale, sono con questo coerenti e sinergiche. Esse riguardano:

- le misure di limitazione del traffico relative all'adozione di zone a traffico limitato (ZTL) o ad isole pedonali;

- le misure di intensificazione del controllo e delle sanzioni, la cui efficacia è comprovata soprattutto se tali misure vengono accompagnate da processi di coinvolgimento partecipativo della popolazione e da azioni di educazione presso le scuole.
- le misure di videosorveglianza, vigilanza e presidio nello spazio urbano finalizzate alla sicurezza latu senso dei cittadini.

### **Criterio 5: partecipazione ed educazione**

I progetti delle zone 30 costituiscono un'opportunità per diffondere presso i cittadini una cultura della sicurezza stradale, restituendo alle strade l'identità di spazio pubblico garantendone la fruizione da parte di altre forme di mobilità, oltre a quella motorizzata, e potendo svolgere, ove possibile, funzioni di relazione sociale. Questa opportunità può essere colta tramite l'adozione di metodi di consultazione, partecipazione della collettività e tramite iniziative educative presso le scuole.

#### ➤ **Specifiche tecniche.**

L'attuazione di una "zona 30" è mirata prioritariamente alla messa in sicurezza dello spazio pubblico delle strade urbane, ma il conseguimento di questo risultato comporta anche un sensibile cambiamento nell'abituale modo di utilizzare la strada da parte dei cittadini e, in particolare, da parte di chi conduce un mezzo motorizzato. Il costante mantenimento di una velocità di percorrenza tale da consentire la massima sicurezza; la consapevolezza del fatto che lo spazio stradale dell'ambito residenziale non è unicamente dedicato al traffico motorizzato, ma è uno spazio multifunzionale dove anche i bambini dovrebbero potersi muovere in sicurezza; in sintesi, un comportamento di guida responsabile costituisce un requisito di importanza fondamentale, che richiede un cambiamento di mentalità e di abitudini spesso radicate.

La "zona 30", basata sui principi della moderazione del traffico, cerca di ottenere questo cambiamento comportamentale intervenendo sul disegno della viabilità, ma è evidente che questa pur necessaria misura da sé sola non è sufficiente; essa va accompagnata da un'efficace azione di educazione della collettività. Il momento della formazione e dell'attuazione del piano della "zona 30" deve anche essere un significativo momento di diffusione nella comunità locale della nuova visione del problema della mobilità e dell'adesione a questo processo di cambiamento: il lavoro di visioning è di importanza fondamentale nel processo partecipativo. La partecipazione dei cittadini è, in casi di questo genere, quanto mai necessaria per esercitare un'essenziale funzione educativa.

Il piano della "zona 30" è uno dei piani che rientrano nella categoria delle azioni mirate a perseguire maggiori livelli di sostenibilità locale: è una delle componenti di un più generale piano d'azione per la sostenibilità locale. In questa accezione pare opportuno fare riferimento, per le attività di partecipazione relative al piano, alle procedure di Agenda 21 Locale (A21L). La procedura di A21L, peraltro, si è ampiamente misurata con le tematiche della mobilità sostenibile e in particolare con i temi legati alla partecipazione e all'educazione: un tema ormai classico è quello relativo al percorso casa-scuola e al

coinvolgimento delle scuole e delle famiglie per far crescere dal basso la consapevolezza del diritto dei bambini di avere una città più sicura. La sicurezza del percorso casa-scuola, infatti, costituisce uno degli indicatori più sensibili di una più generale qualità ambientale della città. Al fine di poter valutare l'efficacia delle azioni di consultazione e partecipazione risulta, inoltre, utile immaginare di adottare specifici strumenti per il monitoraggio di tali iniziative.

### **Criterio 6. Progetto preliminare degli interventi**

Con questo criterio si valuta la qualità tecnica dei progetti sulla base della manualistica più accreditata in materia di misure di moderazione del traffico.

➤ **Specifiche tecniche.**

Il progetto preliminare deve rispondere ai requisiti tecnici ed amministrativi previsti dalla normativa in vigore.

### **PUNTEGGI DEI CRITERI**

<b>Criteri</b>	<b>Punteggio max</b>
1. inquadramento urbano e incidentalità	20
2. piano esecutivo della zona 30	20
3. efficacia ed efficienza	10
4. sinergia con altre misure	15
5. partecipazione ed educazione	5
6. progetto preliminare degli interventi	30

Non saranno ritenuti ammissibili progetti il cui punteggio abbia un valore inferiore a 50.

### **INDICE DEGLI ELABORATI DI PROGETTO**

#### **1. Inquadramento urbano** (specifiche tecniche criterio 1)

Identificazione degli ambiti e dei punti di maggiore criticità per quanto concerne l'incidentalità (punti neri e punti grigi) e individuazione delle priorità di intervento.

Tavola in scala 1:5.000.

#### **2. Piano esecutivo della zona 30** (specifiche tecniche criterio 2)

Presentazione del piano esecutivo con dati di traffico e di incidentalità, descrizione dei criteri seguiti nella formazione del piano stesso e stima sintetica del costo complessivo.

Tavola in scala 1:2.000.

**3. Efficacia ed efficienza** (specifiche tecniche criterio 3)

Indicazione delle modalità secondo cui si è cercato di massimizzare l'efficacia e l'efficienza, anche tramite l'adozione di misure a basso costo.

**4. Sinergia con altre misure** (specifiche tecniche criterio 4)

Individuazione delle eventuali misure integrative quali l'istituzione di zone a traffico limitato e di zone pedonali o l'intensificazione delle misure di controllo e sanzione.

**5. Partecipazione ed educazione** (specifiche tecniche criterio 5)

Descrizione delle eventuali misure integrative costituite dalle attività di consultazione, di partecipazione della cittadinanza, di educazione presso le scuole e degli strumenti che verranno adottati per il loro monitoraggio.

**6. Progetto preliminare degli interventi**

Elaborati di livello preliminare, ai sensi della normativa vigente, degli interventi per i quali si richiede il finanziamento, corredati da relazione tecnica con relativo computo metrico estimativo. Tavola di dettaglio con particolari e sezioni dei punti più significativi con indicazione dei materiali e delle tecnologie adottate.

DOMANDA TIPO  
PER LA PRESENTAZIONE DELLE PROPOSTE RELATIVE AL  
“PIANO REGIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE – PROGRAMMA ANNUALE DI AZIONE  
2007” - REALIZZAZIONE DI ZONE 30 ALL'INTERNO DEI CENTRI ABITATI

Il Comune di:

dichiara di aver preso visione del Bando per la presentazione di proposte progettuali e avanza la proposta di intervento denominata:

il cui ambito di applicazione è *[indicare la zona, le strade, le tratte, gli incroci]*:

Il proponente dichiara che il costo complessivo dell'intervento o del sistema di interventi, ivi comprese le fasi di studio e progettuali, è pari a € \_\_\_\_\_ (oneri fiscali inclusi)

e richiede un cofinanziamento di € \_\_\_\_\_ pari al \_\_\_\_% (max 50%)

A tale fine si allegano i seguenti elaborati (barrare le voci interessate), compilati secondo le indicazioni contenute nel bando e approvati da \_\_\_\_\_ (estremi dell'atto di approvazione):

- “Quadro descrittivo” dell'intervento (allegato B.2);
- progetto (n. \_\_\_\_ elaborati grafici e n. \_\_\_\_ allegati e relazioni);
- elaborati di progetto su supporto informatico (cd – rom)
- individuazione del responsabile di procedimento;
- copia delibera riguardante l'impegno:
  - a finanziare l'intervento o gli interventi indicati in proposta per la quota di costi non coperta dal cofinanziamento reso disponibile dalla Regione Piemonte;
  - a rispettare i tempi e le indicazioni riportate nel quadro descrittivo e ad assicurare il monitoraggio dei risultati dell'intervento in termini di incidentalità, per una durata non inferiore a tre anni dalla data completamento dell'intervento;
  - a comunicare tempestivamente eventuali esigenze di modificazione dei contenuti della proposta e le relative cause;
  - a 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 lo svolgimento di controlli e sopralluoghi.

Data e firma<sup>1</sup>

<sup>1</sup> del Sindaco o dell'Assessore competente.



## QUADRO DESCRITTIVO

Il “*Quadro descrittivo*” raccoglie, in termini sintetici, tutte le informazioni più rilevanti della proposta di intervento e della sua attuazione nel tempo ed elenca tutti gli elaborati (tecnici e amministrativi) che fanno parte della proposta di intervento. Le informazioni riportate nel “*Quadro descrittivo*” consentono la creazione di un archivio base degli interventi per la sicurezza stradale.

### ISTRUZIONI PER LA COMPILAZIONE

*NB. Qualora lo spazio riservato per le indicazioni risultasse insufficiente allegare una nota con un richiamo al quadro che integra.*

#### Identificativo della proposta

Denominazione dell'intervento \_\_\_\_\_

Comune \_\_\_\_\_

Provincia di /Località \_\_\_\_\_

(<sup>1</sup>)

#### Responsabile di procedimento

Amministrazione \_\_\_\_\_ Ufficio \_\_\_\_\_

Nome e cognome \_\_\_\_\_

Tel \_\_\_\_\_ Fax \_\_\_\_\_ e-mail \_\_\_\_\_

#### A) Attori

Soggetti di partenariato (eventuali) (<sup>2</sup>) \_\_\_\_\_

<sup>1</sup> Indicare la località oggetto di intervento o sulla quale si applicano gli effetti dell'intervento. Indicare la provincia (o le province), il comune (o i comuni) e gli altri riferimenti puntuali come la strada, la zona urbana, ecc.

<sup>2</sup> Sono considerato soggetti di partenariato gli organismi pubblici e gli organismi privati, quando collaborano con il soggetto proponente alla definizione e alla attuazione della proposta di intervento e concorrono a sostenerne gli oneri.

Soggetti di accordi non onerosi (eventuali) <sup>(3)</sup>

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

### **B) Stato ed evoluzione della sicurezza stradale**

1) Popolazione del Comune o dei Comuni interessati (ultimo anno disponibile, indicare l'anno)

\_\_\_\_\_

2) Problematiche di riferimento e principali fattori di rischio

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

3) Riepilogo dei dati sull'incidentalità. I dati sull'incidentalità sono richiesti per gli anni dal 2000 in avanti, fino agli ultimi dati disponibili, distinguendo fra dati del Comune (o dei Comuni), dati sugli incidenti in zone urbane e dati sugli incidenti della zona di intervento (ove disponibili) <sup>(4)</sup>.

#### **Serie storica (ripetere per ogni anno di cui si dispongono i dati)**

<b>Anno</b> _____	<b>Territorio comunale</b>		
	<b>NUMERO</b>	<b>EVOLUZIONE dall'anno precedente</b>	
		<b>VARIAZIONE (numero)</b>	<b>VARIAZIONE IN %</b>
INCIDENTI			
MORTI			
Di cui utenti deboli (pedoni, ciclisti, motociclisti)			
FERITI			
Di cui utenti deboli (pedoni, ciclisti, motociclisti)			

<sup>3</sup> Soggetti pubblici e privati che a qualunque titolo partecipano alla realizzazione della proposta senza tuttavia assumere alcun onere apprezzabile.

4. Le serie storiche dei dati sull'incidentalità per Comune sono disponibili sul sito Internet [www.sicurezzastradalepiemonte.it](http://www.sicurezzastradalepiemonte.it) nell'area centro di monitoraggio - monitoraggio incidenti.

<b>Anno _____ Zone urbane</b>			
	NUMERO	EVOLUZIONE dall'anno precedente	
		VARIAZIONE (numero)	VARIAZIONE IN %
INCIDENTI			
MORTI			
Di cui utenti deboli (pedoni, ciclisti, motociclisti)			
FERITI			
Di cui utenti deboli (pedoni, ciclisti, motociclisti)			

<b>Anno _____ Ambito di intervento</b>			
	NUMERO	EVOLUZIONE dall'anno precedente	
		VARIAZIONE (numero)	VARIAZIONE IN %
INCIDENTI			
MORTI			
Di cui utenti deboli (pedoni, ciclisti, motociclisti)			
FERITI			
Di cui utenti deboli (pedoni, ciclisti, motociclisti)			

### **C) Obiettivi, contenuti e risultati attesi**

#### 1) Obiettivi:

---



---



---



---



---



---

#### 2) Descrizione sintetica delle azioni:

---



---

---

---

---

---

4) Durata complessiva dell'intervento (o degli interventi) proposti, a partire dalla data di assegnazione del contributo, (in mesi) \_\_\_\_\_

5) Sinergia con altre misure (elencare eventuali strumenti di pianificazione e programmazione che costituiscono riferimento per gli interventi proposti e descrivere la coerenza dell'intervento con tali strumenti, al fine di mostrare la validità della proposta. Es. istituzione di zone a traffico limitato e di isole pedonali; perseguimento degli obiettivi del Piano della Mobilità o del Piano Urbano del Traffico, intensificazione delle misure di controllo e sanzione; collegamento a Piani e programmi in materia di sicurezza stradale) <sup>5</sup>

---

---

---

---

---

---

---

---

6) Partecipazione ed educazione (indicare eventuali interventi in relazione all'adozione di metodi di consultazione, partecipazione della cittadinanza, iniziative educative presso le scuole e gli strumenti che verranno adottati per il loro monitoraggio)<sup>6</sup>

---

---

---

---

---

---

---

---

---

<sup>5</sup> Le informazioni riportate in questo paragrafo costituiscono un'estrema sintesi di quelle riportate in riferimento allo sviluppo del criterio 4 per la valutazione dei progetti.

<sup>6</sup> Le informazioni riportate in questo paragrafo costituiscono un'estrema sintesi di quelle riportate in riferimento allo sviluppo del criterio 5 per la valutazione dei progetti.

7) Risultati attesi (sia in termini generali, sia in termini di miglioramento delle capacità di governo della sicurezza stradale, sia in termini di riduzione delle vittime)

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

#### D) Profili tecnico-amministrativi

1) Livello di progettazione (*barrare la voce corrispondente*) (<sup>7</sup>)

preliminare	<input type="checkbox"/>
definitiva	<input type="checkbox"/>
esecutiva	<input type="checkbox"/>

2) Disponibilità di tutti gli atti preliminari e propedeutici (elencare tutti gli eventuali atti necessari/propedeutici e indicare quali sono già stati acquisiti) (<sup>8</sup>)

2.1 \_\_\_\_\_ acquisito: SI\_\_\_/ NO\_\_\_

2.2 \_\_\_\_\_ acquisito: SI\_\_\_/ NO\_\_\_

2.3 \_\_\_\_\_ acquisito: SI\_\_\_/ NO\_\_\_

2.4 \_\_\_\_\_ acquisito: SI\_\_\_/ NO\_\_\_

---

<sup>7</sup> Il livello di progettazione per le opere è definito dalla legge 109/94. Il livello minimo ammissibile è quello preliminare.

<sup>8</sup> Si dovranno elencare tutti gli atti, gli accordi, i nulla-osta indispensabili per realizzare gli interventi e indicare quali sono già stati acquisiti dal proponente. Si noti che la compilazione di questo quadro comporta lo svolgimento di una accurata ricognizione sul complesso degli atti che il proponente dovrà realizzare per poter avviare concretamente gli interventi proposti.

**E) Risorse impegnate per la realizzazione degli interventi**

## 1) Costi dell'intervento (in Euro)

<b>Voce</b>	<b>Valore in €</b>	<b>% su tot</b>
Costi complessivi		
Quota richiesta di cofinanziamento a carico Piano Regionale della Sicurezza Stradale		
Quota complessiva a carico del proponente		

## 2) Collaborazioni esterne (es. incarichi di progettazione o consulenze)

No\_\_\_/ Si\_\_\_, in caso di risposta affermativa indicare, per ciascuna collaborazione, la denominazione del soggetto e il tipo di contributo fornito

3.1 Denominazione \_\_\_\_\_

Tipo di prestazione \_\_\_\_\_

3.2 Denominazione \_\_\_\_\_

Tipo di prestazione \_\_\_\_\_

3) Azioni di Governo della Sicurezza Stradale (elencare eventuali strumenti di governo già messi in atto, strutture tecniche costituite e operanti, esperienze maturate, coordinamento fra azioni intraprese e relativo controllo, risultati conseguiti in termini generali, di miglioramento delle capacità di governo e di riduzione delle vittime)

---



---



---



---



---



---



---



---



---



---



---



---



---



---



---



---

**G) Fasi e tempi previsti dal programma di attività (<sup>9</sup>)**

1) Data ed estremi dell'approvazione del progetto preliminare

---

2) Indicazione dei tempi previsti per le fasi attuative dell'intervento

	<i>Durata dall'inizio (in giorni)</i>	<i>Data prevista</i>
<b><i>Per quanto riguarda le opere</i></b>		
Redazione Progetto Definitivo		
Approvazione Progetto Definitivo		
Redazione Progetto Esecutivo		
Approvazione Progetto Esecutivo		
Aggiudicazione gara		
Inizio lavori		
Fine lavori		
<b><i>Per quanto riguarda altre misure (partecipazione ed educazione)</i></b>		
Fine attività		

Data \_\_\_ / \_\_\_ / \_\_\_

Firma del Responsabile del Procedimento

---

<sup>9</sup> Questo quadro dovrà essere compilato sulla base delle previsioni di avanzamento dei lavori - cronoprogramma.



**MONITORAGGIO DELL'INTERVENTO (10)****H) Calendario (11)**

- |  |      |             |
|--|------|-------------|
| 1. Approvazione progetto definitivo..... | Data | ___/___/___ |
| 2. Approvazione progetto esecutivo.....  | Data | ___/___/___ |
| 3. Aggiudicazione/affidamento lavori     | Data | ___/___/___ |
| 4. Inizio lavori . . . . .               | Data | ___/___/___ |
| 5. Fine lavori . . . . .                 | Data | ___/___/___ |

**I) Eventuali variazioni apportate al progetto originario**

1) Motivi che hanno determinato l'esigenza di variazione del progetto originario:

---

---

2) Tipo di variazione:

---

---

---

3) La variazione ha determinato una variazione dei costi:

- 3.1) no                    \_\_\_ ;  
3.2) si, in diminuzione    \_\_\_ , specificare di quanto: € \_\_\_\_\_ ;  
3.3) si, in aumento        \_\_\_ , specificare di quanto: € \_\_\_\_\_ .

**J) Valutazioni**

1) Eventuali problematiche rilevate durante l'attuazione

---

---

---

---

---

<sup>10</sup> Questa parte della scheda deve essere compilata ed inviata nella fase di realizzazione dell'intervento, perché è relativa al monitoraggio delle fasi attuative.

<sup>11</sup> Questo quadro dovrà essere compilato sulla base dell'effettivo avanzamento dello stato dei lavori.

2) Eventuali provvedimenti adottati per superare le problematiche

---

---

---

---

3) Presentazione dei risultati nell'ambito delle attività di partecipazione ed educazione (in relazione all'adozione di metodi di consultazione, di partecipazione della cittadinanza e sviluppo di iniziative educative presso le scuole)

no \_\_\_\_\_

si \_\_\_\_\_: data \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_; rapporto allegato.

4) Valutazione sui risultati in termini di miglioramento delle capacità di governo della sicurezza stradale, sia in termini di riduzione delle vittime a 1 anno: redigere un breve rapporto.

5) Valutazione sui risultati in termini di miglioramento delle capacità di governo della sicurezza stradale, sia in termini di riduzione delle vittime a 2 anno: redigere un breve rapporto.

6) Valutazione sui risultati in termini di miglioramento delle capacità di governo della sicurezza stradale, sia in termini di riduzione delle vittime a 3 anno: redigere un breve rapporto.

Data \_\_\_ / \_\_\_ / \_\_\_

Firma del Responsabile del Procedimento