

SCHEMA DI DECRETO DEL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITA' SOSTENIBILI DI CONCERTO CON I MINISTRI DELL'INTERNO, DELL'ISTRUZIONE E DELLA SALUTE PER L'APPROVAZIONE DEL DOCUMENTO ^aPIANO NAZIONALE SICUREZZA STRADALE 2030: INDIRIZZI GENERALI E LINEE GUIDA DI ATTUAZIONE^o

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

L'articolo 32 della legge 17 maggio 1999, n. 144 ha istituito il ^aPiano Nazionale della Sicurezza Stradale^o (PNSS).

Il decreto legislativo del 30 aprile 1992, n. 285 ^aNuovo Codice della Strada^o e sue modifiche ed integrazioni, in particolare l'articolo 1 comma 3, dispone che al fine di ridurre il numero e gli effetti degli incidenti stradali ed in relazione agli obiettivi ed agli indirizzi della Commissione europea, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ora Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, definisca il Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale (PNSS).

Il Piano consiste in un sistema articolato di indirizzi, di misure per la promozione e l'incentivazione di piani e strumenti per migliorare i livelli di sicurezza da parte degli enti proprietari e gestori, di interventi infrastrutturali, di misure di prevenzione e controllo, di dispositivi normativi e organizzativi, finalizzati al miglioramento della sicurezza secondo gli obiettivi comunitari.

Per effetto di quanto previsto dall'art. 32 della citata legge 144/99, i documenti che costituiscono il PNSS sono i seguenti:

1. Indirizzi Generali e Linee Guida di Attuazione;
2. Piano nazionale sicurezza stradale;
3. Programmi di attuazione.

Per quanto riguarda il primo documento, l'articolo 32 comma 3 della citata legge 144/99, dispone, tra l'altro, che *^ail Ministro dei lavori pubblici con proprio decreto, di concerto con i Ministri dell'Interno, dei trasporti e della navigazione, della pubblica istruzione e della sanità, definisce gli indirizzi generali del Piano e le linee guida per l'attuazione dello stesso^o.*

Si è reso necessario procedere all'elaborazione di un nuovo Piano nazionale per la sicurezza stradale per il decennio 2021-2030, tenuto conto degli orientamenti espressi in materia in ambito comunitario ed internazionale:

- 1) nel maggio 2018, con la comunicazione ^aL'Europa in movimento± Una mobilità sostenibile per l'Europa: sicura, interconnessa e pulita^o, la Commissione Europea ha presentato un nuovo approccio alla politica dell'UE in materia di sicurezza stradale,

unitamente a un Piano d'azione strategico a medio termine, in cui vengono definite le azioni specifiche;

- 2) nel settembre 2020, l'Assemblea Generale dell'O.N.U. ha proclamato la Second Decade of Action for Road Safety 2021±2030, con l'obiettivo di ridurre il numero di morti e feriti per incidenti stradali di almeno il 50% tra il 2020 e il 2030 e di raggiungere gli ulteriori obiettivi in materia di sicurezza stradale fissati dall'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile (obiettivo 3.6 e 11.2).

Il Ministero ha quindi proceduto all'elaborazione del documento ^aPiano Nazionale Sicurezza Stradale 2030: Indirizzi generali e Linee Guida di attuazione^o, avvalendosi anche della collaborazione tecnico-scientifica di un'Associazione Temporanea di Scopo, composta da 5 Istituti di ricerca: La Sapienza Università di Roma ± CTL, Università di Brescia ± DICATAM/CeSCAM, Università di Cagliari ± DICAAR, Università di Firenze ± LaSIS e Università di Roma Tre ± LaSS3.

Il documento, unitamente allo schema di decreto interministeriale che lo approva, è stato trasmesso con nota prot. n. 0046733 del 30/11/2020, ai Ministeri dell'Interno, dell'Istruzione e della Salute.

Le osservazioni del Ministero dell'Interno, ritenute in gran parte condivisibili, sono state recepite nel documento, mentre le rimanenti, relative alla c.d. micromobilità ed all'incidentalità nei cantieri stradali, aspetti già citati tra le tendenze in atto e tra le strategie per i pedoni, sono meritevoli di un'analisi di incidentalità più approfondita per cui verranno trattate in maniera più ampia e proficua nel Piano nazionale sicurezza stradale 2021-2030.

Il Ministero dell'Istruzione, con nota acquisita al prot. n. 3919 del 18/05/2021, ha espresso il proprio preventivo assenso sullo schema di decreto e sul documento.

Il Ministero della Salute, con nota prot. prot. 10622-P del 22/06/2021, ha trasmesso le proprie osservazioni segnalando gli aspetti relativi ai processi di invecchiamento in atto nella popolazione (over 75). Nel condividere l'importanza di tali aspetti, al fine di individuare ulteriori misure per questa classe di età che possano risultare più mirate ed efficaci di quelle già incluse nel documento per gli over 65, si ritiene di includere la trattazione degli over 75 nella stesura del Piano nazionale sicurezza stradale 2021-2030.

Nel documento ^aPiano Nazionale Sicurezza Stradale 2030: Indirizzi generali e Linee Guida di attuazione^o viene fissato l'obiettivo generale di riduzione delle vittime e dei feriti gravi del 50% entro il 2030 e vengono individuate, tramite un'analisi preliminare da approfondire nel Piano, le categorie a rischio:

- Ciclisti
- Pedoni
- Utenti delle due ruote motorizzate
- Over 65

- Bambini.

proponendo obiettivi specifici per ciascuna categoria al fine di massimizzare l'efficienza e l'efficacia delle risorse da investire per il miglioramento della sicurezza stradale.

Le strategie d'azione sono organizzate su due livelli: Linee strategiche specifiche indirizzate alle categorie a maggior rischio e Linee strategiche generali in grado di agire sull'intero sistema, raggruppate secondo i cinque pilastri della sicurezza stradale definiti dall'ONU:



Viene inoltre proposto un articolato sistema di monitoraggio che si baserà sulla definizione e raccolta di quattro tipologie di indicatori:

- Indicatori di esposizione al rischio (veic-km urbano, extraurbano, autostradale);
- Indicatori di processo (avanzamento degli interventi);
- Indicatori di prestazione di sicurezza (Safety Performance Indicators) che descrivono il livello di sicurezza delle diverse parti del sistema di circolazione stradale.
- Indicatori di impatto (incidenti, feriti e morti).

Per quanto riguarda il processo attuativo nel documento vengono definiti e sinteticamente descritti gli elementi fondamentali:

- Definizione delle azioni finanziabili;
- Frequenza dei programmi di attuazione;
- Meccanismo di allocazione delle risorse;
- Meccanismo di cofinanziamento;
- Modalità di rendicontazione dei costi;
- Monitoraggio degli interventi e dei risultati,

rimandando all'elaborazione del Piano nazionale sicurezza stradale 2021-2030 una trattazione più ampia ed approfondita.

Il decreto in argomento consta di due articoli, che di seguito si illustrano nel dettaglio.

Art. 1

Si approva il documento intitolato ^a Piano Nazionale Sicurezza Stradale 2030: Indirizzi Generali e Linee Guida di Attuazione^o che ne costituisce parte integrante.

Art. 2

Al fine di completare l'iter approvativo previsto, a valle della sottoscrizione del decreto, viene prevista la trasmissione del provvedimento alle competenti Commissioni Parlamentari per l'acquisizione del parere di cui al comma 3 dell'articolo 32 della legge 17 maggio 1999,

n. 144.





Il Ministro
delle Infrastrutture e della Mobilità
Sostenibili

Relazione tecnica schema di decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'interno, con il Ministro dell'istruzione e con il Ministro della salute, ai sensi dell'art. 32, comma 3 della legge 17 maggio 1999, n. 144.

Lo schema di decreto interministeriale in esame si inserisce nel quadro normativo delineato dall'art. 1 comma 3 del Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo Codice della strada), dall'art. 1 e dall'art. 32, comma 3 della legge 17 maggio 1999, n. 144.

L'articolo 1 comma 3 del ^aNuovo Codice della Strada^o dispone che al fine di ridurre il numero e gli effetti degli incidenti stradali ed in relazione agli obiettivi ed agli indirizzi della Commissione europea, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ora Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, definisca il Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale (PNSS).

Il Piano consiste in un sistema articolato di indirizzi, di misure per la promozione e incentivazione di piani e strumenti per migliorare i livelli di sicurezza da parte degli enti proprietari e gestori, di interventi infrastrutturali, di misure di prevenzione e controllo, di dispositivi normativi e organizzativi, finalizzati al miglioramento della sicurezza secondo gli obiettivi comunitari.

Per effetto di quanto previsto dall'art. 32 della citata legge 144/99, i documenti che costituiscono il PNSS sono i seguenti:

1. Indirizzi Generali e Linee Guida di Attuazione;
2. Piano nazionale sicurezza stradale;
3. Programmi di attuazione.

Per quanto riguarda il primo documento, l'articolo 32 comma 3 della citata legge 144/99, dispone, tra l'altro, che ^ail Ministro dei lavori pubblici con proprio decreto, di concerto con i Ministri dell'Interno, dei trasporti e della navigazione, della pubblica istruzione e della sanità, definisce gli indirizzi generali del Piano e le linee guida per l'attuazione dello stesso, da sottoporre al parere delle competenti Commissioni parlamentari, anche ai fini della determinazione dei costi e della loro ripartizione.^o

Questo Ministero ha proceduto pertanto alla redazione del documento: ^aPiano Nazionale Sicurezza Stradale 2030: Indirizzi generali e Linee Guida di attuazione^o ed allo schema di decreto





Il Ministro
delle Infrastrutture e della Mobilità
Sostenibili

interministeriale in argomento, da adottare previo parere delle competenti Commissioni parlamentari.

Nel ^a Piano Nazionale Sicurezza Stradale 2030: Indirizzi generali e Linee Guida di attuazione^o viene fissato l'obiettivo generale di riduzione delle vittime e dei feriti gravi del 50% entro il 2030 e vengono individuate, tramite un'analisi preliminare da approfondire successivamente nel Piano nazionale sicurezza stradale 2021-2030, le categorie a rischio:

- Ciclisti
- Pedoni
- Utenti delle due ruote motorizzate
- Over 65
- Bambini.

proponendo obiettivi specifici per ciascuna categoria al fine di massimizzare l'efficienza e l'efficacia delle risorse da investire per il miglioramento della sicurezza stradale.

Le strategie d'azione sono organizzate su due livelli: Linee strategiche specifiche indirizzate alle categorie a maggior rischio e Linee strategiche generali in grado di agire sull'intero sistema, raggruppate secondo i cinque pilastri della sicurezza stradale definiti dall'ONU:

Viene inoltre proposto un articolato sistema di monitoraggio che si baserà sulla definizione e raccolta di quattro tipologie di indicatori: indicatori di esposizione al rischio, indicatori di processo, indicatori di prestazione di sicurezza (*Safety Performance Indicators*) che descrivono il livello di sicurezza delle diverse parti del sistema di circolazione stradale ed indicatori di impatto (incidenti, feriti e morti).

Per quanto riguarda il processo attuativo, nel documento vengono definiti e sinteticamente descritti gli elementi fondamentali:

- Definizione delle azioni finanziabili;
- Frequenza dei programmi di attuazione;
- Meccanismo di allocazione delle risorse;
- Meccanismo di cofinanziamento;
- Modalità di rendicontazione dei costi;
- Monitoraggio degli interventi e dei risultati,

rimandando all'elaborazione del Piano nazionale sicurezza stradale 2021-2030 una trattazione più ampia ed approfondita.

Per quanto riguarda il meccanismo di allocazione delle risorse, per ciascun programma di attuazione, si potranno seguire diversi canali:





Il Ministro

*delle Infrastrutture e della Mobilità
Sostenibili*

- interventi gestiti dagli Enti Locali (Comuni, Città metropolitane, Provincie) su finanziamento diretto del MIMS;
- interventi gestiti direttamente dal MIMS;
- interventi gestiti direttamente dalle Regioni, con particolare riferimento ai Centri di monitoraggio regionali;
- interventi gestiti dagli Enti Locali su finanziamento del MIMS tramite le Regioni.

Per quanto riguarda il riparto dei fondi si seguirà il criterio del costo sociale, già utilizzato nei programmi di attuazione del precedente Piano. Con tale criterio i fondi vengono ripartite in base al costo sociale degli incidenti stradali nel territorio di riferimento (regione, provincia, comune).

Nel documento è riportata una stima preliminare dei costi e delle risorse necessarie per attuare il PNSS 2030 e raggiungere gli obiettivi prefissati.

La stima si è basata sul confronto con quanto fin qui realizzato nell'ambito dei precedenti programmi attuativi del Piano del 2002, mettendo in relazione costi e risultati.

Il calcolo è stato fatto considerando che per la realizzazione dei 5 Programmi di Attuazione del Piano del 2002, che in realtà sono stati implementati in 15 anni, sono stati stanziati dallo Stato circa 480 milioni di euro per un investimento totale (considerando anche la quota di cofinanziamento degli Enti Locali) pari a circa 950 milioni di euro.

Questo ha consentito di raggiungere il 52% di riduzione del numero di morti nel periodo 2001-2015. La riduzione del numero di feriti è stata invece più limitata, del 34%.

Altri fattori, esogeni al Piano stesso, possono aver influito: ad esempio il miglioramento delle caratteristiche di sicurezza dei veicoli ed azioni condotte al di fuori del Piano, si può tuttavia ragionevolmente ipotizzare che tali fattori saranno presenti anche nel decennio di attuazione del Piano 2030, ed operare quindi in similitudine.

Considerando quindi il rinnovato obiettivo di riduzione del 50% del numero di decessi sulle strade al 2030 e il nuovo obiettivo di dimezzamento dei feriti gravi, è stato stimato proporzionalmente il valore dell'investimento per il prossimo decennio.

Tenuto conto del valore del tasso di inflazione nel periodo, si arriva a una stima del fabbisogno minimo pari a circa 1,4 miliardi di euro. Considerando infine una quota di cofinanziamento statale media del 70%, si stima un contributo statale pari a 980 milioni di euro, mentre i restanti 420 milioni saranno a carico degli Enti Locali.

Le risorse potranno confluire sul capitolo 7333 appositamente dedicato alle spese per le attività inerenti alla redazione ed all'attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale.

