



Mims

Ministero delle infrastrutture
e della mobilità sostenibili

L'impegno del Mims per aumentare la sicurezza stradale e ridurre l'incidentalità

16 marzo 2022

La strategia del Mims per il 2022: un quadro d'insieme



Priorità politiche e obiettivi strategici

Aumentare la sicurezza delle infrastrutture, della mobilità e delle persone

Sviluppare infrastrutture sostenibili e resilienti, anche per tenere conto dei cambiamenti climatici

Aumentare l'efficienza e la sostenibilità del sistema dei trasporti

Migliorare l'efficacia dell'azione del Ministero e la gestione sostenibile delle sue strutture



Linee di azione e misure operative

Attuare gli investimenti previsti dal PNRR e dalla Legge di Bilancio

Accelerare la transizione digitale ed ecologica per infrastrutture e mobilità

Disegnare e realizzare riforme di sistema

Trasformare il modo di lavorare del Ministero

La sicurezza come priorità trasversale



Gli investimenti e le azioni del Mims per la riqualificazione e la manutenzione di strade, ponti e viadotti, anche a partire dal loro monitoraggio tecnologico, sono fondamentali per **umentare la sicurezza delle infrastrutture, della mobilità e delle persone**, una delle priorità strategiche del Mims per il 2022.

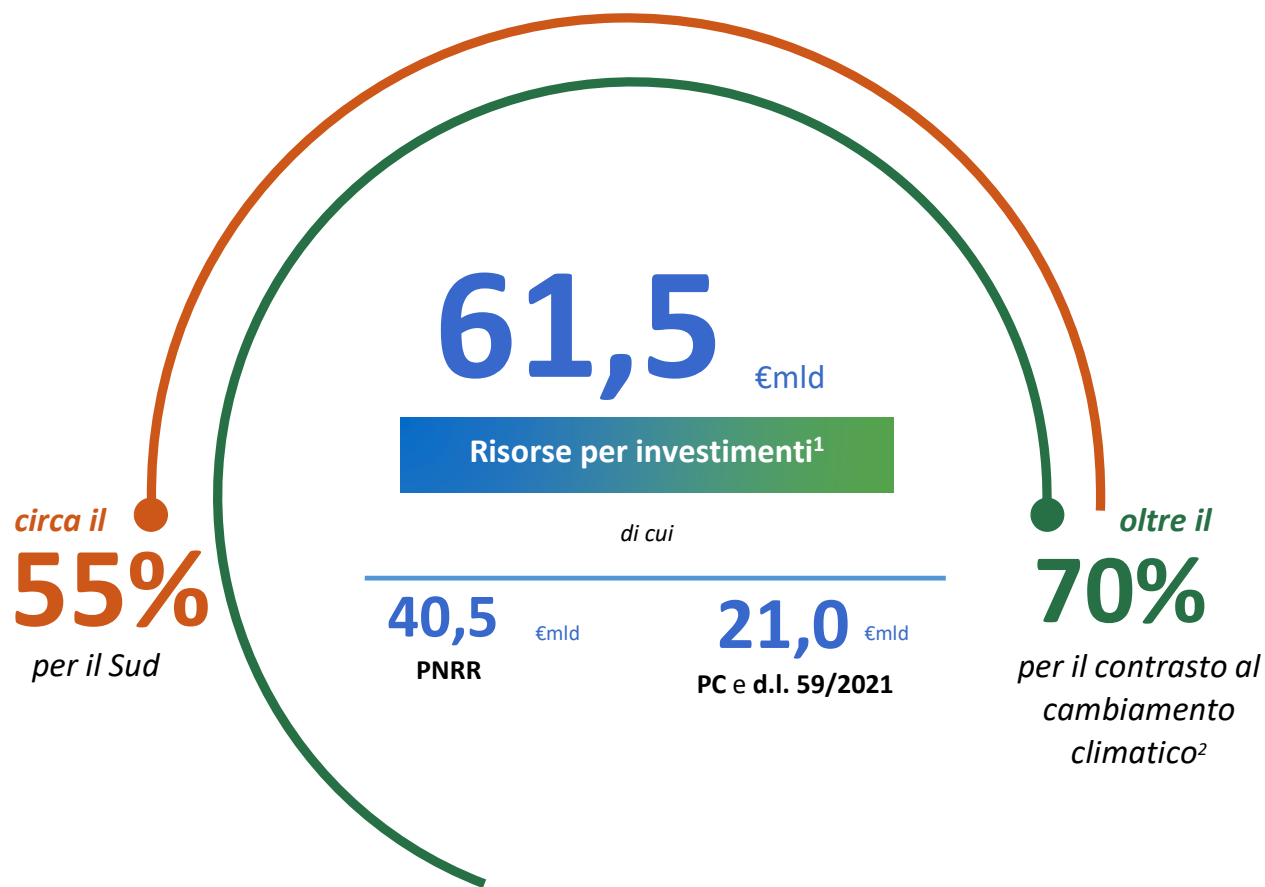
Obiettivi chiave

- Migliorare la **sicurezza** delle varie modalità di trasporto, utilizzando le opportunità offerte dall'**innovazione tecnologica e la transizione digitale** e realizzando tempestivamente i progetti finanziati dal PNRR.
- Migliorare la sicurezza stradale attraverso il **piano strategico di intervento per la riduzione dell'incidentalità e l'intensificazione dei controlli** su imprese di omologazione e revisione e autoscuole.

Azioni del Mims

- Rafforzamento del ruolo dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (Ansfisa), con l'estensione dei suoi compiti a tutte le infrastrutture legate alla mobilità e il potenziamento del suo organico con personale qualificato.
- Linee di azione e misure operative intraprese hanno l'obiettivo di ridurre l'incidentalità, le vittime e i disagi connessi alla circolazione urbana ed extraurbana.
- Incontri con i concessionari per programmare i lavori sulla rete stradale e autostradale, anche in vista dell'estate 2022, per ridurre incidentalità e disagi.
- Incontri con presidenti di Regioni, sindaci delle Città metropolitane e rappresentanti di UPI e ANCI per valutare priorità e fondi per la messa in sicurezza delle strade e il miglioramento della mobilità.
- **Nuovo Piano Nazionale della Sicurezza Stradale 2030 (PNSS 2030).**

Focus su PNRR e PC: le risorse di competenza del Mims



Il 98,7% delle risorse è stato ripartito e assegnato

60,6 €mld

98,6% del totale di competenza

di cui

39,6 €mld
PNRR

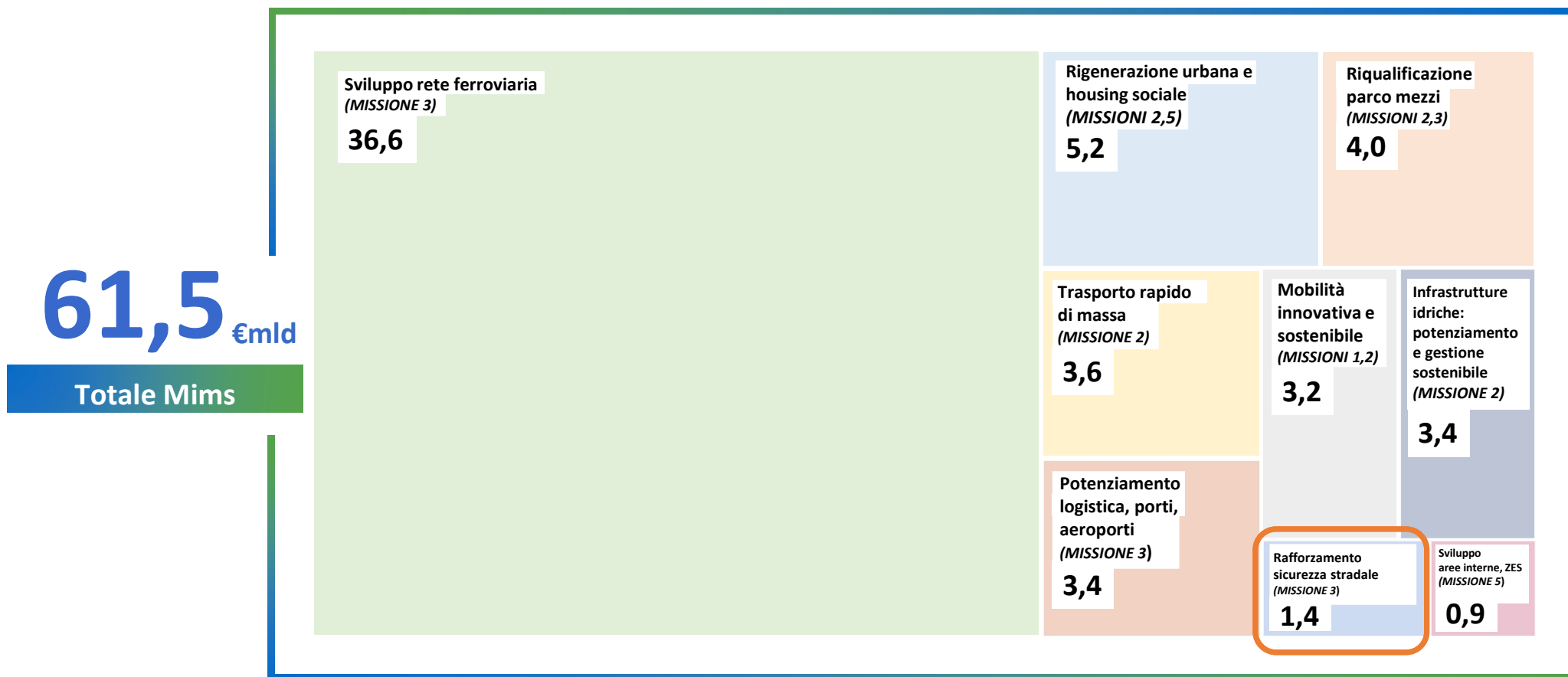
97% del totale di competenza

21,0 €mld
PC e d.l. 59/2021

100% del totale di competenza


1. Totale delle risorse attivate di cui 60,6 €mld di diretta competenza Mims e 0,9 €mld a competenza mista con altri Ministeri, di questi 40,525 €mld (PNRR e React EU) e 21,013 €mld (PC e LdB). Dati aggiornati al 9 marzo 2022. 2. Stima effettuata con la metodologia Climate and Environmental Tracking del Regolamento UE 2021/241. Il peso calcolato sui soli fondi PNRR aumenta a 75,5%.

Il PNRR e il PC: risorse suddivise per settore di investimento



Fonte: elaborazione Mims su fondi PNRR e PC, incluso arrotondamento decimale in €mld. Resta ferma la suddivisione in Missioni e Componenti dei fondi in oggetto.

Le risorse messe in campo dal Mims per trasformare le infrastrutture e la mobilità del Paese (PNRR + PC + LdB + FSC)

Linee di intervento	PNRR e PC (€mln)	Legge di Bilancio 2022 (€mln)	FSC 2021-27 (€mln)	Totale* (€mln)
 Strade	1 980	10 800	3 097	15 877
Ferrovie	36 600	15 900	2 319	54 819
Trasporto Rapido di Massa	3 600	4 700	390	8 690
Infrastrutture idriche	3 382	440	442	4 264
Rigenerazione urbana ed edilizia	5 200	255	6	5 461
Altri investimenti	10 776	3 985	23	14 784
Totale* (€mln)	61 538	36 080	6 277	103 895

* I totali potrebbero differire a causa degli arrotondamenti decimali. Dati aggiornati a marzo 2022.

Azioni e investimenti per le infrastrutture e la sicurezza stradali

PNRR e PC

- Sviluppo di sistemi di monitoraggio tecnologico sulle strutture delle autostrade **A24 e A25** e del sistema **SNIT** per migliorare manutenzione e sicurezza, in particolare su ponti, viadotti, cavalcavia e gallerie.
- Manutenzione delle strade provinciali come parte della **Strategia Nazionale per le Aree Interne**, misura chiave per favorire l'accessibilità.

Legge di Bilancio

-
- **Contratto di Programma Anas 2022-2026**, che gestisce 32.000 chilometri di rete stradale.
 - **Interventi su ponti e viadotti presenti sulle strade provinciali** per il loro adeguamento rispetto alle linee guida emanate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.
 - Fondi per riqualificare **le strade di competenza di Regioni, Province e Città metropolitane** oltre al miglioramento del collegamento delle **aree interne** con le direttrici principali e con i centri urbani.
 - Investimenti per la manutenzione e lo sviluppo delle autostrade: **autostrade A24/A25, autostrada Tirrenica e autostrada Cispadana**.

Anticipo FSC 21-27

-
- Per la **rete primaria** sono previsti **interventi complementari a PNRR e PNC** che puntano a **realizzare le opere presenti nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2021 e nelle altre linee di programmazione**.
 - Per la **rete secondaria** le risorse sono concentrate a livello regionale per aumentarne la **resilienza e la coesione territoriale tra aree interne e grandi centri**.

Focus: il nuovo Piano Nazionale della Sicurezza Stradale 2030



L'approccio 'Safe System'

Il nuovo Piano Nazionale della Sicurezza Stradale adotta l'approccio 'Safe System' proposto da Commissione Europea e dall'Agenda ONU 2030 per arrivare all'obiettivo di ridurre del 50% entro il 2030 e **azzerare entro il 2050 il numero delle vittime e dei feriti gravi per incidenti stradali**.

Il nuovo Piano, superando la logica secondo la quale gli incidenti stradali sono il prezzo per garantire la mobilità, adotta un approccio che consiste nell'affrontare il tema della sicurezza stradale con una visione integrata tendo conto simultaneamente di diversi aspetti come la qualità dei mezzi di trasporto e delle infrastrutture, il ruolo degli attori istituzionali e i comportamenti degli utenti del sistema stradale.



Nuove categorie di rischio

Una novità chiave del Piano in tal senso è la definizione di **strategie specifiche per le categorie a rischio** con l'indicazione di azioni mirate per ciascuna di esse.

Le categorie considerate a maggior rischio sono: bambini e adolescenti, giovani conducenti, over 65, ciclisti, pedoni e utenti delle due ruote a motore. Per ciascuna di queste categorie vengono aggiunti rischi specifici ai fattori di rischio generali, che comprendono le distrazioni come l'uso del cellulare durante la guida e la lettura dei messaggi, il mancato rispetto delle regole di circolazione, le condizioni delle infrastrutture stradali e dei veicoli.



Budget e monitoraggio

La stima preliminare delle risorse necessarie per attuare il PNSS fino al 2030 è di 1,4 miliardi di euro, tra finanziamento statale e cofinanziamento degli enti locali. Il Piano sarà supportato da un sistema di monitoraggio per far sì che in fase di aggiornamento del documento, nei prossimi anni, si possano individuare correttivi e miglioramenti alle misure proposte.

Focus: le azioni previste dal nuovo Piano Nazionale della Sicurezza Stradale 2030

Il Piano prevede una serie di **azioni per limitare o annullare i fattori di rischio** rivolgendosi, con una prospettiva integrata, alle amministrazioni centrali, alle quali competono proposte legislative, misure di potenziamento dei controlli, interventi per migliorare la sicurezza delle infrastrutture stradali campagne di comunicazione ed i progetti di educazione stradale, e alle amministrazioni locali per gli interventi specifici sui territori.



Aumento delle c.d. **Zone 30** nei centri urbani, con la riduzione del limite di velocità a 30 Km/h



Miglioramento dell'**illuminazione stradale**, soprattutto in prossimità degli attraversamenti



Realizzazione di **piste ciclabili** per agevolare gli spostamenti con i mezzi di mobilità dolce



Campagne di informazione e di comunicazione in ottica sistemica, con focus sulle scuole

Oltre alle azioni generali di riduzione dei fattori di rischio vi sono **azioni specifiche previste per ciascuna categoria**, oltre alla considerazione puntuale delle **nuove forme di mobilità, come i monopattini**, per i quali il Piano sottolinea la necessità di condurre analisi specifiche, anche a livello europeo sulla base delle quali valutare eventuali revisioni della normativa o campagne di sensibilizzazione.

Focus: il nuovo Piano Nazionale della Sicurezza Stradale 2030

*“L’aumento della **sicurezza stradale** è una delle **priorità della mobilità sostenibile** che il Governo intende realizzare nei prossimi dieci anni, in linea con gli orientamenti internazionali ed europei.*

*La strategia del nuovo Piano Nazionale della Sicurezza Stradale 2030 (PNSS) sono basate su una **visione olistica** della sicurezza stradale che considera simultaneamente gli aspetti connessi alla qualità dei mezzi di trasporto, delle infrastrutture, dei comportamenti degli attori istituzionali e degli utenti del sistema stradale.*

*Le azioni previste dal Piano si basano inoltre sull’**approccio ‘Safe System’**, che permette di affrontare il tema della sicurezza stradale con una visione integrata accettando che le persone commettano errori, sostenendo la necessità di ridurre le situazioni che li possono generare e facendo sì che le conseguenze di un eventuale errore alla guida possano essere attenuate o azzerate.*

*L’**obiettivo ‘Zero vittime’** non è irrealistico, a patto che si mettano in atto azioni efficaci in grado di affrontare i diversi aspetti del problema.”*

Enrico Giovannini

Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili



Mims

Ministero delle infrastrutture
e della mobilità sostenibili