COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E LO SVILUPPO SOSTENIBILE

DELIBERA 14 aprile 2022

Piano nazionale della sicurezza stradale 2030 - indirizzi generali e linee guida di attuazione. (Delibera n. 13/2022). (22A04124)

(GU n.169 del 21-7-2022)

IL COMITATO INTERMINISTERIALE
PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA
E LO SVILUPPO SOSTENIBILE

Vista la legge 27 febbraio 1967, n. 48, recante «Attribuzioni e ordinamento del Ministero del bilancio e della programmazione economica e istituzione del Comitato dei Ministri per la programmazione economica» e, in particolare, l'art. 16, concernente l'istituzione e le attribuzioni del Comitato interministeriale per la programmazione economica, di seguito CIPE, nonche' le successive disposizioni legislative relative alla composizione dello stesso Comitato, ed in particolare il decreto-legge 14 ottobre 2019, n. 111, recante «Misure urgenti per il rispetto degli obblighi previsti dalla direttiva 2008/50/CE sulla qualita' dell'aria e proroga del termine di cui all'art. 48, commi 11 e 13, del decreto-legge 17 ottobre 2016, n. 189, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 dicembre 2016, n. 229», convertito, con modificazioni, dalla legge 12 dicembre 2019, n. 141, il quale all'art. 1-bis ha previsto che dal 1° gennaio 2021, per «rafforzare il coordinamento delle politiche pubbliche in vista del perseguimento degli obiettivi in materia di sviluppo sostenibile indicati dalla risoluzione A/70/L.I adottata dall'Assemblea generale dell'Organizzazione delle Nazioni unite il 25 settembre 2015», il CIPE assuma «la denominazione di Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile», di seguito CIPESS, e che «a decorrere dalla medesima data... in ogni altra disposizione vigente, qualunque richiamo al CIPE deve intendersi riferito al CIPESS»;

Vista la legge 23 agosto 1988, n. 400, recante «Disciplina dell'attivita' di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri» e successive modificazioni;

Vista la legge 7 agosto 1990, n. 241, recante «Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi», e successive modificazioni;

Visto l'art. 1, comma 3, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni che dispone: «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 definisce il Piano nazionale per la sicurezza stradale»;

Visto il decreto legislativo 26 febbraio 1994, n. 143, recante «Istituzione dell'Ente nazionale per le strade» secondo il quale «Il Ministro dei lavori pubblici approva, su conforme delibera del CIPE, i piani pluriennali di viabilita', ed entro il limite costituito dalle risorse finanziarie stabilite con la legge finanziaria e dalle entrate proprie, il programma triennale per la gestione e l'incremento della rete stradale ed autostradale dello Stato e di

quella data in concessione»;

Visto il decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, recante «Definizione ed ampliamento delle attribuzioni della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano ed unificazione, per le materie ed i compiti di interesse comune delle regioni, delle Province e dei comuni, con la Conferenza Stato-citta' ed autonomie locali»;

Vista la legge 17 maggio 1999, n. 144, recante «Misure in materia di investimenti, delega al Governo per il riordino degli incentivi all'occupazione e della normativa che disciplina l'INAIL, nonche' disposizioni per il riordino degli enti previdenziali» ed in particolare l'art. 32 della legge n. 144 del 1999 sopra citata, che dispone che:

«1. Al fine di ridurre il numero e gli effetti degli incidenti stradali ed in relazione al "Piano di sicurezza stradale 1997-2001" della Commissione delle Comunita' europee, il Ministero dei lavori pubblici, sentito il Ministero dei trasporti e della navigazione, definisce il Piano nazionale della sicurezza stradale che viene approvato dal CIPE.

2. 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.

3. Il Ministro dei lavori pubblici con proprio decreto, di concerto con i Ministri dell'interno, dei trasporti e della navigazione, della pubblica istruzione e della sanita', 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. Il Piano viene attuato attraverso programmi annuali predisposti dal Ministro dei lavori pubblici, approvati dal CIPE. Il Piano viene aggiornato ogni tre anni o quando fattori particolari ne motivino la revisione»;

Viste le precedenti delibere di questo Comitato:

1. delibera 29 novembre 2002, n. 100, con la quale e' stato approvato il Piano nazionale della sicurezza stradale - Azioni prioritarie e il 1° Programma annuale di attuazione relativo al 2002;

2. delibera 13 novembre 2003, n. 81, con la quale e' stato approvato il 2° Programma annuale di attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale per il 2003;

3. delibera 21 dicembre 2007, n. 143, con la quale e' stato approvato il 3° Programma annuale di attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale riferito all'annualita' 2007;

4. delibera 18 dicembre 2008, n. 108, con la quale e' stato approvato il 4° Programma di attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale riferito all'annualita' 2008, ed ha altresi' approvato il 5° Programma di attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale, relativo al 2009, limitatamente all'impostazione programmatica;

Viste le disposizioni in tema di controllo dei flussi finanziari e in particolare:

1. l'art. 36 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, recante «Misure urgenti per la semplificazione e la trasparenza amministrativa e per l'efficienza degli uffici giudiziari«, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114, che regolamenta il monitoraggio finanziario dei lavori relativi alle infrastrutture strategiche e agli insediamenti produttivi di cui agli articoli 161, comma 6-bis, e 176, comma 3, lettera e), del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, recante «Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE», disposizione richiamata all'art. 203, comma 2, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, recante «Codice dei contratti pubblici» e successive modificazioni;

2. la delibera di questo Comitato 28 gennaio 2015, n. 15, che, ai sensi del comma 3, del richiamato art. 36, del decreto-legge n. 90 del 2014, aggiorna le modalita' di esercizio del sistema di monitoraggio finanziario di cui alla delibera di questo Comitato 5 maggio 2011, n. 45;

Vista la normativa vigente in materia di Codice unico di progetto, di seguito CUP, e, in particolare:

1. la delibera di questo Comitato 27 dicembre 2002, n. 143, come successivamente integrata e modificata dalla delibera CIPE 29 settembre 2004, n. 24, con la quale questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP e ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti di investimento pubblico, e deve altresi' essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

2. la legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione», come modificata dal decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, recante «Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale», convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, la quale, all'art. 11, dispone che ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un CUP e, in particolare, prevede tra l'altro l'istituto della nullita' degli «atti amministrativi anche di natura regolamentare adottati da parte delle amministrazioni di cui all'art. 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, che dispongono il finanziamento pubblico o autorizzano l'esecuzione di progetti di investimento pubblico» in assenza dei corrispondenti codici, che costituiscono elemento essenziale dell'atto stesso;

3. la legge 13 agosto 2010, n. 136, recante «Piano straordinario contro le mafie, nonche' delega al Governo in materia di normativa antimafia» e successive modificazioni, che, tra l'altro, definisce le sanzioni applicabili in caso di mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

4. il decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, recante «Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale», convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, e, in particolare, l'art. 41, comma 1, concernente il rafforzamento dei sistemi di monitoraggio degli investimenti pubblici;

Vista la delibera CIPE 22 dicembre 2017, n. 108, recante «Approvazione della Strategia nazionale per lo sviluppo sostenibile», nella quale sono definite le direttrici delle politiche economiche, sociali e ambientali finalizzate a raggiungere, entro il 2030, i 17 Obiettivi di sviluppo sostenibile, di seguito OSS, dell'Agenda ONU 2030 approvati dall'Assemblea generale delle medesime Nazioni unite, il 25 settembre 2015;

Vista la legge di bilancio 30 dicembre 2020, n. 178, recante «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023»;

Visto il decreto-legge 1° marzo 2021, n. 22, recante «Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri», convertito, con modificazioni, dalla legge 22 aprile 2021, n. 55, ed in particolare l'art. 5, il quale ha previsto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sia ridenominato Ministero delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili, di seguito MIMS;

Visto il decreto interministeriale 7 febbraio 2022, n. 29, registrato dalla Corte dei conti il 15 marzo 2022, con il quale - previa acquisizione del parere delle competenti Commissioni parlamentari - sono stati definiti gli indirizzi generali e le linee guida per la predisposizione del Piano nazionale della sicurezza stradale 2030, di seguito PNSS 2030 o Piano;

Considerato che il PNSS 2030 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 e che per effetto di quanto previsto dal gia' citato art. 32 della legge n. 144 del 1999, i documenti che costituiscono il PNSS 2030 sono quindi i seguenti:

1. Indirizzi generali e Linee guida di attuazione;
2. Piano nazionale sicurezza stradale;
3. Programmi di attuazione.

Valutato che il PNSS 2030 e' composto di cinque pilastri:

1. Gestione della sicurezza stradale;
2. Maggiore sicurezza di strade e mobilita';

3. Maggiore sicurezza dei veicoli;
4. Maggiore sicurezza degli utenti della strada;
5. Gestione della fase post-incidente;

Visto il PNSS 2030, sottoposto al parere della Conferenza unificata ai sensi dell'art. 9, comma 2, del citato decreto legislativo n. 281 del 1997;

Visto il parere favorevole della Conferenza unificata in data 16 marzo 2022;

Tenuto conto che le osservazioni presentate in sede di Conferenza unificata, laddove non siano state incluse nel documento del Piano nazionale sicurezza stradale, saranno recepite nei successivi Programmi di attuazione;

Considerato l'obiettivo di riduzione del 50 per cento del numero di decessi sulle strade all'anno 2030 e del nuovo obiettivo di dimezzamento dei feriti gravi;

Considerato che nel PNSS 2030 sono proposte le azioni in cui articolare le 44 linee strategiche specifiche con l'individuazione dei soggetti responsabili ed una prima indicazione qualitativa dell'efficacia;

Preso atto che le azioni di carattere nazionale sono suddivise in:

1. Azioni di carattere legislativo;
2. Misure di potenziamento dell'azione di controllo e repressione;
3. Interventi di miglioramento della sicurezza delle infrastrutture stradali;
4. Campagne di comunicazione e sensibilizzazione;

Considerato che gli interventi di sicurezza stradale sulla rete individuata ai sensi dell'art. 3, comma 2, del decreto legislativo 26 febbraio 1994, n. 143, saranno realizzati, secondo le indicazioni del menzionato art. 32 della legge n. 144 del 1999, con i finanziamenti previsti nell'ambito degli accordi di programma di cui al successivo comma 3;

Preso atto che il PNSS 2030 verra' attuato attraverso cinque Programmi di attuazione per le annualita' 2022, 2024, 2026, 2028 e 2030;

Tenuto conto che, ai fini dell'approvazione da parte del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile, i singoli Programmi di attuazione sopra menzionati dovranno disporre della relativa copertura finanziaria;

Considerato che l'attuazione del PNSS 2030 a livello locale verra' realizzata attraverso tre fasi, in cui verranno articolati i cinque Programmi di attuazione, tesi a promuovere sul territorio la diffusione di interventi finalizzati al miglioramento della sicurezza stradale;

Tenuto conto della natura meramente programmatica del PNSS 2030, che sara' realizzato attraverso i predetti Programmi di attuazione;

Considerato che, da una previsione dei costi e delle risorse necessarie per attuare il PNSS 2030, basata sul confronto con quanto realizzato nell'ambito dei precedenti programmi attuativi del Piano del 2002, mettendo in relazione costi e risultati, e' stato stimato un fabbisogno pari a circa 1,4 miliardi di euro;

Valutato che tale fabbisogno va comunque verificato anche in contesto piu' ampio di interventi manutentivi, volto ad accrescere il livello di sicurezza della rete viaria, nazionale e secondaria riferiti ad ulteriori finanziamenti per la sicurezza nel settore stradale e autostradale stanziati con vari provvedimenti normativi per il 2021-2030;

Considerato che parte delle risorse del PNSS 2030 confluiranno sul capitolo di bilancio n. 7333 del MIMS (appositamente dedicato alle spese per le attivita' inerenti alla redazione ed all'attuazione del PNSS 2030);

Considerato che la disponibilita' attuale, sul capitolo del MIMS n. 7333, e' di circa 144,87 milioni di euro per il periodo 2021-2031 (di cui 16,58 milioni nell'anno successivo ai target del 2030 e 5 milioni di euro in conto residui 2021);

Preso atto della disponibilita' di ulteriori risorse finalizzate al miglioramento della sicurezza stradale, per un importo complessivo pari a 16,146 miliardi di euro, stanziate con vari provvedimenti normativi per il periodo 2021-2030»;

Valutato che tali disponibilita' di risorse per 16,146 miliardi di

euro sono state previste al fine di un ampio ed innovativo programma di interventi manutentivi volto ad accrescere il livello di sicurezza della rete viaria, nazionale e secondaria, inclusa la manutenzione straordinaria di ponti e viadotti;

Considerato che tali ulteriori risorse, pari a 16,146 miliardi di euro, sono divise in investimenti in materia di sicurezza per la:

1. Rete nazionale di ANAS per 7,456 miliardi di euro;
2. Rete secondaria complementare (Regioni, Province, Citta' metropolitane e Comuni) per 8,69 miliardi di euro;

Preso atto che tali ulteriori risorse in materia di sicurezza sono finanziate come segue:

Fonte legislativa	Stanziamento (miliardi di euro)
Legge n. 145 del 30 dicembre 2018	0,251
Decreto-legge n. 162 del 30 dicembre 2019	3,865
Legge n. 178 del 30 dicembre 2020	2,250
Decreto legge n. 59 del 6 maggio 2021	4,450
Legge n. 234 del 30 dicembre 2021	3,350
Contratto di Programma ANAS	1,980
Totale	16,146

Preso atto delle ulteriori risorse indicate nella relazione istruttoria del MIMS, trasmessa con nota prot. n. 12672 dell'8 aprile 2022, in affiancamento ai citati finanziamenti gia' disponibili, per:

1. la mobilita' ciclistica per 1,163 miliardi di euro (di cui 400 milioni di euro nel Piano nazionale di ripresa e resilienza per ciclovie turistiche e piste ciclabili urbane e 763 milioni di euro di risorse nazionali per ciclovie turistiche);
2. per il successivo periodo di programmazione 2031-2036 per ulteriori 2,71 miliardi di euro;

Considerato che l'erogazione delle risorse del PNSS 2030 avverra' tramite contribuzione diretta da parte del MIMS alle regioni e che la determinazione delle risorse, da assegnare a ogni regione per l'attuazione di ogni Programma di attuazione, verra' definita a livello centrale attraverso una quota fissa per ciascuna regione e una quota residua dei finanziamenti in modo proporzionale al costo sociale degli incidenti sul territorio;

Valutato che nel PNSS 2010 sono state stanziate risorse statali per circa 480 milioni di euro, per un investimento complessivo (considerando anche la quota di cofinanziamento degli enti locali) pari a circa 950 milioni di euro;

Considerato che il cronoprogramma del PNSS 2030, sotto indicato, tiene in considerazione i tempi di attuazione definiti nell'ambito di una originaria ipotesi che prevedeva l'approvazione del documento nel 2020, e tenendo conto della necessita' di comprimere le attivita' tra aprile 2022 e fine 2030, e mantenendo le tre fasi e i cinque Programmi di attuazione originariamente previsti:

Parte di provvedimento in formato grafico

Vista la nota prot. n. 12672 dell'8 aprile 2022, con la quale il Capo di Gabinetto del MIMS ha inoltrato, a valle della riunione preparatoria del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile del 4 aprile 2022, al Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica

economica della Presidenza del Consiglio dei ministri, di seguito DIPE, la nuova relazione istruttoria, che sostituisce integralmente la precedente (trasmessa con nota n. 11117 del 30 marzo 2022), predisposta dalla Direzione generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto, ed ha chiesto l'iscrizione all'ordine del giorno della prima riunione utile di questo Comitato dell'argomento «Piano nazionale sicurezza stradale 2030 (PNSS 2030)»;

Vista la relazione della Direzione generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto del MIMS con i seguenti allegati:

1. Piano nazionale sicurezza stradale 2030: Indirizzi generali e Linee guida di attuazione;
2. Parere Senato - 8a Commissione Lavori pubblici, comunicazioni in data 30 novembre 2021;
3. Parere Camera - IX Commissione trasporti del 10 dicembre 2021;
4. Decreto interministeriale adozione PNSS 2030: Indirizzi generali e Linee guida di attuazione;
5. Piano nazionale sicurezza stradale 2030;
6. Osservazioni Coordinamento interregionale tecnico infrastrutture, mobilita' e Governo del territorio;
7. Osservazioni Unione delle province d'Italia (UPI);
8. Osservazioni Associazione nazionale comuni italiani (ANCI);
9. Riscontro osservazioni Regioni, UPI e ANCI;
10. Parere Conferenza unificata del 16 marzo 2022;
11. Scheda Riparti e Piani;

Preso atto delle risultanze dell'istruttoria svolta dal MIMS e, in particolare, che:

1. il PNSS 2030 ha l'obiettivo di ridurre del 50 per cento le vittime e i feriti gravi degli incidenti entro il 2030, adottando l'approccio «Safe System»;
2. il «Safe System» rappresenta un cambiamento importante rispetto all'approccio seguito nel passato, in quanto ribalta la visione secondo cui gli incidenti stradali sono il prezzo da pagare per garantire la mobilita';
3. gli indirizzi generali del Piano e le linee guida per l'attuazione dello stesso, includono una visione integrata del problema della sicurezza stradale, guardando simultaneamente agli aspetti connessi alla qualita' dei mezzi di trasporto, alla qualita' delle infrastrutture, alla qualita' dei comportamenti degli attori istituzionali e degli utenti del sistema stradale, tenendo presente anche le problematiche che inducono questi ultimi, specialmente i conducenti dei mezzi di trasporto, a sottostimare i rischi e, talvolta, ad adottare stili di guida molto insicuri per se' e per gli altri, e che il Piano prevede un forte investimento sulla cultura della sicurezza, a partire dalla scuola;
4. sono definite linee strategiche generali e identificate le categorie a maggior rischio, con obiettivi e linee strategiche specifiche;
5. per ciascuna strategia sono definite le principali azioni per contrastare i fattori di rischio; al fine di controllare l'evoluzione dello stato della sicurezza stradale e definire eventuali correttivi in fase di aggiornamento del Piano, e' proposto un articolato sistema di monitoraggio;
6. gli obiettivi generali ed intermedi fissati dal PNSS 2030, partendo dai dati iniziali riferiti al 2019, come proposto dall'High Level Group on Road Safety della Commissione europea, sono riassunti nella seguente tabella:

Indicatore	2019	2024	2027	2030
Numero di morti in incidenti stradali	3.173	2.452	2.019	1.586
Numero di feriti gravi (MAIS3+) in incidenti stradali	17.600	13.600	11.200	8.800

7. il Piano puo' essere aggiornato ogni tre anni o quando fattori particolari ne motivino la revisione;

8. il Piano e' fortemente integrato nel contesto internazionale ed europeo: ONU (Resolution by the General Assembly 74/299 Improving global road safety del 2 settembre 2020 - l'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile) e Commissione europea (EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 Next steps towards «Vision Zero»);

9. il PNSS 2030 si integra con altri piani programmatici nazionali e locali: Piano nazionale di ripresa e resilienza, Piano strategico nazionale della mobilita' sostenibile, Piano generale mobilita' ciclistica (in corso di redazione) e, a livello locale, con il Piano urbano della mobilita' sostenibile;

10. i soggetti responsabili sono il Ministero delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili - Dipartimento per la mobilita' sostenibile - Direzione generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto.

11. i soggetti attuatori sono il MIMS, il Ministero dell'interno, il Ministero dell'istruzione e il Ministero della salute, nonche' le Regioni, le Province e i Comuni.

12. il PNSS 2030 e' in linea con gli Obiettivi di sviluppo sostenibile indicati dalla Strategia nazionale per lo sviluppo sostenibile, approvata con la delibera CIPE n. 108 del 22 dicembre 2017, in quanto tende a «Promuovere la salute e il benessere» secondo l'Obiettivo strategico III.2 «Diffondere stili di vita sani e rafforzare i sistemi di prevenzione», «Crea comunita' e territori resilienti per custodire i paesaggi e i beni culturali» secondo l'Obiettivo strategico III.3 «Rigenerare le citta', garantire l'accessibilita' e assicurare la sostenibilita' delle connessioni», ed e' in linea con l'obiettivo di «Decarbonizzare l'economia» secondo l'Obiettivo strategico IV.2 «Aumentare la mobilita' sostenibile di persone e merci».

13. I target correlati con l'Agenda 2030 sono: entro il 2020, dimezzare il numero di decessi a livello mondiale e le lesioni da incidenti stradali; entro il 2030, fornire l'accesso a sistemi di trasporto sicuri, sostenibili, e convenienti per tutti, migliorare la sicurezza stradale, in particolare ampliando i mezzi pubblici, con particolare attenzione alle esigenze di chi e' in situazioni vulnerabili, alle donne, ai bambini, alle persone con disabilita' e agli anziani;

14. in coerenza con l'approccio gerarchico proposto dalla Commissione europea, il PNSS 2030 propone tre livelli di obiettivi, per perseguire e monitorare sia l'andamento generale del fenomeno, che quello delle categorie a maggior rischio:

14.1 obiettivi generali, riferiti al livello di sicurezza dell'intero sistema stradale, rappresentanti l'obiettivo finale di dimezzare il numero di vittime della strada e il numero di feriti gravi nel decennio 2020-2030;

14.2 obiettivi specifici, definiti per le categorie di utenza che hanno evidenziato maggiori livelli di rischio, in termini di numero di morti e feriti e di criticita' nella loro riduzione;

14.3 obiettivi operativi, riferiti agli otto fattori determinanti l'incidentalita' identificati dalla Commissione europea (Key Performance Indicators di seguito KPI): la velocita', il mancato uso del casco o delle cinture di sicurezza, la distrazione alla guida, la guida in stato di ebbrezza, le condizioni di sicurezza dei veicoli, il grado di sicurezza delle infrastrutture stradali, il soccorso post-incidente, e che saranno determinati a valle della prima rilevazione dei KPI;

15. sono previste tre fasi e cinque Programmi di attuazione;

16. i Programmi di attuazione seguiranno lo stesso iter del PNSS 2030, con parere in Conferenza unificata, ed approvazione con delibera Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile;

17. ai finanziamenti statali riguardanti anche la sicurezza stradale e autostradale, pari a 16,146 miliardi di euro, si sono aggiunti ulteriori finanziamenti, inseriti nel Piano nazionale di ripresa e resilienza, destinati al rafforzamento della mobilita' ciclistica ed in particolare con decreto interministeriale n. 4 del 12 gennaio 2022, sono stati assegnati 400 milioni di euro per dieci ciclovie nazionali, e con decreto MIMS n. 509 del 15 dicembre 2021, sono stati assegnati 150 milioni di euro al rafforzamento della mobilita' ciclistica;

18. per misurare l'efficacia delle misure proposte nel PNSS 2030 e porre in atto eventuali correttivi e' stato delineato un sistema di monitoraggio, basato sulla definizione e raccolta di quattro tipologie di indicatori:

18.1 indicatori di impatto: misura dell'avanzamento rispetto agli obiettivi fissati per le categorie e gli ambiti a rischio (numero di incidenti, morti e feriti);

18.2 indicatori di esposizione al rischio: misura della domanda di mobilita' su strada per modo di trasporto (urbano, extraurbano, autostradale);

18.3 indicatori di processo: verifica dello stato d'avanzamento degli interventi (avanzamento procedurale, realizzazione fisica, tempi);

18.4 indicatori di rischio (Safety Performance Indicators): descrizione del livello di sicurezza delle diverse parti del sistema di circolazione stradale, indicati dalla Commissione europea (Quadro dell'UE 2021-2030 per la sicurezza stradale - Prossime tappe verso l'obiettivo «zero vittime» (Vision Zero), 2019);

Visto il regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 giugno 2020, relativo all'istituzione di un quadro che favorisce gli investimenti sostenibili e recante modifica del regolamento (UE) 2019/2088;

Considerato che il PNSS contribuisce al raggiungimento di alcuni degli indicatori dell'Agenda ONU 2030 fissati fra i 17 OSS ed in particolare quelli relativi alla sicurezza, inclusi negli obiettivi n. 3 «salute e benessere» e n. 11 «citta' e comunita' sostenibili» fra i quali in sintesi:

1. entro il 2030 mettere fine alle morti evitabili (3.2);
2. promuovere una urbanizzazione inclusiva con accesso a sistemi di trasporto sicuri (11.2);
3. ridurre il numero dei morti (11.5);

Tenuto conto della direttiva del Presidente del Consiglio dei ministri 7 dicembre 2021, con la quale sono state fornite «Linee di indirizzo sull'azione del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS) per l'anno 2022», che indicano che progetti e piani di investimenti pubblici posti all'esame ed approvazione di questo Comitato dovranno essere orientati alla sostenibilita', sulla base di una delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile da emanare entro il 2022;

Vista la nota DIPE n. 268 del 21 gennaio 2022, con indicazioni preliminari in materia di sostenibilita' per progetti infrastrutturali, relativa alle proposte che verranno sottoposte al Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile, inviata nelle more dell'emanazione della delibera di cui alla citata direttiva del Presidente del Consiglio dei ministri del 2021;

Tenuto conto dell'esame della proposta svolto ai sensi dell'art. 3 del vigente regolamento di questo Comitato, di cui alla delibera di questo Comitato 20 dicembre 2019, n. 82, recante «Regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE)», cosi' come modificata dalla delibera di questo stesso Comitato 15 dicembre 2020, n. 79, recante «Regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS)»;

Vista la nota DIPE n. 2142 del 14 aprile 2022, predisposta congiuntamente dalla Presidenza del Consiglio dei ministri - DIPE e dal Ministero dell'economia e delle finanze e posta a base dell'esame della presente proposta nell'odierna seduta del Comitato, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

Considerato che l'approvazione del PNSS 2030 non costituisce un finanziamento integrale dei singoli Programmi di attuazione che lo compongono, i quali saranno finanziati al momento della loro sottoposizione per l'approvazione da parte del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile, previa istruttoria e proposta del MIMS;

Considerato che ai sensi dell'art. 16, comma 10, della legge 27 febbraio 1967, n. 48, e successive modificazioni e integrazioni, questo Comitato e' presieduto dal Presidente del Consiglio dei

ministri. In caso di assenza o impedimento temporaneo del Presidente del Consiglio dei ministri, questo comitato e' presieduto dal Ministro dell'economia e delle finanze in qualita' di vice presidente del Comitato stesso. In caso di assenza o di impedimento temporaneo anche di quest'ultimo, le relative funzioni sono svolte dal Ministro presente piu' anziano per eta';

Considerato che, all'apertura dell'odierna seduta, il Ministro Mariastella Gelmini risulta essere, tra i presenti in seduta, il Ministro componente piu' anziano e che, dunque, svolge le funzioni di Presidente del Comitato, ai sensi dell'art. 4, comma 12-quater del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili;

Considerato il dibattito svoltosi durante la seduta odierna del Comitato;

Delibera:

1. Ai sensi dell'art. 32, della legge 17 maggio 1999, n. 144, e' approvato, quale strumento di programmazione, definito dal Ministero delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili, il Piano nazionale della sicurezza stradale 2030, comprensivo degli indirizzi generali e delle linee guida di attuazione.

2. Il Piano nazionale per la sicurezza stradale 2030 ha natura meramente programmatica e sara' realizzato attraverso i singoli Programmi di attuazione che lo compongono. Questi ultimi, previa istruttoria e proposta del Ministero delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili, dovranno essere integralmente finanziati al momento della loro sottoposizione al Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile ai fini della loro approvazione.

3. Gli interventi dei cinque Programmi di attuazione saranno predisposti e realizzati nei limiti delle risorse che si renderanno disponibili a legislazione vigente.

4. In fase di attuazione dei programmi che compongono il Piano nazionale della sicurezza stradale 2030, il Ministero delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili deve tenere conto delle osservazioni presentate in sede di Conferenza unificata ed in particolare deve essere valutata la possibilita' di operare il miglioramento della sicurezza stradale in ambito urbano a protezione degli utenti deboli e vulnerabili, in quanto risulta presente un elevato tasso di lesivita' nonche' un valore del tasso di mortalita' superiore al valore medio europeo; tale miglioramento dovra' avvenire attraverso azioni tese al monitoraggio e all'adeguamento della segnaletica stradale orizzontale e verticale, alla riduzione della velocita', alla messa in sicurezza dei percorsi per gli utenti deboli e vulnerabili, alla diffusione di veicoli elettrici, alla formazione sui temi della sicurezza stradale, finalizzate al raggiungimento degli obiettivi di sicurezza stradale e riduzione della mortalita' in coerenza con gli Obiettivi di sviluppo sostenibile dell'agenda ONU 2030.

5. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e della mobilita' sostenibili deve:

5.1 definire i Programmi di attuazione che verranno approvati da questo Comitato, con la relativa dotazione finanziaria, previa consultazione della Conferenza Unificata, tenendo conto degli aggiornamenti normativi e tecnici nel frattempo intervenuti;

5.2 attuare i Programma di attuazione secondo i meccanismi definiti dal Piano nazionale della sicurezza stradale 2030, dagli indirizzi generali e dalle linee guida di attuazione;

5.3 tenere un elenco aggiornato dei CUP dei singoli interventi che compongono i diversi Programmi di attuazione;

5.4 inviare a questo Comitato la relazione al Parlamento sui risultati raggiunti, prevista dall'art. 32 della legge n. 144 del 1999;

5.5 assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti relativi alla approvazione di cui al precedente punto 1.

Roma, 14 aprile 2022

Il Ministro degli affari regionali
e autonomie con funzioni di Presidente
Gelmini

Il Segretario
Tabacci

Registrato alla Corte dei conti il 22 giugno 2022
Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, n. 1081