

# MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

DECRETO 22 dicembre 2022

Piano di riparto delle risorse destinate alla progettazione ed alla realizzazione di interventi per il miglioramento della sicurezza stradale dei pedoni. (23A00784)

(GU n.33 del 9-2-2023)

## 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'art. 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 n. 35/2011, con il quale e' 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 Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile del 14 aprile 2022, n. 13, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana 21 luglio 2022, n. 169, e' 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 cinque 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 e' verificata una riduzione del solo 14 per cento in termini di morti e di solo l'1 per cento in termini di feriti nel decennio 2011-2020;

Considerato che nel 2019, i pedoni rappresentano il 17 per cento del totale delle vittime, dato confermato anche nel 2020;

Considerato che il 78 per cento dei pedoni deceduti ed il 95 per cento dei pedoni feriti si riscontrano in incidenti accaduti in ambito urbano;

Considerato che l'incidentalita' relativa ai pedoni delle aree urbane si concentra, in particolare, nei quattordici «grandi comuni»

riportati nei rapporti annuali ISTAT sull'incidentalita' stradale, raggiungendo il 23 per cento tra le vittime per incidenti stradali e il 34 per cento 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 incidentalita' sono stati fortemente influenzati dalle limitazioni alla circolazione per contrastare la diffusione del COVID-19, per cui il triennio che si e' preso in esame per l'incidentalita' dei pedoni e' 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 eta', sesso e regione» e tavola 3.8 «Pedoni morti e feriti per classe di eta', 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 quattordici 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 avverra' integralmente a carico dei fondi statali assegnati;

Visto il parere reso dalla Conferenza Stato-citta' ed autonomie locali nella seduta del 21 dicembre 2022;

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 quattordici «grandi comuni», di cui al rapporto annuale ISTAT sull'incidentalita' 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'art. 1 e' ripartito tra i comuni, come da tabella seguente:

14 grandi comuni	Coefficiente di riparto	Finanziamento assegnato
Torino	0,0859736381	euro 1.160.644,00
Milano	0,1764095867	euro 2.381.529,00
Verona	0,0210023822	euro 283.532,00
Venezia	0,0133102612	euro 179.689,00
Trieste	0,0253896766	euro 342.761,00
Genova	0,0763140875	euro 1.030.240,00
Bologna	0,0454609580	euro 613.723,00

Firenze	0,0472494669	euro 637.868,00
Roma	0,3163635119	euro 4.270.907,00
Napoli	0,0625484018	euro 844.403,00
Bari	0,0313995091	euro 423.893,00
Palermo	0,0481377488	euro 649.860,00
Messina	0,0213973946	euro 288.865,00
Catania	0,0290433765	euro 392.086,00
Totale	1,0000000000	euro 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 attivita' 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 e' 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'incidentalita' specifica, sull'individuazione dei fattori di rischio presenti in loco e delle tipologie di interventi piu' efficaci, nonche' in applicazione dei criteri specificati nel successivo art. 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 velocita' esistenti tra pedoni e traffico motorizzato;

b) realizzazione di percorsi pedonali, attraversamenti pedonali semaforizzati ed altri interventi simili;

c) messa in sicurezza di percorsi pedonali;

d) aumento della visibilita' degli attraversamenti pedonali, anche mediante interventi su segnaletica verticale ed orizzontale.

2. Gli interventi devono essere improntati a criteri di sistematicita', 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'art. 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 puo' superare il 30 per cento 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'art. 6. I comuni, in qualita' di soggetti attuatori, hanno la titolarita' dei poteri, funzioni e compiti sulle attivita' 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 sessanta giorni dalla pubblicazione del presente decreto nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana, 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 capacita' 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'incidentalita' riferita ai pedoni;

c) prospetto di copertura della spesa complessiva.

2. Il Ministero, al fine di uniformare le attivita' 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 trenta giorni dalla ricezione ed il comune, entro i successivi trenta 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 trenta 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 attivita' 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 modalita' di erogazione delle risorse finanziarie statali nonche' delle azioni ministeriali e regionali di monitoraggio e di controllo sull'andamento delle attivita'.

5. In caso di mancata presentazione del programma di interventi con le modalita' e nei tempi previsti dal comma 1 o in caso di mancata approvazione con delibera entro centocinquanta giorni dalla pubblicazione del presente decreto nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana, il finanziamento statale assegnato e' 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 piu' 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 incidentalita';

b. efficacia dell'intervento proposto in relazione all'eliminazione o riduzione dei rischi evidenziati.

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

Roma, 22 dicembre 2022

Il Ministro: Salvini

Registrato alla Corte dei conti il 30 gennaio 2023  
Ufficio di controllo sugli atti del Ministero delle infrastrutture e  
della mobilita' sostenibili e del Ministero della transizione  
ecologica, n. 268

Allegato

Parte di provvedimento in formato grafico