

## **PROTOCOLLO D'INTESA**

*Condivisione Linee Guida per l'attuazione del Protocollo di Intervento per la gestione degli incidenti tra veicoli e fauna selvatica (Progetto LIFE STRADE)*

### **TRA**

Regione Umbria con sede in Corso Vannucci n. 96 codice fiscale 80000130544, qui rappresentata dall'Assessore Fernanda Cecchini autorizzato alla sottoscrizione del presente Protocollo con DGR n. 755 del 04/07/2016,

Regione Marche con sede in Via Gentile da Fabriano n. 9 codice fiscale 80008630420, qui rappresentata dall'Assessore Moreno Pieroni autorizzato alla sottoscrizione del presente Protocollo con DGR n. 980 del 08/08/2016

**e**

Regione Toscana con sede in Via di Novoli n. 26 codice fiscale 01386030488, qui rappresentata dall'Assessore Marco Remaschi autorizzato alla sottoscrizione del presente Protocollo con DGR n. 871 del 06/09/2016 e DPGR n. 179/2015 "Delega per la sottoscrizione di accordi di programma, protocolli d'intesa, convenzioni e altri accordi comunque denominati";

### **PREMESSO CHE**

- le Regioni Umbria, Marche e Toscana sono beneficiarie del progetto LIFE STRADE (Dimostrazione di un sistema per la gestione e riduzione delle collisioni veicolari con la fauna selvatica - LIFE11BIO/IT/072), al quale hanno aderito rispettivamente con DGR 1490 del 26/11/2012 e DGR 230 del 18/03/2013 per la Regione Umbria, DGR 600 del 22/04/2013 e DD 314 del 10/05/2013 per la Regione Marche, DGR 258 del 15/04/2013 per la Regione Toscana;
- il progetto LIFE STRADE, il cui obiettivo principale è quello di sperimentare diversi strumenti per ridurre il rischio d'impatto del traffico veicolare sulla fauna selvatica, nell'Azione C2 prevede "l'elaborazione, sperimentazione ed attuazione di un Protocollo di Intervento per la prevenzione degli investimenti di fauna selvatica", con lo scopo di individuare una procedura condivisa e unificata per monitorare, gestire e ridurre l'investimento di animali selvatici e gli incidenti stradali da essi causati;

### **CONSIDERATO CHE**

- non esiste una regolamentazione nazionale in materia e che le modalità di intervento e le connesse responsabilità istituzionali, presentano aspetti peculiari in ciascuna delle tre Regioni, beneficiarie del progetto LIFE STRADE;
- risulta necessario, alla luce di quanto sopra riportato, stabilire i criteri di riferimento sulla base dei quali ciascuna Amministrazione regionale in modo autonomo, ma coordinato con le altre Amministrazioni firmatarie del presente Atto, dovrà predisporre la stesura del Protocollo di Intervento per la prevenzione degli investimenti di fauna selvatica;

## **RITENUTO**

- opportuno approntare un protocollo d'intesa tra le stesse Regioni al fine di standardizzare le procedure in materia, pur nel rispetto delle rispettive particolarità regionali;

## **RILEVATO CHE**

- la Direttiva 92/43/CE "Habitat", recepita in Italia dal DPR 357/1997 (modificato dal D.P.R. 120/2003), stabilisce che gli Stati membri si sforzino di migliorare la coerenza ecologica di Natura 2000 grazie al mantenimento e, all'occorrenza, allo sviluppo degli elementi del paesaggio che rivestono primaria importanza per la fauna e la flora selvatiche, specificando che l'insieme delle misure di conservazione vanno integrate con la pianificazione ai diversi livelli di governo del territorio (art. 6, par.1);
- lo stesso concetto è ribadito dai VI e VII Programmi di Azione Comunitaria per l'Ambiente, secondo i quali è necessario integrare le tematiche ambientali nelle altre politiche, coinvolgere i cittadini e tener conto dell'ambiente nelle decisioni in materia di assetto e gestione territoriale;
- il Progetto LIFE STRADE include l'azione C2 "Elaborazione, sperimentazione ed attuazione di un Protocollo di Intervento per la prevenzione degli investimenti di fauna selvatica";
- nell'accordo di partenariato relativo al progetto LIFE STRADE, firmato tra la Regione Toscana e il beneficiario coordinatore Regione Umbria in data 09.04.2013, la Regione Toscana si impegna a partecipare all'azione C2 del progetto;
- nell'accordo di partenariato relativo al progetto LIFE STRADE, firmato tra la Regione Marche e il beneficiario coordinatore Regione Umbria in data 09.05.2013, la Regione Marche si impegna a partecipare nell'azione C2 del progetto;
- nella lettera del 18.11.2013, in risposta dell'Inception Report del progetto, la CE ha preso atto che l'organo preposto all'approvazione del piano di monitoraggio e gestione oggetto dell'azione C2 è la Giunta regionale, ribadendo l'impegno preso dalle Regioni affinché il piano venga approvato entro la fine del progetto, così come previsto dalle Disposizioni Comuni (Articolo 27.6);
- l'articolo 27.6 delle Disposizioni Comuni dispone: i costi relativi ai piani di gestione, ai piani d'azione e a piani analoghi, elaborati o modificati nell'ambito di un progetto LIFE+, se il piano stesso non è legalmente operativo prima della data di conclusione del progetto, non sono ritenuti eligibili dalla Commissione Europea. In questo ambito s'intende anche che debbano essere ultimate tutte le fasi procedurali prima della data di conclusione del progetto;

## **VISTI**

I principi enunciati nella "EU biodiversity strategy to 2020" della Commissione Europea (COM 2011 244) e nella "Strategia Nazionale per la Biodiversità" elaborata dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare nel 2010;

**SI CONVIENE E SI STIPULA QUANTO SEGUE**

### **Articolo 1 (Finalità)**

Il presente documento stabilisce i principi generali del Protocollo di Intervento di cui all'art.

8 riguardanti le procedure di monitoraggio e gestione delle collisioni stradali tra veicoli e fauna selvatica.

Il Protocollo di Intervento ha la finalità di:

- contribuire a promuovere uno scenario strategico condiviso tra soggetti pubblici, per la riduzione del problema degli incidenti stradali con la fauna selvatica;
- stabilire una procedura di monitoraggio delle collisioni che garantisca per tutti gli Enti aderenti la raccolta di una serie di dati minimi necessari a: a) caratterizzare i tratti stradali a maggior rischio e b) individuare adeguate misure di mitigazione;
- creare una banca dati associata ad un sistema informativo territoriale (SIT) per i dati raccolti inerenti le collisioni tra la fauna selvatica e il traffico veicolare;
- stabilire i principi generali del flusso delle informazioni e gli enti coinvolti nella raccolta dei dati;
- stabilire i criteri generali delle procedure unificate da adottare in caso di sinistro con la fauna selvatica;
- informare adeguatamente i cittadini sul comportamento da tenere in caso di incidente e informare in modo capillare la comunità locale sul problema rendendo il più possibile partecipe la cittadinanza anche alle fasi di monitoraggio;
- individuare un'appropriata procedura di intervento per l'eventuale trattamento della fauna selvatica protetta ferita;
- individuare interventi finalizzati alla mitigazione del problema quali ad esempio: imposizione di limiti di velocità più stringenti, installazione di dissuasori, introduzione di opere di riconnessione ecologica in sede di pianificazione territoriale di settore.

## **Articolo 2 (Impegni delle parti)**

Le Regioni Umbria, Marche e Toscana, riconoscono l'importanza di monitorare l'impatto del traffico veicolare sulla fauna selvatica, sia per la minaccia che questo rappresenta per la biodiversità sia come strumento che può aiutare a trovare soluzioni gestionali che garantiscano la sicurezza degli utenti della strada.

Sulla base dell'esperienza maturata nel progetto LIFE STRADE la parti si impegnano:

- a organizzare la raccolta dati degli animali selvatici rinvenuti morti sulle strade a seguito di un incidente stradale, attraverso la promozione di azioni concordate con gli enti gestori delle strade e promuovendo progetti di Citizen Science;
- ad individuare le zone che sono maggiormente suscettibili al fenomeno;
- a unificare, a livello regionale, le procedure di archiviazione dei dati e di eventuali campagne di monitoraggio;
- a favorire la raccolta secondo un criterio unitario, che garantisca un livello minimo di dettaglio, di tutte le segnalazioni di sinistro o di ritrovamento di animale selvatico morto/ferito a bordo strada a seguito di incidente. I dati minimi necessari al monitoraggio saranno concordati tra le strutture tecniche competenti entro 30 giorni dalla firma del presente Protocollo;
- a far sì che i dati raccolti confluiscono nel database unico regionale di cui all'art. 4 al fine di elaborare statistiche sulle strade maggiormente interessate dal fenomeno e le specie coinvolte negli incidenti stradali;
- a favorire e coordinare, sulla base dell'esperienza già maturata nel corso del LIFE STRADE, operazioni di monitoraggio su tratti di strada con elevata densità di

incidenti, riguardanti: la frequentazione da parte di alcuni gruppi faunistici dell'area, i cambiamenti della situazione ambientale circostante e l'effetto di eventuali misure di mitigazione di mortalità stradale attuate.

### **Articolo 3**

#### **(Struttura tecnica responsabile della gestione dei dati)**

In attuazione dell'art. 2, al fine di facilitare il flusso di dati tra le strutture regionali preposte e individuate da ciascuna Regione in sede dei rispettivi Protocolli di intervento, tutti i dati raccolti dovranno confluire in un database centralizzato a livello regionale, reciprocamente condiviso tra le Parti. Tale funzione verrà svolta attraverso:

- la compilazione e condivisione delle schede di monitoraggio dei rilievi;
- la raccolta delle informazioni ottenute attraverso gli interventi di Citizen Science;
- le informazioni derivanti dai sinistri che danno luogo a richieste di indennizzo.

A tale scopo sarà individuata, in seno ad ogni amministrazione regionale, la struttura tecnica che dovrà raccogliere e rendere fruibili i dati di cui all'art.2.

La struttura tecnica competente sarà responsabile della gestione e dell'aggiornamento del database e sarà organizzata da ciascuna Regione secondo una modalità autonoma da definire compiutamente nel Protocollo di Intervento di cui all'art.8, tenuto conto che:

- l'ente responsabile della gestione, conservazione e implementazione del data-base è la Regione, onde evitare l'inserimento di dati ridondanti, magari rilevati da più addetti appartenenti a istituzioni differenti o anche da privati cittadini;
- il database dovrà essere messo a disposizione dalla Regione a tutti gli Enti preposti alla gestione delle strade e interessati alla gestione della fauna;
- il database dovrà essere aggiornato secondo una modalità: in via diretta, dalla Regione, che dovrà stabilire con il protocollo di intervento l'interlocutore unico per i rilievi degli incidenti.

### **Articolo 4**

#### **(Struttura del Database)**

Il file di archiviazione dei dati deve rispondere ad alcuni requisiti tecnici, stabiliti anche in base ai risultati ottenuti dalle azioni sperimentate nel corso del LIFE STRADE. La struttura deve essere quella di un geodatabase o comunque un database relazionale compatibile con le procedure di elaborazione e analisi dati in ambiente GIS. Questo tipo di file sarà costituito da un modello aperto di archiviazione di geometrie semplici (in questo caso punti) e dovrà supportare i più comuni meccanismi di gestione dei dati.

Il modello consente di disporre in contemporanea di un file geometrico di punti georeferenziati corrispondenti ad ogni evento rilevato al quale è associato un database recante tutte le informazioni riguardanti il singolo incidente (specie coinvolta, tipologia stradale, data e ora, ecc.). La completezza dei campi consente di condurre analisi statistiche limitate ad alcune zone o solo a determinate specie, nonché di ottenere, attraverso l'uso di applicativi GIS, cartografie tematiche di supporto agli studi effettuati.

### **Art. 5**

#### **(Procedura d'intervento in caso di sinistri)**

Le Regioni si impegnano ad individuare la procedura più idonea per intervenire in caso di sinistri con animali selvatici in conformità con la normativa vigente.

In particolare la Regione Umbria, la Regione Marche e la Regione Toscana si impegnano a coordinare i diversi enti responsabili al fine di:

1. risolvere le problematiche connesse con lo smaltimento delle carcasse e l'assistenza di animali feriti in seguito ad incidente stradale;
2. cercare di sensibilizzare le principali compagnie assicurative rispetto alla possibilità di introduzione nella polizza RC Auto della voce "danno da fauna selvatica" oppure la possibilità di finanziare assicurazioni aggiuntive che vadano a completare la RC Auto base;
3. individuare le procedure di intervento per tutti i casi di incidente/investimento che interessano la fauna selvatica, stabilite con il Protocollo di Intervento di cui all'art. 8 individuando un unico interlocutore per i rilievi dei sinistri sul territorio;
4. condividere e diffondere tra le Amministrazioni, gli Enti locali e gli organi di vigilanza preposti le modalità di intervento stabilite e individuare i mezzi più consoni per una adeguata disseminazione del progetto sul territorio.

#### **Art. 6**

##### **(Coinvolgimento della comunità locale e attività di supporto)**

Il coinvolgimento dei cittadini e delle organizzazioni private è un elemento chiave per la riduzione degli investimenti della fauna selvatica. A tal fine saranno incentivate azioni volte a rendere i cittadini consapevoli del problema, attraverso la campagna di informazione avviata con il progetto LIFE STRADE, utilizzando, e all'occorrenza implementando, il materiale prodotto nell'ambito dello stesso progetto.

Tra le azioni sarà data priorità a:

- il coinvolgimento della società civile anche nella segnalazione e nel monitoraggio della mortalità faunistica attraverso applicazioni smartphone e tablet e strumenti web 2.0 in genere, in linea con quanto già sperimentato nel corso del progetto LIFE STRADE;
- lo svolgimento di attività di educazione nelle scuole individuando strumenti efficaci (lezioni mirate, laboratori didattici, visite) organizzati per fasce d'età;
- il coinvolgimento nelle attività di formazione e informazione delle Associazioni e delle organizzazioni operanti sul territorio (ambientalisti, agricoltori, cacciatori ecc.);
- l'ideazione e la proposta di segnaletica stradale più efficace e mirata;
- la realizzazione di iniziative *ad hoc*, spot pubblicitari, manifesti, *brochure* ecc;
- la promozione di campagne *ad hoc* presso le Scuole guida;
- la formazione specifica sulla problematica rivolta agli Enti gestori delle strade;
- l'impegno, da parte degli Enti responsabili della pianificazione territoriale e delle valutazioni ambientali (VIA, VAS, VInCA), ad integrare il tema della *road ecology* nelle procedure ordinarie e nei processi progettuali e di pianificazione.

#### **Art. 7**

##### **(Progettazione di misure di mitigazione)**

Le parti si impegnano ad individuare i tratti viari più critici al fine di valutare le più appropriate misure di mitigazione del fenomeno in relazione alle caratteristiche ambientali e delle specie bersaglio secondo le linee guida individuate nel Protocollo di Intervento di cui all'art. 8.

#### **Articolo 8**

##### **(Protocollo di Intervento)**

Le parti si impegnano a produrre, entro il 15 settembre 2016, i Protocolli di Intervento e ad individuare le strutture di riferimento che consentiranno di attuare il presente protocollo d'intesa negli ambiti regionali di riferimento, in vista del convegno internazionale previsto

dall'Azione E4 del Technical Form del Progetto LIFE STRADE al quale saranno presentati i risultati della sperimentazione dei sistemi di dissuasione.

I Protocolli di Intervento saranno redatti in base alle indicazioni ed ai contenuti riportati agli artt. 1, 3, 5 e 7, e a quanto riportato nel Manuale di "Buone pratiche per la mitigazione dell'impatto delle strade sulla biodiversità" previsto dall'Azione E1 del Progetto LIFE STRADE.

#### **Articolo 9 (Privacy)**

Le parti acconsentono, ai sensi del decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196, e sue successive modifiche e integrazioni, che i dati personali raccolti in relazione al presente atto siano trattati esclusivamente per le finalità di cui al presente protocollo.

#### **Articolo 10 (Modifiche ed integrazioni)**

I rappresentanti delle Regioni firmatarie potranno concordare, in corso d'opera, di apportare al presente Protocollo d'Intesa, quelle modifiche ritenute necessarie al fine di raggiungere le finalità e gli obiettivi di cui agli artt. 2 e 3 ed eventualmente favorire con maggiore efficacia l'adesione di ulteriori soggetti.

#### **Articolo 11 (Registrazione e imposta di bollo)**

La registrazione del presente protocollo di intesa verrà effettuata solo in caso d'uso, ai sensi della vigente normativa. Tutte le relative spese, compreso il bollo, sono a carico della Regione richiedente la registrazione.

#### **Articolo 12 (Durata)**

Il presente Protocollo d'Intesa dura fino al 31 dicembre 2021 ed è immediatamente efficace dalla data della sua sottoscrizione. E' ammessa la proroga della durata, se stabilita di comune accordo tra le Regioni firmatarie.

Letto, approvato e sottoscritto

**Per la Regione Umbria**

***Assessore Fernanda Cecchini***

**Per la Regione Marche**

***Assessore Moreno Pieroni***

**Per la Regione Toscana**

***Assessore Marco Remaschi***