



Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

VISTO il decreto legislativo del 30 aprile 1992, n. 285, recante “Nuovo Codice della Strada” e sue modifiche ed integrazioni ed in particolare il comma 5 dell’art. 1;

VISTO l’articolo 32 della legge 17 maggio 1999, n. 144, istitutiva del “Piano Nazionale della Sicurezza Stradale” (PNSS) finalizzato a ridurre il numero e gli effetti degli incidenti stradali sul territorio nazionale;

VISTO il decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35, di attuazione della direttiva 2008/96/CE in materia di gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali;

VISTO il decreto dirigenziale 24 settembre 2012, n. 189, emanato in attuazione dell’art. 7 del decreto legislativo 35/2011, con il quale è stata definita la metodologia di calcolo del costo sociale di un morto e di un ferito per incidente stradale;

VISTO il decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, recante: «Attuazione dell’art. 30, comma 9, lettere e), f) e g), della legge 31 dicembre 2009, n. 196, in materia di procedure di monitoraggio sullo stato di attuazione delle opere pubbliche, di verifica dell’utilizzo dei finanziamenti nei tempi previsti e costituzione del Fondo opere e del Fondo progetti»;

CONSIDERATO che il Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale 2030 (PNSS 2030) definisce le strategie generali e specifiche per il miglioramento della sicurezza stradale per il decennio 2021-2030;

CONSIDERATO che con delibera CIPESS del 14 aprile 2022, n. 13, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana 21 luglio 2022, n.169, è stato approvato il PNSS 2030;

TENUTO CONTO che le linee strategiche generali del PNSS 2030, in grado di agire sull’intero sistema, sono raggruppate nei 5 pilastri della sicurezza stradale indicati nel *Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020*;

CONSIDERATO che il PNSS 2030 ha individuato i pedoni quale categoria a rischio tra gli utenti della strada, in quanto, a confronto con le altre, si è verificata una riduzione del solo 14% in termini di morti e di solo l’1% in termini di feriti nel decennio 2011-2020.

CONSIDERATO che nel 2019, i pedoni rappresentano il 17% del totale delle vittime, dato confermato anche nel 2020;

CONSIDERATO che il 78% dei pedoni deceduti ed il 95% dei pedoni feriti si riscontrano in incidenti accaduti in ambito urbano.

CONSIDERATO che l'incidentalità relativa ai pedoni delle aree urbane si concentra, in particolare, nei 14 "Grandi Comuni" riportati nei rapporti annuali ISTAT sull'incidentalità stradale, raggiungendo il 23% tra le vittime per incidenti stradali e il 34% in termini di feriti.

RITENUTO quindi necessario ed urgente procedere ad un programma iniziale di interventi a favore della protezione dei pedoni concentrato su detti Comuni;

CONSIDERATO che negli anni 2020 e 2021 i dati di incidentalità sono stati fortemente influenzati dalle limitazioni alla circolazione per contrastare la diffusione del COVID-19, per cui il triennio che si è preso in esame per l'incidentalità dei pedoni è quello relativo agli anni 2017, 2018 e 2019.

VISTE le statistiche ISTAT contenute nei report "Incidenti stradali", nello specifico nella tavola 2.38 "Pedoni morti e feriti per classe di età, sesso e regione" e tavola 3.8 "Pedoni morti e feriti per classe di età, sesso e comune", relative al numero dei pedoni morti e feriti in incidenti stradali in Italia negli anni 2017, 2018 e 2019;

CONSIDERATO che la somma disponibile per la realizzazione di interventi per la messa in sicurezza dei pedoni risulta pari complessivamente a euro 13.500.000,00, a valere sulle risorse iscritte nel capitolo 7333, PG 1, PG 3 e PG 4;

RITENUTO opportuno suddividere tale somma tra i 14 Grandi Comuni, assegnando a ciascun Comune una quota calcolata in proporzione al costo sociale dei pedoni morti e feriti per incidente stradale;

CONSIDERATO che la copertura dei costi di progettazione e realizzazione degli interventi avverrà integralmente a carico dei fondi statali assegnati;

VISTO il parere reso dalla Conferenza Stato-città ed autonomie locali nella seduta del.....

DECRETA

Art. 1

(Destinazione delle risorse)

1. La somma complessiva di euro 13.500.000,00 (tredicimilionicinquecentomila/00), a valere sulle risorse iscritte nel capitolo 7333 **per l'esercizio 2022**, viene destinata al finanziamento dei programmi di interventi per il miglioramento della sicurezza stradale dei pedoni, comprensivi degli eventuali costi per la progettazione e la realizzazione, nei 14 "Grandi Comuni", di cui al rapporto annuale ISTAT sull'incidentalità stradale.

Art. 2

(Piano di riparto)

1. Al fine di consentire programmi di interventi funzionali in favore della sicurezza dei pedoni, l'importo complessivo previsto all'articolo 1 è ripartito tra i Comuni, come da tabella seguente:

14 Grandi Comuni	Coefficiente di riparto	Finanziamento assegnato
Torino	0,0859736381	€ 1.160.644,00
Milano	0,1764095867	€ 2.381.529,00
Verona	0,0210023822	€ 283.532,00
Venezia	0,0133102612	€ 179.689,00
Trieste	0,0253896766	€ 342.761,00
Genova	0,0763140875	€ 1.030.240,00
Bologna	0,0454609580	€ 613.723,00
Firenze	0,0472494669	€ 637.868,00
Roma	0,3163635119	€ 4.270.907,00
Napoli	0,0625484018	€ 844.403,00
Bari	0,0313995091	€ 423.893,00
Palermo	0,0481377488	€ 649.860,00
Messina	0,0213973946	€ 288.865,00
Catania	0,0290433765	€ 392.086,00
Totale	1,0000000000	€ 13.500.000,00

2. Sulla base del sopraindicato riparto, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede agli impegni di spesa a favore dei Comuni, i quali possono avviare le attività amministrative preordinate alla selezione delle proposte di intervento ed alla conseguente formulazione del programma da finanziare.

Art. 3

(Copertura complessiva della spesa)

1. Il finanziamento statale è erogabile per ciascun programma di interventi presentato dai Comuni entro i limiti di cui al sopraindicato piano di riparto.

Art. 4

(Tipologie di interventi)

1. Le risorse di cui all'art. 1 costituiscono contributi statali per la realizzazione di interventi, comprensivi degli eventuali costi per la progettazione, che sulla base di analisi dell'incidentalità specifica, sull'individuazione dei fattori di rischio presenti in loco e delle tipologie di interventi più efficaci, nonché in applicazione dei criteri specificati nel successivo articolo 7 del presente decreto, debbono essere dedicati al miglioramento della sicurezza stradale dei pedoni. In particolare, possono essere effettuati in tal senso interventi che prevedano, a titolo esemplificativo:

- a) azioni di moderazione del traffico con l'implementazione di "zone 30" e "isole ambientali" con l'introduzione di elementi di *traffic calming* per mitigare le differenze di velocità esistenti tra pedoni e traffico motorizzato;
 - b) realizzazione di percorsi pedonali, attraversamenti pedonali semaforizzati ed altri interventi similari;
 - c) messa in sicurezza di percorsi pedonali;
 - d) aumento della visibilità degli attraversamenti pedonali, anche mediante interventi su segnaletica verticale ed orizzontale.
2. Gli interventi devono essere improntati a criteri di sistematicità, coerenza, integrazione, orientamento su obiettivi specifici e misurabili, monitoraggio dei risultati e valutazione della loro efficacia e condivisione dei risultati delle esperienze.
 3. Gli interventi sulla segnaletica di cui comma 1 lettera d) sono ammessi a condizioni di aver dimostrato il completo utilizzo dei fondi vincolati di cui all'articolo 208 comma 4 lettera a) del Codice della Strada per i proventi incassati negli anni 2019 e 2020. In ogni caso il costo degli interventi di cui al citato punto d) non può superare il 30% del programma complessivo.

Art. 5

(Soggetti attuatori)

1. Le risorse di cui all'art.1 sono destinate ai Comuni che hanno selezionato le proposte progettuali ai sensi del presente decreto e le hanno incluse nel programma degli interventi ammesso a finanziamento, come indicato all'articolo 6. I Comuni, in qualità di soggetti attuatori, hanno la titolarità dei poteri, funzioni e compiti sulle attività amministrative inerenti alla progettazione, all'esecuzione ed al collaudo/certificazione dei lavori e delle relative procedure di affidamento.

Art. 6

(Presentazione programma di interventi)

1. I Comuni, entro il termine perentorio di 60 giorni dalla pubblicazione del presente decreto in Gazzetta Ufficiale, trasmettono al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il programma degli interventi da realizzare contenente:
 - a) schede descrittive e riepilogative di ciascun intervento selezionato con allegata planimetria di inquadramento nel territorio, dalle quali risulti la capacità dell'intervento di contrastare e risolvere i fattori di rischio presenti, la tipologia e il costo stimato dello stesso ed il termine presunto di ultimazione;
 - b) scheda dell'analisi generale e specifica dell'incidentalità riferita ai pedoni;
 - c) prospetto di copertura della spesa complessiva.
2. Il Ministero, al fine di uniformare le attività di presentazione del programma, invia ai Comuni il fac-simile dei modelli di cui al comma che precede.
3. Il Ministero approva il programma entro 30 giorni dalla ricezione ed il Comune, entro i successivi 30 giorni, procede all'approvazione dello stesso con apposito atto deliberativo dell'organo titolare delle funzioni di programmazione e lo comunica al Ministero.

4. Con convenzione, da stipulare tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e i Comuni entro 30 giorni dalla comunicazione di cui al comma precedente, predisposta secondo lo schema di cui all'allegato 1 del presente decreto, sono regolamentati i reciproci impegni afferenti allo svolgimento delle attività amministrative attuative del programma stesso e degli adempimenti negoziali finalizzati alla realizzazione degli interventi prospettati, con l'indicazione dei relativi tempi di effettuazione, della disciplina delle modalità di erogazione delle risorse finanziarie statali nonché delle azioni ministeriali e regionali di monitoraggio e di controllo sull'andamento delle attività.
5. In caso di mancata presentazione del programma di interventi con le modalità e nei tempi previsti dal comma 1 o in caso di mancata approvazione con delibera entro 150 giorni dalla pubblicazione del presente decreto in Gazzetta Ufficiale, il finanziamento statale assegnato è revocato e si procede al disimpegno delle somme assegnate ancora **presenti in bilancio**. Le eventuali somme residue a valle di tali operazioni possono essere riassegnate dal Ministero ad uno o più Comuni a copertura di ulteriori interventi.

Art. 7

(Criteri di individuazione degli interventi)

1. I Comuni procederanno alla selezione degli interventi sulla base dei seguenti criteri:
 - a. effettive esigenze di riduzione dei rischi, evidenziati dall'analisi di incidentalità;
 - b. efficacia dell'intervento proposto in relazione all'eliminazione o riduzione dei rischi evidenziati;

Il presente decreto sarà trasmesso ai competenti organi di controllo per la registrazione.

IL MINISTRO