

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Lo schema di provvedimento in esame intende recepire nell'ordinamento nazionale la direttiva (UE) 2019/1936 del Parlamento europeo e del Consiglio 23 ottobre 2019 che modifica la direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali recepita in Italia con il decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35.

L'Unione europea ha posto come obiettivo strategico l'avvicinarsi all'azzeramento degli incidenti mortali entro il 2050 e come obiettivo intermedio, il dimezzamento, entro il 2030, del numero di feriti gravi rispetto al 2020.

La direttiva è stata adottata con l'obiettivo di definire procedure atte a garantire un livello sistematicamente elevato di sicurezza stradale su tutta la rete TEN-T, sulla rete di autostrade e sulle strade principali nell'Unione.

L'intervento normativo si configura quale adempimento di un obbligo gravante sull'Italia in qualità di Stato Membro dell'Unione europea.

Lo stesso risulta coerente con il programma di Governo, in quanto si colloca nell'ambito della priorità politica "Sviluppo di infrastrutture sostenibili e resilienti, anche per tenere conto degli effetti dei cambiamenti climatici", individuata dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili con la direttiva "Indirizzi generali per l'attività amministrativa e la gestione per l'anno 2021" del 31 marzo 2021, n. 127. Il provvedimento, pertanto, intende perseguire l'obiettivo strategico "Sviluppo delle infrastrutture per la mobilità sostenibile, anche attraverso la piena utilizzazione dei fondi del PNRR" e i connessi obiettivi operativi: a) "Vigilanza e monitoraggio delle opere delle concessionarie autostradali, anche al fine di assicurare la loro funzionalità e la sicurezza delle persone, e di definire tempestivamente eventuali interventi di tipo correttivo"; b) Obiettivo Operativo: "Vigilanza e monitoraggio delle strade di interesse nazionale gestite da ANAS S.p.A., anche al fine di assicurare la loro funzionalità e la sicurezza delle persone, e di definire tempestivamente eventuali interventi di tipo correttivo".

L'emanazione del presente decreto legislativo dà attuazione alla delega al Governo di cui all'articolo 1 e all'allegato A, n. 31, della legge 22 aprile 2021, n. 53.

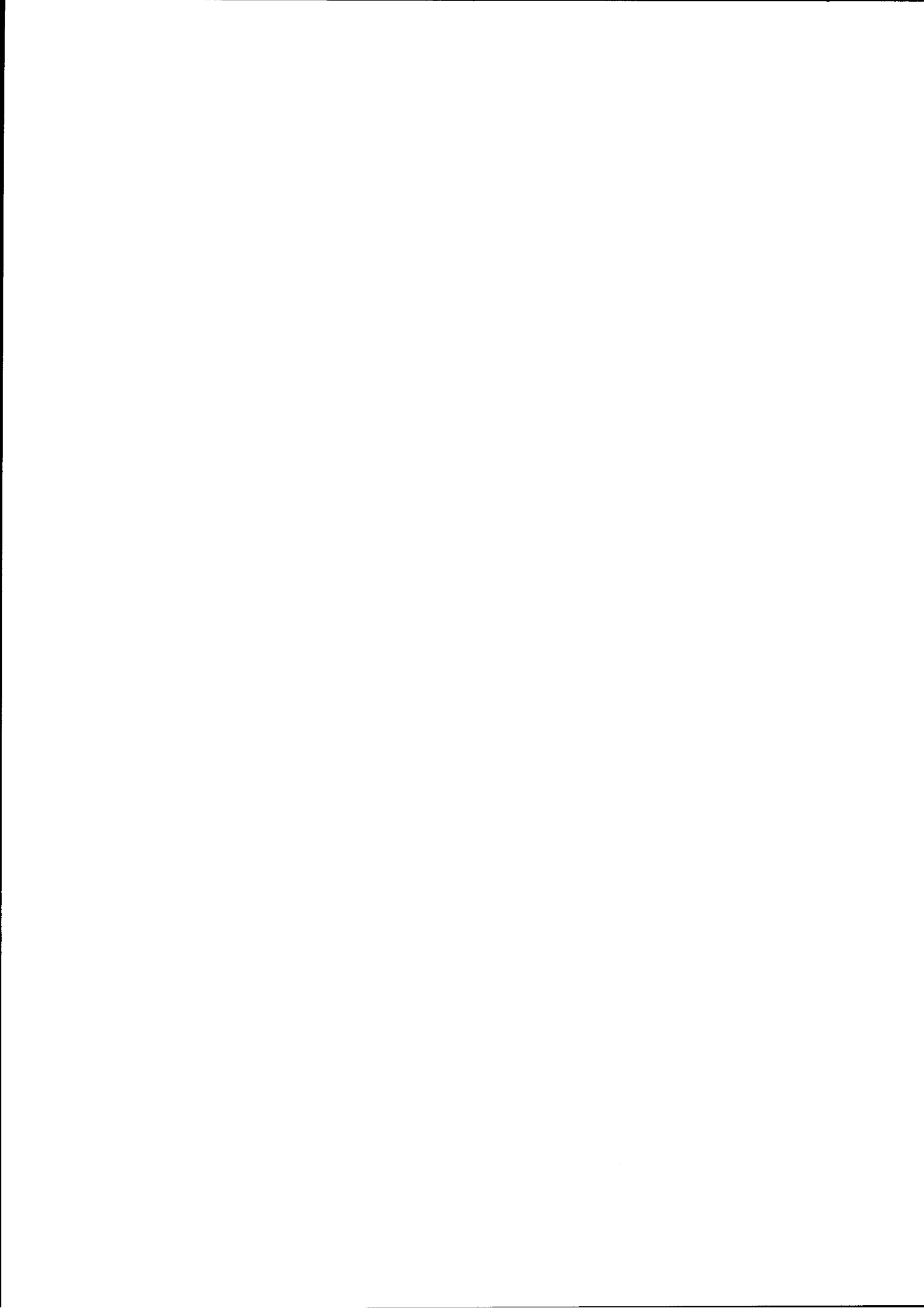
Il presente schema di decreto si compone di 15 articoli illustrati nel prosieguo.

Preliminarmente all'illustrazione delle principali novità relative all'articolo 1 dell'intervento normativo in esame, ai fini di una migliore comprensione delle scelte operate, giova ricordare il contesto di recepimento della precedente direttiva 2008/96/CE. Le disposizioni di tale direttiva hanno avuto carattere di cogenza per le strade appartenenti alla rete transeuropea, con possibilità di estensione, come codice di buone prassi, anche alle infrastrutture nazionali di trasporto stradale non comprese nella detta rete TEN e costruite con il finanziamento parziale o totale della Comunità europea. Nel d.lgs. 35/2011 di recepimento della direttiva CE/96/2008, si è optato per limitare l'ambito di applicazione, in una prima fase, esclusivamente alla rete transeuropea (rappresentata dalla gran parte della rete autostradale e da parte della rete stradale di interesse nazionale a gestione ANAS,) mentre l'estensione all'intera rete di interesse nazionale è stata rinviata a successive fasi di attuazione. Anche l'estensione del campo di applicazione alla rete stradale regionale e locale non compresa nella rete transeuropea è stata rinviata a successive fasi di attuazione, la cui disciplina, di competenza delle regioni e delle province autonome, è da dettarsi nel quadro delle norme di principio del d.lgs. 35/2011.

Articolo 1 (Sostituzione dell'articolo 1 del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35)

L'art. 1 del presente decreto sostituisce l'articolo 1 "Finalità e campo di applicazione" del d.lgs. 35/2011, con il nuovo articolo 1 (Oggetto e ambito di applicazione).





Gli elementi innovativi di tale articolo sono, sostanzialmente, l'introduzione, al comma 1, del concetto delle valutazioni della sicurezza stradale a livello di rete, e ai successivi commi l'estensione del campo di applicazione dalla rete stradale transeuropea alle autostrade, alle strade principali e alle strade situate nelle aree extraurbane, non serventi le proprietà che li costeggiano e completati mediante il finanziamento dell'Unione, ad eccezione delle strade non aperte al traffico automobilistico generale, come le piste ciclabili, o delle strade non destinate al traffico generale, come le strade di accesso a siti industriali, agricoli o forestali (comma 3). Si evidenzia che il testo in lingua italiana della direttiva riporta una traduzione errata delle parole "...che non sono situati nelle aree extraurbane...". In particolare, il testo in lingua inglese riporta "...which are situated outside urban areas...", che, quindi, si traduce correttamente in "... che sono situate al di fuori delle aree urbane ...".

Il comma 4 stabilisce che dal 1° gennaio 2025 il campo di applicazione si estende alle altre strade appartenenti alla rete di interesse nazionale individuata dal decreto legislativo 29 ottobre 1999, n. 461, non già ricomprese tra quelle elencate al comma 2 ovvero rete stradale transeuropea, autostrade e strade principali.

Si precisa che il campo di applicazione alle reti stradali sopra definite incide anche sui controlli di cui all'articolo 4, comma 1, del decreto legislativo n. 35 del 2011, che, a decorrere dall'entrata in vigore dello schema di decreto in esame, si applica a tutti i livelli di progettazione: progetto di fattibilità tecnica ed economica, progetto definitivo e progetto esecutivo.

Il comma 5 stabilisce che entro il 17 dicembre 2021 il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili trasmette alla Commissione l'elenco delle autostrade e delle strade principali presenti sul suo territorio tenendola informata sulle modifiche successive delle stesse. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili comunica altresì alla Commissione, entro il 30 giugno 2024 l'elenco delle strade di cui al comma 4, per le quali troveranno applicazione le disposizioni del decreto a decorrere dal 1° gennaio 2025. Ogni ulteriore successiva modifica dell'elenco delle strade è comunicata alla Commissione dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

Il comma 6 stabilisce che entro e non oltre il 31 dicembre 2024, le regioni e le province autonome, nel rispetto dei principi stabiliti dal presente decreto, dettano la disciplina riguardante la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali di competenza delle regioni e degli enti locali, con particolare riferimento alle strade finanziate a totale o parziale carico dell'Unione europea.

Da ultimo il comma 7 conferma la non applicabilità alle strade in gallerie stradali che rientrano nel campo di applicazione del decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264.

Articolo 2 (Modifiche all'articolo 2 del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35)

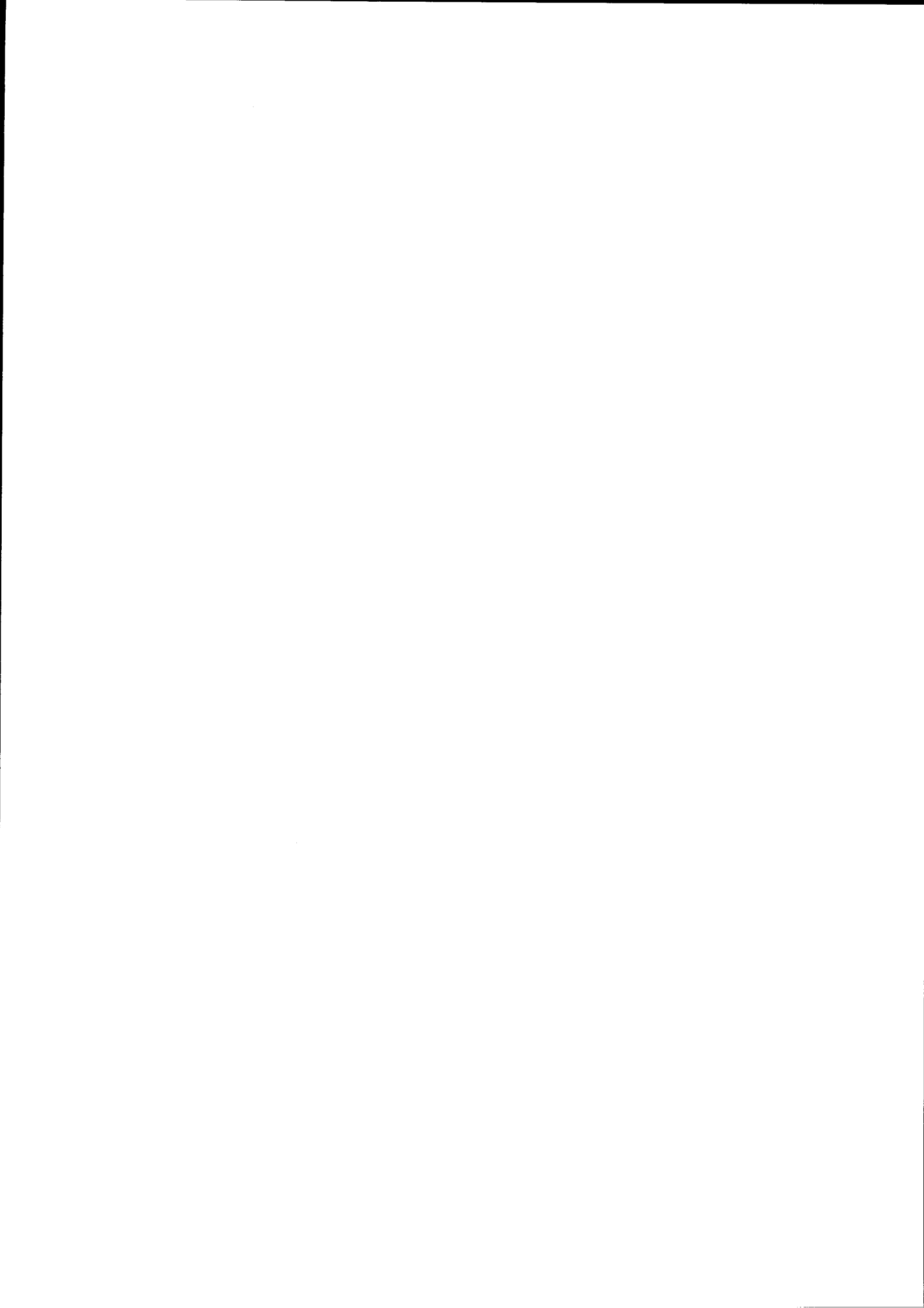
La norma reca le definizioni dei termini utilizzati nel provvedimento.

In particolare, al comma 1, lettera b), viene inserita la lettera a-quater) che reca la definizione delle "strade di interesse nazionale", già oggetto di applicazione del decreto legislativo n. 35 del 2011, ai sensi dell'articolo 1, comma 3, del medesimo decreto.

Rispetto alle definizioni previste nella direttiva 2019/1936/UE e recepite integralmente, è stata rimodulata la definizione di organo competente al comma 1, lettera c), per tenere conto sia della pluralità dei soggetti coinvolti, in coerenza con l'ordinamento nazionale, sia dell'estensione del campo di applicazione. Si precisa, a tal riguardo, che è stata ripresa la definizione di "organo competente" contenuta nella direttiva 2008/96/CE e non modificata dalla direttiva 2019/1936/UE, in quanto l'organo competente non è più individuabile esclusivamente nel Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

Come previsto dalla direttiva, viene abrogata la lettera e) del comma 1 dell'articolo 2 del d.lgs. 35/2011, recante la definizione di "classificazione dei tratti ad elevata concentrazione di incidenti", per tenere conto delle nuove procedure per la valutazione e la classificazione della sicurezza della rete non più basate sul potenziale di miglioramento della sicurezza e di risparmio dei costi connessi agli incidenti ma bensì sul rischio legato, tra l'altro, anche alle caratteristiche intrinseche dell'infrastruttura stradale.





Inoltre, per recepire le nuove definizioni di “classificazione della sicurezza” e “ispezione di sicurezza stradale mirata” stabilite dalla direttiva 2019/1936/UE, sono state sostituite le definizioni riportate alle lettere f) e g) del comma 1 del citato articolo 2.

Sono state aggiunte le definizioni indicate alla lettera g-bis) “ispezione di sicurezza stradale periodica” e alla lettera l) “utenti della strada vulnerabili”.

Articolo 3 (*Sostituzione dell'articolo 5 del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35*)

Come previsto dalla direttiva, l'articolo 5 del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35, viene sostituito dall'articolo 5 concernente la valutazione della sicurezza stradale a livello di rete.

La portata innovativa di questo articolo risiede nella diversa *ratio* posta alla base della valutazione della sicurezza stradale. La valutazione della sicurezza stradale a livello di rete basata sul rischio è risultata, a livello europeo, uno strumento efficiente ed efficace per individuare quei tratti della rete che dovrebbero essere oggetto di ispezioni di sicurezza stradale più dettagliate e per definire le priorità di investimento secondo l'apporto di potenziale in termini di miglioramento della sicurezza su tutta la rete. L'intera rete stradale oggetto del presente schema di decreto dovrebbe pertanto essere sistematicamente valutata, anche attraverso dati raccolti per via elettronica e digitale, per migliorare la sicurezza stradale in Italia e di conseguenza nell'Unione europea.

Pertanto, al comma 2, si dispone che le valutazioni della sicurezza stradale a livello di rete, la cui esecuzione deve essere assicurata dall'organo competente, di cui al comma 1, determinano il rischio di incidente e di gravità dell'impatto sulla base di: a) un'indagine visiva, in loco o con mezzi elettronici, delle caratteristiche di progettazione della strada (sicurezza intrinseca); b) un'analisi dei tratti della rete stradale aperti al traffico da oltre tre anni e in cui è stato registrato un numero considerevole di incidenti gravi in proporzione al flusso di traffico.

Inoltre, il comma 3 prevede che l'organo competente esegua la prima valutazione della sicurezza entro e non oltre il 2024 e che le successive valutazioni siano effettuate con una frequenza sufficiente a garantire livelli di sicurezza adeguati e comunque in ogni caso almeno ogni cinque anni. Tali valutazioni devono tenere conto delle componenti indicative di cui all'allegato III (comma 4).

Infine, al comma 5, è stabilito che l'organo competente, sulla base dei risultati della predetta valutazione e al fine di definire le priorità delle ulteriori misure necessarie, classifichi tutti i tratti della rete stradale in almeno tre categorie in base al loro livello di sicurezza.

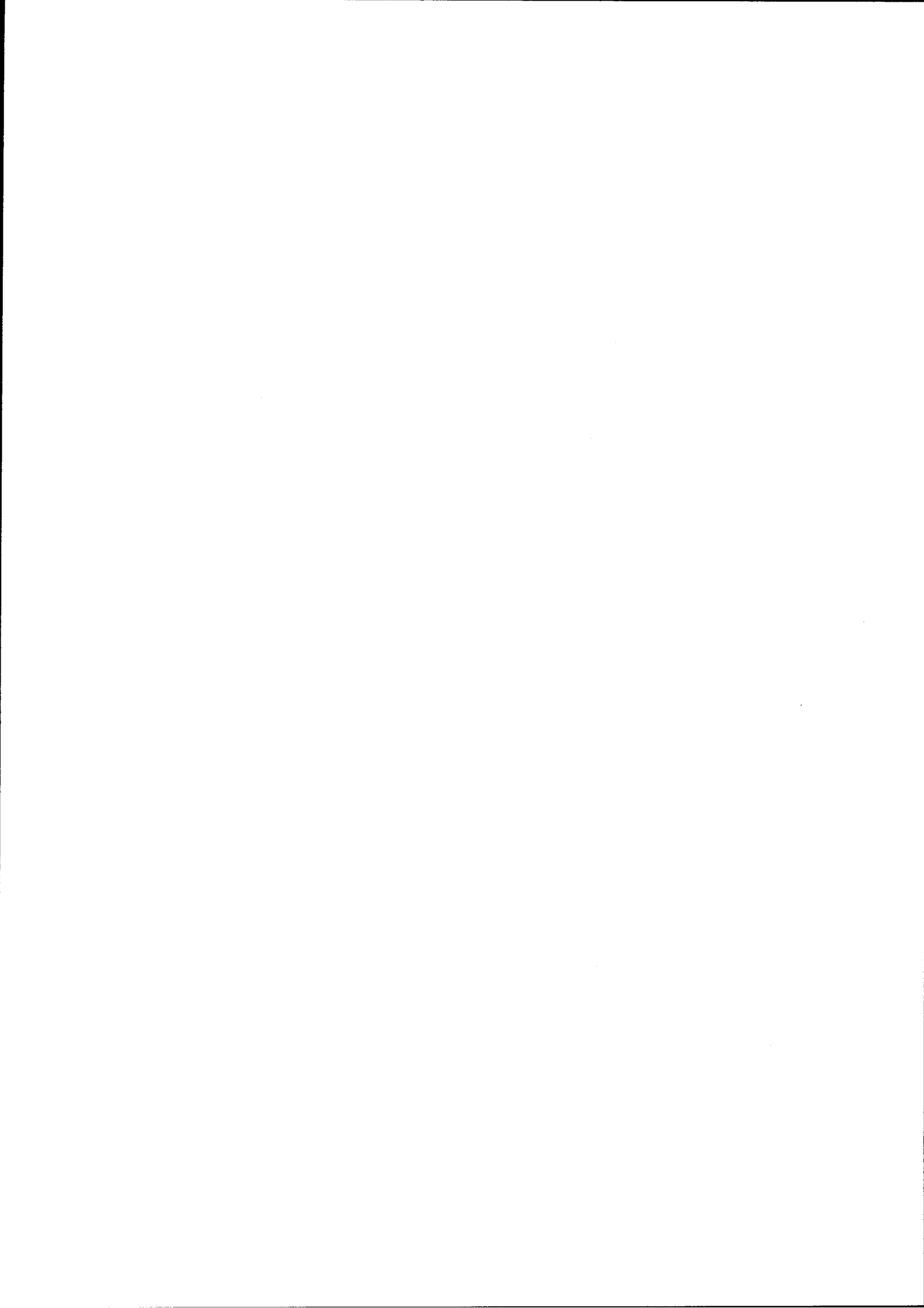
Articolo 4 (*Modifiche all'articolo 6 del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35*)

La norma modifica l'articolo 6 “*Ispezioni di sicurezza*” del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35, introducendo la nuova rubrica “*Ispezioni di sicurezza stradale periodiche*”. Viene inoltre sostituito il primo periodo del comma 1 nel quale si dispone che l'organo competente esegue ispezioni di sicurezza stradale periodiche con frequenza sufficiente a garantire livelli adeguati di sicurezza per l'infrastruttura stradale, e comunque almeno ogni cinque anni. Resta invariato il secondo periodo del comma 1 dell'articolo 6, con la previsione che lo svolgimento delle ispezioni sono svolte da soggetti inseriti nell'elenco di cui all'articolo 4, comma 7, del d.lgs. 35 del 2011, che non rientrano nei previsti casi di incompatibilità.

È inserito il comma 2-bis che prevede che l'organo competente garantisce la sicurezza dei tratti della rete stradale contigui alle gallerie oggetto del decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264, attraverso ispezioni di sicurezza stradale congiunte, con la partecipazione dei soggetti competenti coinvolti nell'attuazione dello schema di decreto in esame e del decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264, da effettuarsi con frequenza sufficiente, ed almeno ogni sei anni.

Articolo 5 (*Inserimento degli articoli 6-bis, 6-ter, 6-quater e 6-quinquies al decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35*)





La norma introduce, dopo l'articolo 6, gli articoli 6-bis (*Seguito delle procedure per le strade aperte al traffico*), 6-ter (*Segnaletica orizzontale e segnaletica verticale*), 6-quater (*Protezione degli utenti della strada vulnerabili*) e 6-quinquies (*Segnalazioni spontanee*).

Tali articoli descrivono una serie di attività e di buone prassi da adottare al fine di creare una sequenza logica, efficace ed efficiente di operazioni tese al miglioramento della sicurezza delle infrastrutture stradali.

In particolare, ai sensi dell'articolo 6-bis "*Seguito delle procedure per le strade aperte al traffico*", è previsto che, sulla base dei risultati delle valutazioni della sicurezza stradale a livello di rete, l'organo competente deve garantire l'esecuzione di ispezioni di sicurezza stradale mirate. Tali ispezioni devono tenere conto anche delle componenti indicative di cui all'allegato II-bis, e devono essere eseguite dai soggetti appartenenti all'elenco di cui all'articolo 4, comma 7, che possono avvalersi anche di assistenti; ciò in coerenza con il comma 3 dell'articolo 6-bis inserito dalla direttiva 2019/1936/UE che dispone che almeno un membro del gruppo di esperti deve soddisfare i requisiti di cui all'art. 9, paragrafo 4, lettera a), tra cui è prevista la formazione. La norma prevede che, conseguentemente alle predette attività ispettive, l'organo competente adotti decisioni ponderate per stabilire l'eventuale necessità di interventi correttivi su quei tratti di strada in cui è necessario apportare miglioramenti della sicurezza delle infrastrutture stradali. Al comma 5 è previsto che tali interventi devono essere definiti e destinati principalmente ai tratti di strada con bassi livelli di sicurezza e che hanno un elevato potenziale di miglioramento della sicurezza e di risparmio dei costi connessi agli incidenti. Viene, inoltre, inserita la disposizione (originariamente prevista al comma 4 dell'articolo 5, sostituito con il decreto in esame) per la quale gli investimenti per l'attuazione dei predetti interventi correttivi per la rete stradale a pedaggio sono da considerarsi ammissibili tra i costi per la determinazione del capitale direttamente investito, ai sensi delle vigenti disposizioni in materia di regolazione economica del settore stradale.

Da ultimo, si prevede che l'ordine delle priorità degli interventi, basato sul rischio, deve essere parte di un piano d'azione predisposto e regolarmente aggiornato dall'organo competente, almeno ogni cinque anni.

Per quanto riguarda l'art. 6-ter "*Protezione degli utenti della strada vulnerabili*", si prevede che nell'attuazione delle procedure di cui agli articoli da 3 a 6-bis, siano tenute in considerazione le esigenze degli utenti della strada vulnerabili.

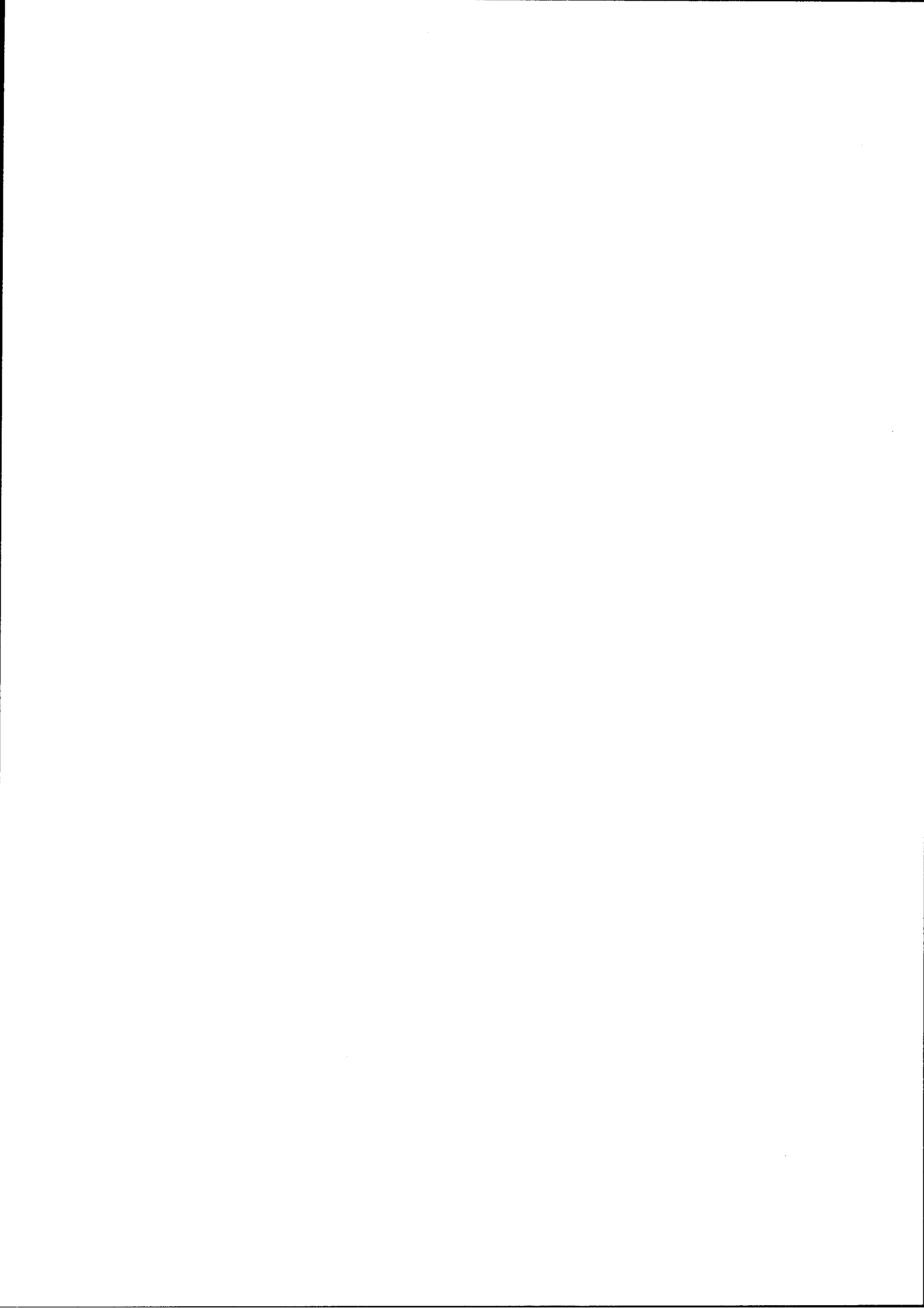
L'articolo 6-quater "*Segnaletica orizzontale e segnaletica verticale*" dispone che l'ente proprietario della strada, ai sensi dell'articolo 14 del codice della strada, ai fini dell'apposizione della segnaletica orizzontale e verticale, assicuri che la stessa risulti leggibile e visibile sia per i conducenti che per i sistemi automatizzati di assistenza alla guida e che tali procedure tengano conto anche delle specifiche comuni eventualmente adottate dalla Commissione europea.

Infine, l'articolo 6-quinquies "*Segnalazioni spontanee*" prevede che l'archivio informatico nazionale delle opere pubbliche - piattaforma AINOP, istituito dal decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, costituisce anche sistema nazionale di segnalazione spontanea accessibile *on line* a tutti gli utenti della strada, per facilitare la raccolta di informazioni dettagliate sugli eventi trasmesse dagli utenti della strada e dai veicoli, e di qualsiasi altra informazione in materia di sicurezza che l'autore della segnalazione percepisce come un rischio reale o potenziale per la sicurezza dell'infrastruttura stradale.

Articolo 6 (*Modifiche all'articolo 7 del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35*)

L'articolo reca modifiche al comma 1 dell'articolo 7 del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35, al fine di prevedere che gli incidenti mortali, i cui dati sono riportati dall'organo competente nell'apposita relazione, sono quelli verificatisi sulla rete stradale ricadente nell'ambito di applicazione dello schema di decreto in esame. In coerenza con quanto previsto dall'articolo 12, comma 4, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni dalla legge 28/09/2018, n. 109, come modificato dall'articolo 65 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, si





dispone, altresì, che l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA) sovrintenda alla gestione dei suddetti dati.

Articolo 7 (Modifiche all'articolo 9 del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35)

La norma inserisce il comma 1-bis all'articolo 9 del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35, che prevede che, a decorrere dal 17 dicembre 2024, i programmi di formazione per i controllori della sicurezza stradale includono aspetti relativi agli utenti vulnerabili della strada e alle infrastrutture per tali utenti.

Articolo 8 (Inserimento dell'articolo 9-bis al decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35)

La norma introduce l'articolo 9-bis che prevede l'obbligo, in capo al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di fornire alla Commissione europea, entro il 31 ottobre 2025 e successivamente ogni 5 anni, una relazione sulla classificazione della sicurezza dell'intera rete, valutata ai sensi dell'articolo 5. La relazione deve comprendere anche l'elenco delle eventuali disposizioni di aggiornamento degli orientamenti nazionali, ivi compresi i miglioramenti in termini di progresso tecnologico e di protezione degli utenti vulnerabili della strada.

Articolo 9 (Modifiche all'articolo 10 del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35)

L'articolo novella i commi 1 e 3 dell'articolo 10 "Disposizioni tariffarie" del decreto legislativo n. 35 del 2011. In particolare, al comma 1 dell'articolo 10, il termine "classificazione" viene sostituito con quello di "valutazione" ed è inserito il richiamo anche al nuovo articolo 6-bis, con riferimento alle attività di controllo, valutazione e ispezione. Inoltre, viene inserito il riferimento ad ANSFISA, al fine di prevedere che, per l'espletamento di tali attività, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e l'Agenzia stessa provvedano mediante tariffe da porre a carico degli enti gestori. Il comma 3 dell'articolo 10 viene modificato, al fine di precisare che le suddette tariffe sono aggiornate almeno ogni tre anni su proposta dell'ANSFISA, secondo le modalità di cui al comma 2 del vigente articolo 10, vale a dire con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.

Articolo 10 (Modifiche all'allegato I del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35)

La norma apporta modifiche all'allegato I del decreto legislativo n. 35 del 2011. In particolare, si novella il titolo dell'Allegato I "Componenti indicative delle valutazioni d'impatto sulla sicurezza stradale" in coerenza con quanto previsto dall'Allegato della direttiva 2019/1936/UE e si prevede una nuova definizione di traffico che tiene conto anche degli utenti vulnerabili e della categorizzazione del traffico per tipo, quali, a titolo esemplificativo, i flussi di traffico di pedoni e biciclette.

Articolo 11 (Modifiche all'allegato II del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35)

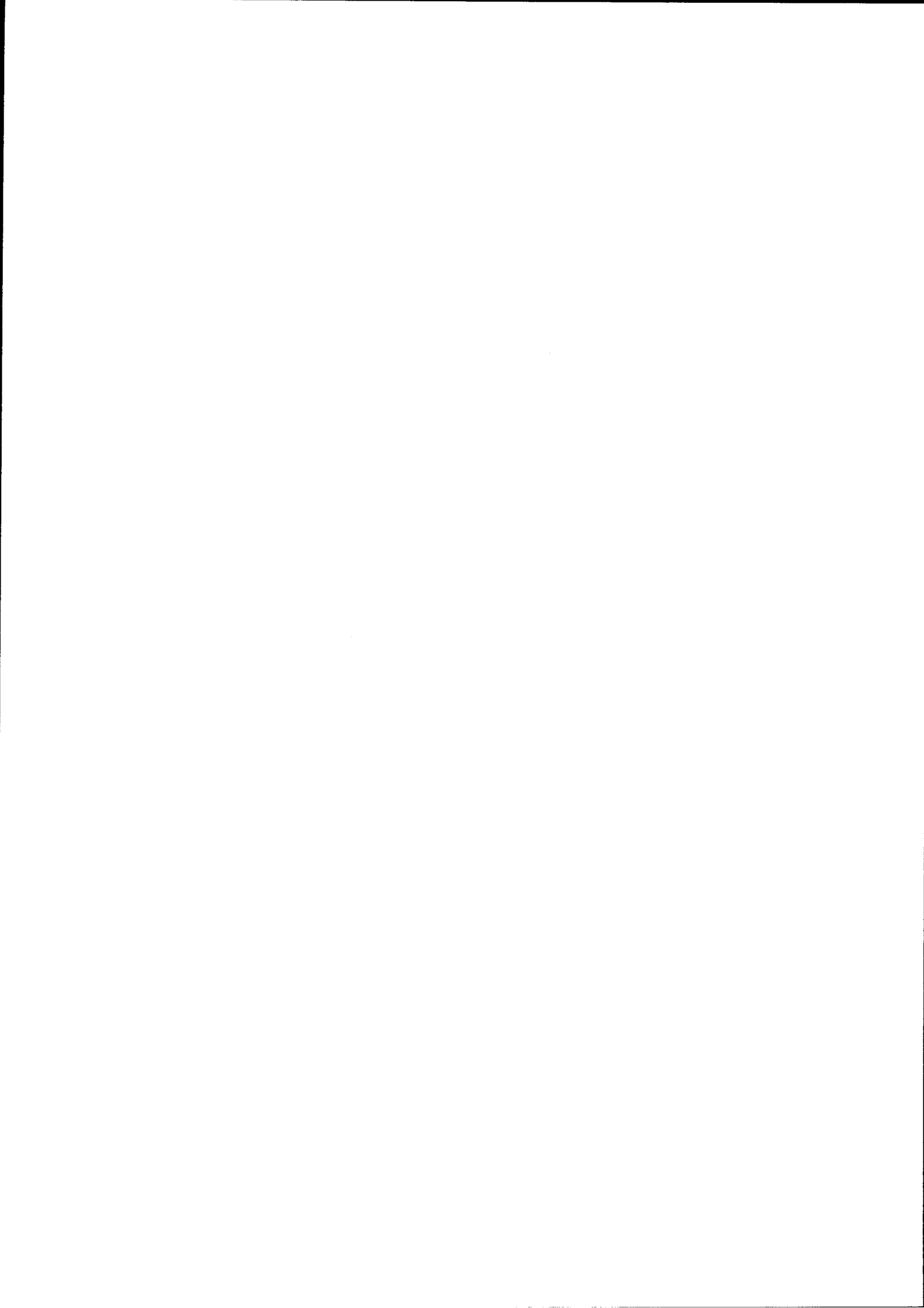
La norma apporta modifiche all'allegato II del decreto legislativo n. 35 del 2011. In particolare si novella il titolo dell'allegato II "Componenti indicative dei controlli sulla sicurezza stradale" in coerenza con quanto previsto dall'Allegato della direttiva 2019/1936/UE e si inseriscono, in particolare, tra i criteri applicabili nella fase della progettazione preliminare, le disposizioni per gli utenti della strada vulnerabili.

Articolo 12 (Inserimento dell'allegato II-bis al decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35)

L'articolo inserisce l'allegato II-bis "Componenti indicative delle ispezioni di sicurezza stradale mirate" della direttiva 2019/1936/UE che tiene conto degli utenti vulnerabili e individua le componenti indicative delle ispezioni di sicurezza stradale mirate.

Articolo 13 (Sostituzione dell'allegato III del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35)





L'articolo dispone la sostituzione dell'allegato III del decreto legislativo n. 35 del 2011 con l'allegato III "*Componenti indicative delle valutazioni della sicurezza delle strade a livello di rete*" della direttiva 2019/1936/UE che dettaglia, in coerenza con la modificata valutazione della sicurezza stradale a livello di rete, le relative componenti indicative.

Articolo 14 (*Modifiche all'allegato IV del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35*)

L'articolo apporta modifiche all'allegato IV "*Informazioni che devono figurare nelle relazioni di incidenti*", in particolare, prescrivendo che la localizzazione dell'incidente sia la più esatta possibile e che debba comprendere le coordinate GNNS (*global navigation satellite system*).

Articolo 15 (*Clausola di invarianza finanziaria*)

La norma reca la clausola di invarianza finanziaria, prevedendo che le amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti previsti dallo schema di decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.







TABELLA DI CONCORDANZA

Testo della direttiva 2008/96/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2019/1936/UE	Decreto legislativo 35/2011 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo	Note
<p>Articolo 1</p> <p><i>Oggetto e ambito di applicazione</i></p> <ol style="list-style-type: none">1. La presente direttiva richiede l'istituzione e l'attuazione di procedure relative alle valutazioni d'impatto sulla sicurezza stradale, ai controlli sulla sicurezza stradale, alla gestione della sicurezza della rete stradale ed alle ispezioni di sicurezza da parte degli Stati membri.2. La presente direttiva si applica alle strade che fanno parte della rete stradale transeuropea, siano esse in fase di progettazione, in costruzione o già aperte al traffico.3. Gli Stati membri possono anche applicare le disposizioni della presente direttiva come codice di buone prassi, per le infrastrutture nazionali di trasporto stradale, non comprese nella rete stradale transeuropea, che sono state costruite con il finanziamento parziale o totale della Comunità.4. La presente direttiva non si applica alle gallerie stradali disciplinate dalla direttiva 2004/54/CE.	<p>Art. 1</p> <p><i>Finalità e campo di applicazione articolo 1, direttiva 2008/96/CE</i></p> <ol style="list-style-type: none">1. Il presente decreto detta disposizioni per l'istituzione e l'attuazione di procedure volte alla valutazione di impatto sulla sicurezza stradale per i progetti di infrastruttura, ai controlli della sicurezza stradale, alla gestione della sicurezza della rete stradale ed alle ispezioni di sicurezza.2. Il presente decreto si applica alle strade che fanno parte della rete stradale transeuropea, siano esse in fase di pianificazione, di progettazione, in costruzione o già aperte al traffico. Per tutte le altre strade non appartenenti alla rete stradale transeuropea, i contenuti del presente decreto costituiscono norme di principio.3. A decorrere dal 1° gennaio 2016 la disciplina contenuta nel presente decreto si applica anche alle strade appartenenti alla rete di interesse nazionale, individuata dal decreto legislativo 29 ottobre 1999, n. 461, e successive modificazioni, non comprese nella rete stradale transeuropea, siano esse, a quella data, in fase di pianificazione, di progettazione, in costruzione o già aperte al traffico. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti il termine di decorrenza di cui al presente comma può essere prorogato a data successiva e comunque non oltre il 1° gennaio 2022.4. Entro e non oltre il 31 dicembre 2021, le regioni e le province autonome, nel rispetto dei principi stabiliti dal presente decreto, dettano la disciplina riguardante la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali di competenza delle regioni e degli enti locali, con particolare riferimento alle strade finanziate a totale o parziale carico dell'Unione europea.5. La disciplina del presente decreto non si applica alle gallerie stradali che rientrano nel campo di applicazione del decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264.	

<p>Testo della direttiva 2008/96/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2019/1936/UE</p> <p>Articolo 1</p> <p><i>Oggetto e ambito di applicazione</i></p>	<p>Decreto legislativo 35/2011 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo</p>	<p>Note</p>
<p>1. La presente direttiva richiede l'istituzione e l'attuazione di procedure relative alle valutazioni d'impatto sulla sicurezza stradale, ai controlli sulla sicurezza stradale e alle valutazioni della sicurezza stradale a livello di rete da parte degli Stati membri.</p> <p>2. La presente direttiva si applica alle strade che fanno parte della rete transeuropea, alle autostrade e alle altre strade principali, siano esse in fase di progettazione, in costruzione o già aperte al traffico.</p> <p>3. La presente direttiva si applica anche alle strade e ai progetti di infrastrutture stradali non contemplati dal paragrafo 2 che non sono situati nelle aree extraurbane, che non servono le proprietà che li costeggiano e che sono completati mediante il finanziamento dell'Unione, a eccezione delle strade non aperte al traffico automobilistico generale, per esempio le piste ciclabili o strade di accesso a siti industriali, agricoli o forestali.</p> <p>4. Gli Stati membri possono escludere dall'ambito di applicazione della presente direttiva le strade principali che presentano un basso rischio per la sicurezza, sulla base di motivi debitamente giustificati connessi ai volumi di traffico e alle statistiche sugli incidenti.</p> <p>Gli Stati membri possono includere nell'ambito di applicazione della presente direttiva le strade di cui non si fa menzione ai paragrafi 2 e 3.</p> <p>Ciascuno Stato membro trasmette alla Commissione entro il 17 dicembre 2021 l'elenco delle autostrade e delle strade principali presenti sul suo territorio e la informa circa qualsivoglia modifica successiva delle stesse. Ciascuno Stato membro comunica altresì alla Commissione l'elenco delle strade oggetto dell'esenzione a norma del presente paragrafo oppure quelle che rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva, nonché qualsivoglia modifica successiva delle stesse.</p> <p>La Commissione pubblica l'elenco delle strade segnalate in conformità del presente articolo.</p> <p>5. La presente direttiva non si applica alle strade in gallerie stradali disciplinate dalla direttiva 2004/54/CE.</p>	<p>Art. 1</p> <p>(Oggetto e ambito di applicazione)</p> <p>1. Il presente decreto detta disposizioni per l'istituzione e l'attuazione di procedure relative alle valutazioni d'impatto sulla sicurezza stradale per i progetti di infrastruttura, ai controlli sulla sicurezza stradale, alle ispezioni di sicurezza stradale e alle valutazioni della sicurezza stradale a livello di rete.</p> <p>2. Il presente decreto si applica alle strade che fanno parte della rete stradale transeuropea, alle autostrade e alle strade principali, siano esse in fase di progettazione, in costruzione o già aperte al traffico.</p> <p>3. Il presente decreto si applica anche alle strade e ai progetti di infrastrutture stradali diverse da quelle di cui al comma 2, situati nelle aree extraurbane, che non sono serventi aree pubbliche o private che li costeggiano e che hanno usufruito di finanziamenti a valere su risorse stanziati dall'Unione europea, ad eccezione delle strade non aperte al traffico automobilistico generale, quali, a titolo esemplificativo, le piste ciclabili, ovvero delle strade non destinate al traffico generale, quali, a titolo esemplificativo, le strade di accesso a siti industriali, agricoli o forestali.</p> <p>4. A decorrere dal 1° gennaio 2025 il presente decreto si applica anche alle altre strade appartenenti alla rete di interesse nazionale di cui all'articolo 2, comma 1, lettera a-quater), diverse da quelle di cui al comma 2, a prescindere dal fatto che, a decorrere da tale data, le stesse siano in fase di progettazione, in costruzione o già aperte al traffico.</p> <p>5. Entro il 17 dicembre 2021 il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili trasmette alla Commissione europea l'elenco delle autostrade e delle strade principali presenti sul territorio nazionale, e comunica eventuali modifiche delle stesse successivamente intervenute. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili comunica altresì alla Commissione europea, entro il 30 giugno 2024, l'elenco delle strade di cui al comma 4. Ogni ulteriore successiva modifica dell'elenco delle strade è comunicata alla Commissione europea dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.</p> <p>6. Entro e non oltre il 31 dicembre 2024, le regioni e le province autonome, nel rispetto dei principi stabiliti dal presente</p>	<p>La disposizione del comma 4 serve a dare continuità a quanto già disposto nel d.lgs. 35/2011.</p> <p>La disposizione del comma 6 serve a dare continuità a quanto già disposto nel d.lgs.</p>



<p>Testo della direttiva 2008/96/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2019/1936/UE</p>	<p>Decreto legislativo 35/2011 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo</p>	<p>Note</p> <p>35/2011.</p>
<p>Articolo 2 Definizioni</p> <p>Ai fini della presente direttiva si applicano le seguenti definizioni:</p> <p>1) «rete stradale transeuropea»: la rete stradale descritta nell'allegato I, sezione 2, della decisione n. 1692/96/CE;</p> <p>1) «rete stradale transeuropea»: la rete stradale definita nel regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio;</p> <p>1 bis. «autostrada»: strada appositamente progettata e costruita per il traffico motorizzato che non serve le proprietà che la costeggiano e che soddisfa i criteri seguenti:</p> <p>a) dispone, salvo in punti particolari o provvisoriamente, di carreggiate distinte per le due direzioni di traffico, separate l'una dall'altra da una fascia divisoria non destinata alla circolazione o, eccezionalmente, da altri mezzi;</p> <p>b) non presenta intersezioni a raso con alcuna altra strada, linea ferroviaria o sede tranviaria, pista ciclabile o cammino pedonale;</p> <p>c) è specificamente designata come autostrada;</p> <p>1 ter. «strada principale»: strada situata al di fuori dell'area urbana che collega importanti città o regioni, o entrambe, appartenente alla categoria di strade più elevata, al di sotto della categoria «autostrada» nella classificazione stradale nazionale in vigore al 26 novembre 2019;</p> <p>2) «organo competente»: qualsiasi organismo pubblico, istituito a livello nazionale, regionale o locale, che partecipa, in funzione delle proprie competenze, all'attuazione della presente direttiva, inclusi gli organismi designati come organi competenti prima dell'entrata in vigore della presente direttiva, nella misura in cui rispettino i requisiti da essa stabiliti;</p>	<p>Art. 2 Definizioni articolo 2, direttiva 2008/96/CE</p> <p>1. Ai fini del presente decreto si intende per:</p> <p>a) rete stradale transeuropea: la parte ricadente nel territorio nazionale della rete stradale definita all'allegato I, sezione 2, della decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 luglio 1996, sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, e successive modificazioni;</p> <p>a) rete stradale transeuropea: la parte ricadente nel territorio nazionale della rete stradale definita nel regolamento UE n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2003;</p> <p>a-bis) autostrada: strada appositamente progettata e costruita per il traffico motorizzato che non serve le proprietà che la costeggiano e che soddisfa i criteri seguenti:</p> <p>1) dispone, salvo in punti particolari o provvisoriamente, di carreggiate distinte per le due direzioni di traffico, separate l'una dall'altra da una fascia divisoria non destinata alla circolazione o, eccezionalmente, da altri mezzi;</p> <p>2) non presenta intersezioni a raso con alcuna altra strada, linea ferroviaria o sede tranviaria, pista ciclabile o cammino pedonale;</p> <p>3) è specificamente designata come autostrada;</p> <p>a-ter) strada principale: strada situata al di fuori dell'area urbana che collega importanti città o regioni, o entrambe, appartenente alla categoria di strade più elevata, classificata di tipo «B-Strade extraurbane principali», ai sensi dell'articolo 2, comma 2, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285;</p> <p>a-quater) strade di interesse nazionale: le strade di competenza statale elencate dal decreto legislativo 29 ottobre 1999,</p>	



Testo della direttiva 2008/96/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2019/1936/UE	Decreto legislativo 35/2011 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo n.461;	Note
<p>3) «valutazione d'impatto sulla sicurezza stradale»: un'analisi comparativa strategica dell'impatto di una nuova strada o di una modifica sostanziale della rete esistente sul livello di sicurezza della rete stradale;</p> <p>4) «controllo della sicurezza stradale»: controllo di sicurezza accurato indipendente, sistematico e tecnico delle caratteristiche di un progetto di costruzione di un'infrastruttura stradale, nelle diverse fasi dalla pianificazione al funzionamento iniziale;</p> <p>5) «classificazione di tratti ad elevata concentrazione di incidenti»: un metodo per individuare, analizzare e classificare i tratti della rete stradale aperti al traffico da oltre tre anni e in cui è stato registrato un numero considerevole di incidenti mortali in proporzione al flusso di traffico;</p> <p>6) «classificazione della sicurezza della rete»: un metodo per individuare, analizzare e classificare le sezioni della rete stradale esistente in funzione del loro potenziale di miglioramento della sicurezza e di risparmio dei costi connessi agli incidenti;</p> <p>7) «ispezione di sicurezza»: la verifica ordinaria periodica delle caratteristiche e dei difetti che esigono un intervento di manutenzione per ragioni di sicurezza;</p> <p>6. «classificazione della sicurezza»: la classificazione di parti della rete stradale esistente in categorie, in base alla loro sicurezza intrinseca misurata oggettivamente;</p> <p>7. «ispezione di sicurezza stradale mirata»: indagine mirata per individuare condizioni pericolose, difetti e problemi che aumentano il rischio di incidenti e lesioni, sulla base di un sopralluogo di una strada o di un tratto di strada esistente;</p> <p>7 bis. «ispezione di sicurezza stradale periodica»: la verifica ordinaria periodica delle caratteristiche e dei difetti che esigono un intervento di manutenzione per ragioni di sicurezza;</p> <p>8) «orientamenti»: le misure, adottate dagli Stati membri, che definiscono le tappe da seguire e gli elementi da prendere in considerazione al momento dell'applicazione delle procedure di sicurezza fissate nella presente direttiva;</p> <p>9) «progetto d'infrastruttura»: un progetto relativo alla costruzione di infrastrutture stradali nuove ovvero ad una sostanziale modifica della rete esistente che incide sul flusso del traffico.</p> <p>10. «utenti della strada vulnerabili»: utenti della strada non</p>	<p>La definizione di cui alla lettera b) è finalizzata a tener conto di tutti i soggetti, quali organi competenti, coinvolti nell'esecuzione delle disposizioni dello schema di recepimento.</p> <p>b) organo competente: il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che, per lo svolgimento delle sue funzioni relativamente alla rete stradale non gestita direttamente da Anas S.p.A., si avvale della struttura organizzativa della medesima società che svolge le funzioni di controllo e di vigilanza sulle concessioni autostradali;</p> <p>b) organo competente: qualsiasi organismo pubblico, istituito a livello nazionale, regionale o locale, che partecipa, in funzione delle proprie competenze, all'attuazione del presente decreto;</p> <p>c) valutazione di impatto sulla sicurezza stradale (VISS): lo studio recante l'analisi dell'impatto sul livello di sicurezza della rete stradale di un progetto di infrastruttura;</p> <p>d) controllo della sicurezza stradale: il controllo di sicurezza accurato, indipendente, sistematico e tecnico delle caratteristiche di un progetto di costruzione di una infrastruttura stradale, nelle diverse fasi dalla pianificazione alla messa in esercizio, relativo ai progetti di infrastruttura nonché ai progetti di adeguamento che comportano modifiche di tracciato;</p> <p>e) classificazione dei tratti ad elevata concentrazione di incidenti: l'elenco recante la classificazione in base all'incidentalità rilevata dei tratti della rete stradale aperti al traffico da oltre tre anni, in cui si è verificato un numero considerevole di incidenti mortali in proporzione al flusso di traffico;</p> <p>f) classificazione della sicurezza della rete: l'elenco recante i tratti della rete stradale esistente in funzione del loro potenziale di miglioramento della sicurezza e di risparmio dei costi connessi agli incidenti;</p> <p>g) ispezione di sicurezza: la verifica ordinaria periodica delle caratteristiche connesse alla sicurezza dei tratti della rete stradale aperta al traffico e dei difetti che richiedono intervento di manutenzione per ragioni di sicurezza, comprendente anche gli accertamenti sui possibili effetti derivanti dall'esecuzione di lavori sulla sicurezza del flusso di traffico;</p> <p>f) classificazione della sicurezza: la classificazione di parti della rete stradale esistente in categorie, in base alla loro sicurezza intrinseca misurata oggettivamente;</p> <p>g) ispezione di sicurezza stradale mirata: indagine mirata per individuare condizioni pericolose, difetti e problemi che aumentano il rischio di incidenti e lesioni, sulla base di un sopralluogo di una</p>	



<i>Note</i>		
<p>Decreto legislativo 35/2011 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto-legislativo</p>	<p>strada o di un tratto di strada esistente;</p> <p>g-bis) ispezione di sicurezza stradale periodica: la verifica ordinaria periodica delle caratteristiche e dei difetti che esigono un intervento di manutenzione per ragioni di sicurezza;</p> <p>h) orientamenti: le misure adottate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che definiscono i criteri e le modalità per l'applicazione delle procedure di sicurezza fissate nel presente decreto;</p> <p>i) progetto d'infrastruttura: il progetto relativo alla costruzione di infrastrutture stradali nuove ovvero ad una sostanziale modifica di infrastrutture stradali esistenti con effetti sui flussi di traffico.</p> <p>i-bis) utenti della strada vulnerabili: utenti della strada non motorizzati, quali in particolare ciclisti e pedoni, e utilizzatori di veicoli a motore a due ruote.</p>	<p>Testo della direttiva 2008/96/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2019/1936/UE.</p> <p>motorizzati, quali in particolare ciclisti e pedoni, e utilizzatori di veicoli a motore a due ruote.</p>
<p>Art. 3</p> <p><i>Valutazione di impatto sulla sicurezza stradale per i progetti di infrastruttura</i></p>	<p>Art. 3</p> <p><i>Valutazione di impatto sulla sicurezza stradale per i progetti di infrastruttura a articolo 3, direttiva 2008/96/CE</i></p> <p>1. Per tutti i progetti di infrastruttura è effettuata, in fase di pianificazione o di programmazione e comunque anteriormente all'approvazione del progetto preliminare, la valutazione di impatto sulla sicurezza stradale di seguito denominata: VISS, redatta sulla base dei criteri di cui all'allegato I e del decreto di cui al comma 2.</p> <p>2. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro il 19 dicembre 2011, stabilisce, con proprio decreto, modalità, contenuti e documenti costituenti la VISS.</p>	<p>Articolo 3</p> <p><i>Valutazione d'impatto sulla sicurezza stradale per i progetti di infrastruttura</i></p> <p>1. Gli Stati membri assicurano che sia effettuata una valutazione d'impatto sulla sicurezza stradale per tutti i progetti di infrastruttura.</p> <p>2. La valutazione d'impatto sulla sicurezza stradale è effettuata durante la fase di pianificazione iniziale, anteriormente all'approvazione del progetto di infrastruttura. In tale ambito gli Stati membri si adoperano per rispettare i criteri stabiliti all'allegato I.</p> <p>3. La valutazione d'impatto sulla sicurezza stradale espone le considerazioni in materia di sicurezza stradale che contribuiscono alla scelta della soluzione proposta. Fornisce inoltre tutte le informazioni necessarie all'analisi costi/benefici delle diverse opzioni valutate.</p>
<p>Art. 4</p> <p><i>Controlli della sicurezza stradale articolo 4, direttiva 2008/96/CE</i></p>	<p>Art. 4</p> <p><i>Controlli della sicurezza stradale articolo 4, direttiva 2008/96/CE</i></p> <p>1. Per tutti i livelli di progettazione dei progetti di infrastruttura, nonché dei progetti di adeguamento che comportano modifiche di tracciato sono effettuati i controlli della sicurezza stradale, sulla base dei criteri di cui all'allegato II.</p> <p>2. Per i progetti di infrastruttura le risultanze della VISS sono assunte a base dei controlli della sicurezza stradale.</p> <p>3. Le risultanze dei controlli della sicurezza stradale costituiscono</p>	<p>Articolo 4</p> <p><i>Controlli della sicurezza stradale per i progetti di infrastruttura</i></p> <p>1. Gli Stati membri assicurano che siano effettuati controlli della sicurezza stradale per tutti i progetti di infrastruttura.</p> <p>2. Nell'effettuare controlli della sicurezza stradale gli Stati membri si adoperano per rispettare i criteri stabiliti all'allegato II.</p> <p>Gli Stati membri garantiscono che sia designato un controllore per effettuare il controllo delle caratteristiche di ideazione di un progetto</p>



Testo della direttiva 2008/96/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2019/1936/UE	Decreto legislativo 35/2011 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo	Note
<p>di infrastruttura.</p> <p>Il controllore è designato a norma dell'articolo 9, paragrafo 4, e deve possedere le qualifiche e le competenze necessarie previste all'articolo 9. Allorché l'esecuzione dei controlli è affidata ad una squadra, almeno un membro della medesima è titolare di un certificato di idoneità professionale di cui all'articolo 9, paragrafo 3.</p> <p>3. I controlli della sicurezza stradale costituiscono parte integrante del processo di ideazione del progetto di infrastruttura nelle fasi degli studi preliminari, della progettazione particolareggiata, nella fase di ultimazione e nella prima fase di funzionamento.</p> <p>4. Gli Stati membri garantiscono che il controllore definisca, in una relazione di controllo per ciascuna fase del progetto di infrastruttura, gli aspetti della progettazione che possono rivelarsi critici per la sicurezza. Se gli aspetti pericolosi sono messi in evidenza nel corso del controllo, ma la progettazione non è rettificata prima della conclusione della fase di cui trattasi, in base alle indicazioni dell'allegato II, l'organo competente è tenuto a giustificare tale scelta in un allegato alla relazione.</p> <p>5. Gli Stati membri garantiscono che la relazione di cui al paragrafo 4 si traduca in raccomandazioni rilevanti da un punto di vista della sicurezza.</p> <p>6. La Commissione fornisce orientamenti per la realizzazione di "margini della strada che perdonano l'errore" e di strade "auto esplicative" e "self-enforcing" (progettate in modo tale da suscitare corrette percezioni e comportamenti da parte dei conducenti) nel controllo iniziale della fase di progettazione, come pure orientamenti sui requisiti di qualità relativi agli utenti della strada vulnerabili. Tali orientamenti sono elaborati in stretta collaborazione con gli esperti degli Stati membri.</p>	<p>parte integrante della documentazione per tutti i livelli di progettazione e sono da ritenersi elementi necessari ai fini della approvazione dei progetti da parte degli organi preposti e della successiva realizzazione dell'opera, fino all'emissione del certificato di collaudo.</p> <p>4. La relazione di controllo, predisposta dal controllore, definisce, per ciascun livello di progettazione, gli aspetti che possono rivelarsi critici ai fini della sicurezza stradale e le relative raccomandazioni. Nel caso in cui la progettazione non dovesse essere adeguata ai fini del superamento degli aspetti critici rilevati dalla relazione di controllo, l'ente gestore giustifica tale scelta all'organo competente, il quale, laddove ritenga ammissibili le giustificazioni adottate, dispone che siano allegate alla relazione di controllo, altrimenti dispone l'adeguamento della progettazione alle raccomandazioni. Della relazione di controllo si tiene conto nei successivi livelli di progettazione e nella fase di realizzazione dell'opera, fino all'emissione del certificato di collaudo.</p> <p>5. Entro dodici mesi dalla data di messa in esercizio delle infrastrutture stradali relative ai progetti di cui al comma 1, sono effettuati controlli, al fine di valutare la sicurezza stradale alla luce dell'effettivo comportamento degli utenti, i cui esiti sono formalizzati in una relazione di controllo. Qualora dalla relazione emerga l'esigenza di misure correttive ai fini della sicurezza, l'organo competente si attiva ai fini dell'inserimento di dette misure nell'elenco di priorità di cui all'articolo 5, comma 3.</p> <p>6. Per la rete stradale a pedaggio, qualora, a seguito dei controlli di cui al comma 1, le modifiche progettuali incidano sui piani finanziari approvati dal concedente, i maggiori oneri sono da considerarsi ammissibili tra i costi per la determinazione del capitale direttamente investito ai sensi delle vigenti disposizioni in materia di regolazione economica del settore stradale.</p> <p>7. I controlli di cui ai commi 1 e 5 sono effettuati da controllori individuati dall'organo competente tra soggetti in possesso dei requisiti di cui all'articolo 9, inseriti in apposito elenco istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti consultabile sul sito informatico istituzionale del Ministero. L'attività di controllo, qualora svolta da personale non appartenente all'organo competente ovvero alla struttura organizzativa di cui lo stesso si avvale ai sensi dell'articolo 2, comma 1, lettera b), è affidata nel rispetto delle disposizioni di cui agli articoli 91 e 125 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163. Al fine</p>	

Testo della direttiva 2008/96/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2019/1936/UE	Decreto legislativo 35/2011 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo	Note
<p>Articolo 5 <i>Classificazione e gestione della sicurezza della rete stradale aperta al traffico</i></p> <p>1. Gli Stati membri assicurano che la classificazione dei tratti ad elevata concentrazione di incidenti e la classificazione della sicurezza della rete aperta al traffico siano fondate su un esame del funzionamento della rete stradale con cadenza almeno triennale. In tale ambito, gli Stati membri si adoperano per rispettare i criteri stabiliti all'allegato III.</p> <p>2. Gli Stati membri garantiscono che i tratti stradali di maggiore priorità in virtù dei risultati della classificazione dei tratti ad elevata concentrazione di incidenti e della classificazione della sicurezza della rete siano valutati da gruppi di esperti mediante visite in loco in base agli elementi di cui al punto 3 dell'allegato III. Almeno un membro del gruppo di esperti deve soddisfare i criteri di cui all'articolo 9, paragrafo 4, lettera a).</p> <p>3. Gli Stati membri assicurano che le misure correttive siano mirate ai tratti stradali di cui al paragrafo 2. La priorità è conferita alle misure di cui al punto 3, lettera e), dell'allegato III, privilegiando quelle che presentano il miglior rapporto costi/benefici.</p> <p>4. Gli Stati membri predispongono un'adeguata segnaletica per richiamare l'attenzione degli utenti della strada sui tratti dell'infrastruttura stradale in riparazione che possono mettere a repentaglio la sicurezza degli utenti. Tale segnaletica, che comprende anche segnalazioni visibili sia di giorno sia di notte e collocate a una distanza di sicurezza, è conforme alle disposizioni della convenzione di Vienna sulla segnaletica stradale del 1968.</p> <p>5. Gli Stati membri garantiscono che gli utenti della strada siano informati, con mezzi adeguati, della presenza di un tratto stradale ad elevata concentrazione di incidenti. Qualora uno Stato membro decida di ricorrere alla segnaletica, quest'ultima è</p>	<p>Art. 5 <i>Classificazione e gestione della sicurezza della rete stradale aperta al traffico articolo 5, direttiva 2008/96/CE</i></p> <p>1. Entro tre anni dalla data di entrata in vigore del presente decreto e successivamente con cadenza triennale, sulla base dell'esame del funzionamento della rete stradale aperta al traffico svolto dall'organo competente nel rispetto dei criteri riportati nell'allegato III, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto, effettua la classificazione dei tratti ad elevata concentrazione di incidenti nonché la classificazione della sicurezza della rete esistente.</p> <p>2. Sulla base delle classificazione di cui al comma 1, l'organo competente effettua visite in loco mediante personale esperto inserito nell'elenco di cui all'articolo 4, comma 7, e procede alla valutazione dei tratti prioritari della rete stradale, tenendo conto degli elementi di cui all'allegato III, punto 3.</p> <p>3. Sulla base delle risultanze delle visite in loco, con riferimento alle potenziali misure correttive individuate nell'allegato III, punto 3, lettera e), il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti predispone, anche attraverso analisi costi-benefici, un elenco di priorità degli interventi correttivi che risultano necessari, di cui tenere conto ai fini della redazione ed approvazione degli strumenti di pianificazione e di programmazione previsti dalla legislazione vigente.</p> <p>4. Per la rete stradale a pedaggio, gli investimenti per l'attuazione degli interventi correttivi sono da considerarsi ammissibili tra i costi per la determinazione del capitale direttamente investito ai sensi delle vigenti disposizioni in materia di regolazione economica del settore stradale.</p> <p>5. Gli enti gestori, per richiamare l'attenzione degli utenti sui tratti dell'infrastruttura stradale interessati da lavori stradali che possono mettere a repentaglio la sicurezza degli stessi, provvedono alla installazione di adeguata segnaletica, conforme alle disposizioni</p>	

Note			
<p>Decreto legislativo 35/2011 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495.</p> <p>6. Gli enti gestori provvedono a fornire agli utenti adeguata informazione della presenza di tratti stradali ad elevata concentrazione di incidenti.</p>	<p>Decreto legislativo 35/2011 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495.</p> <p>6. Gli enti gestori provvedono a fornire agli utenti adeguata informazione della presenza di tratti stradali ad elevata concentrazione di incidenti.</p>	<p>Testo della direttiva 2008/96/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2019/1936/UE conforme alle disposizioni della convenzione di Vienna sulla segnaletica stradale del 1968.</p> <p>Articolo 5</p> <p><i>Valutazione della sicurezza stradale a livello di rete</i></p> <p>1. Gli Stati membri assicurano che sia eseguita la valutazione della sicurezza stradale a livello di rete sull'intera rete stradale aperta al traffico oggetto della presente direttiva.</p> <p>2. Le valutazioni della sicurezza stradale a livello di rete valutano il rischio di incidente e di gravità dell'impatto sulla base degli elementi seguenti:</p> <p>a) in primo luogo, un'indagine visiva, in loco o con mezzi elettronici, delle caratteristiche di progettazione della strada (sicurezza intrinseca); e</p> <p>b) un'analisi dei tratti della rete stradale aperti al traffico da oltre tre anni e in cui è stato registrato un numero considerevole di incidenti gravi in proporzione al flusso di traffico.</p> <p>3. Gli Stati membri provvedono affinché la prima valutazione della sicurezza stradale a livello di rete sia eseguita entro e non oltre il 2024. Le valutazioni successive della sicurezza stradale a livello di rete sono effettuate con una frequenza sufficiente a garantire livelli di sicurezza adeguati, comunque in ogni caso almeno ogni cinque anni.</p> <p>4. Nel valutare la sicurezza stradale a livello di rete, gli Stati membri possono tenere conto delle componenti indicative di cui all'allegato III.</p> <p>5. La Commissione fornisce orientamenti circa la metodologia da applicare per svolgere valutazioni periodiche della sicurezza stradale a livello di rete e per la classificazione delle strade.</p> <p>6. Sulla base dei risultati della valutazione di cui al paragrafo 1 e al fine di definire le priorità delle ulteriori misure necessarie, gli Stati membri classificano tutti i tratti della rete stradale in almeno tre categorie in base al loro livello di sicurezza.</p>	<p>Art. 5.</p> <p><i>(Valutazione della sicurezza stradale a livello di rete)</i></p> <p>1. L'organo competente assicura l'esecuzione della valutazione della sicurezza stradale a livello di rete sull'intera rete stradale aperta al traffico oggetto del presente decreto.</p> <p>2. Le valutazioni della sicurezza stradale a livello di rete riguardano il rischio di incidente e di gravità dell'impatto sulla base dei seguenti elementi:</p> <p>a) un'indagine visiva, in loco o con mezzi elettronici, delle caratteristiche di progettazione della strada al fine di valutarne la sicurezza intrinseca;</p> <p>b) un'analisi dei tratti della rete stradale aperti al traffico da oltre tre anni e in cui è stato registrato un numero considerevole di incidenti gravi in proporzione al flusso di traffico.</p> <p>3. L'organo competente esegue la prima valutazione della sicurezza stradale a livello di rete entro e non oltre il 2024. Le valutazioni successive della sicurezza stradale a livello di rete sono effettuate con una frequenza sufficiente a garantire livelli di sicurezza adeguati, comunque in ogni caso almeno ogni cinque anni.</p> <p>4. Nel valutare la sicurezza stradale a livello di rete, l'organo competente tiene conto delle componenti indicative di cui all'allegato III.</p> <p>5. Sulla base dei risultati della valutazione di cui al comma 1 e al fine di definire le priorità delle ulteriori misure necessarie, l'organo competente classifica tutti i tratti della rete stradale in almeno tre categorie in base al loro livello di sicurezza.</p>
	<p>Art. 6</p> <p><i>Ispezioni di sicurezza stradale a livello di rete</i></p> <p>1. L'organo competente, sulla base di un programma idoneo a garantire adeguati livelli di sicurezza, da adottare entro il 19 dicembre 2011 e da aggiornare con cadenza biennale, al fine di</p>	<p>Art. 6</p> <p><i>Ispezioni di sicurezza stradale a livello di rete</i></p> <p>1. L'organo competente, sulla base di un programma idoneo a garantire adeguati livelli di sicurezza, da adottare entro il 19 dicembre 2011 e da aggiornare con cadenza biennale, al fine di</p>	<p>Art. 6</p> <p><i>Ispezioni di sicurezza stradale a livello di rete</i></p> <p>1. L'organo competente, sulla base di un programma idoneo a garantire adeguati livelli di sicurezza, da adottare entro il 19 dicembre 2011 e da aggiornare con cadenza biennale, al fine di</p>



Testo della direttiva 2008/96/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2019/1936/UE	Decreto legislativo 35/2011 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo	Note
<p>fine di individuare le caratteristiche connesse alla sicurezza stradale e di prevenire gli incidenti.</p> <p>1. Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché siano eseguite ispezioni di sicurezza stradale periodiche con frequenza sufficiente a garantire livelli adeguati di sicurezza per l'infrastruttura stradale in questione.</p> <p>2. Le ispezioni di sicurezza comprendono ispezioni periodiche della rete stradale ed accertamenti circa i possibili effetti dei lavori in corso sulla sicurezza del flusso di traffico.</p> <p>3. Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché le ispezioni periodiche siano realizzate dall'organo competente. La frequenza di tali ispezioni deve essere sufficiente a garantire livelli adeguati di sicurezza per l'infrastruttura stradale in questione.</p> <p>3. Gli Stati membri garantiscono la sicurezza dei tratti della rete stradale contigui alle gallerie oggetto della direttiva 2004/54/CE attraverso ispezioni di sicurezza stradale congiunte, con la partecipazione delle entità competenti coinvolte nell'attuazione della presente direttiva e della direttiva 2004/54/CE. Le ispezioni di sicurezza stradale congiunte sono eseguite con una frequenza sufficiente a garantire livelli di sicurezza adeguati, ma in ogni caso almeno ogni sei anni.</p> <p>4. Fatti salvi gli orientamenti adottati ai sensi dell'articolo 8, gli Stati membri adottano orientamenti relativi alle misure di sicurezza temporanee applicabili ai lavori stradali. Provvedono altresì all'attuazione di un programma d'ispezione appropriato per assicurare la corretta applicazione di tali orientamenti.</p>	<p>individuare le caratteristiche connesse alla sicurezza stradale e prevenire gli incidenti, effettua ispezioni periodiche sulle strade aperte al traffico soggette all'applicazione del presente decreto.</p> <p>L'organo competente esegue ispezioni di sicurezza stradale periodiche con frequenza sufficiente a garantire livelli adeguati di sicurezza per l'infrastruttura stradale oggetto di applicazione del presente decreto, comunque, in ogni caso, almeno ogni cinque anni.</p> <p>Le ispezioni sono svolte da soggetti inseriti nell'elenco di cui all'articolo 4, comma 7. Si applicano i casi di incompatibilità di cui all'articolo 4, comma 7, terzo periodo.</p> <p>2. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro il 19 dicembre 2011, individua, con proprio decreto, le misure di sicurezza temporanee da applicarsi ai tratti di rete stradale interessati da lavori stradali, fissando le modalità di svolgimento delle ispezioni volte ad assicurare la corretta applicazione di tale decreto.</p> <p>2-bis. L'organo competente garantisce la sicurezza dei tratti della rete stradale contigui alle gallerie oggetto del decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264 attraverso ispezioni di sicurezza stradale congiunte, con la partecipazione dei soggetti competenti coinvolti nell'attuazione del presente decreto e del decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264. Le ispezioni di sicurezza stradale congiunte sono eseguite con una frequenza sufficiente a garantire livelli di sicurezza adeguati, e comunque almeno ogni sei anni.</p>	
<p>Articolo 6 bis</p> <p><i>Seguito delle procedure per le strade aperte al traffico</i></p> <p>1. Gli Stati membri garantiscono che ai risultati delle valutazioni della sicurezza stradale a livello di rete, effettuate ai sensi dell'articolo 5, facciano seguito ispezioni di sicurezza stradale mirate o interventi correttivi diretti.</p> <p>2. Nell'effettuare le ispezioni di sicurezza stradale mirate, gli Stati membri possono tenere conto delle componenti indicative di cui all'allegato II bis.</p> <p>3. Le ispezioni di sicurezza stradale mirate sono effettuate da gruppi di esperti. Almeno un membro del gruppo di esperti deve soddisfare i criteri di cui all'articolo 9, paragrafo 4, lettera a).</p>	<p>Art. 6-bis</p> <p><i>(Seguito delle procedure per le strade aperte al traffico)</i></p> <p>1. L'organo competente garantisce che ai risultati delle valutazioni della sicurezza stradale a livello di rete, effettuate ai sensi dell'articolo 5, facciano seguito ispezioni di sicurezza stradale mirate o interventi correttivi diretti.</p> <p>2. Nell'effettuare le ispezioni di sicurezza stradale mirate, l'organo competente tiene conto anche delle componenti indicative di cui all'allegato II-bis del presente decreto.</p> <p>3. Le ispezioni di sicurezza stradale mirate sono svolte da soggetti inseriti nell'elenco di cui all'articolo 4, comma 7, che possono avvalersi anche di assistenti. Ai soggetti di cui al primo periodo si</p>	



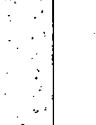
Testo della direttiva 2008/96/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2019/1936/UE	Decreto legislativo 35/2011 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo	Note
<p>4. Gli Stati membri garantiscono che ai risultati delle ispezioni di sicurezza stradale mirate facciano seguito decisioni ragionate per stabilire l'eventuale necessità di interventi correttivi. In particolare, gli Stati membri individuano i tratti di strada in cui è necessario apportare miglioramenti della sicurezza delle infrastrutture stradali e, in base alle priorità, definiscono gli interventi finalizzati a migliorare la sicurezza di tali tratti.</p> <p>5. Gli Stati membri garantiscono che gli interventi correttivi siano mirati principalmente ai tratti di strada con bassi livelli di sicurezza e che offrono l'opportunità di attuare le misure che hanno un elevato potenziale di miglioramento della sicurezza e di risparmio dei costi connessi agli incidenti.</p> <p>6. Gli Stati membri predispongono e aggiornano regolarmente un piano d'azione in ordine di priorità basato sul rischio, per seguire l'attuazione dell'intervento correttivo individuato.</p>	<p>applica la disposizione di cui all'articolo 4, comma 7, ultimo periodo.</p> <p>4. L'organo competente adotta provvedimenti al fine di garantire che ai risultati delle ispezioni di sicurezza stradale mirate facciano seguito idonee azioni per stabilire l'eventuale necessità di interventi correttivi. In particolare, l'organo competente individua i tratti di strada in cui è necessario apportare miglioramenti della sicurezza delle infrastrutture stradali e definisce gli interventi finalizzati a migliorare la sicurezza di tali tratti, in base alle priorità.</p> <p>5. L'organo competente garantisce che gli interventi correttivi si svolgano prioritariamente su tratti di strada con bassi livelli di sicurezza e che offrono l'opportunità di attuare le misure che hanno un elevato potenziale di miglioramento della sicurezza e di risparmio dei costi connessi agli incidenti. Per la rete stradale a pedaggio, gli investimenti per l'attuazione degli interventi correttivi sono da considerarsi ammissibili tra i costi per la determinazione del capitale direttamente investito ai sensi delle vigenti disposizioni in materia di regolazione economica del settore stradale.</p> <p>6. L'organo competente predisporre e aggiorna con regolarità, comunque in ogni caso, almeno ogni cinque anni, un piano d'azione in ordine di priorità basato sul rischio, per seguire l'attuazione dell'intervento correttivo individuato.</p>	<p>La disposizione del secondo periodo del comma 5 riprende il precedente comma 4 dell'articolo 5 del decreto legislativo n. 35/2011, ora sostituito dallo schema di decreto.</p>
<p>Articolo 6 ter</p> <p><i>Protezione degli utenti della strada vulnerabili</i></p> <p>Gli Stati membri garantiscono che, nell'attuazione delle procedure di cui agli articoli da 3 a 6 bis, saranno considerate le esigenze degli utenti della strada vulnerabili.</p>	<p>Art. 6-ter</p> <p><i>(Protezione degli utenti della strada vulnerabili)</i></p> <p>1. L'organo competente garantisce che, nell'attuazione delle procedure di cui agli articoli da 3 a 6-bis, sono tenute in considerazione le esigenze degli utenti della strada vulnerabili.</p>	
<p>Articolo 6 quater</p> <p><i>Segnaletica orizzontale e segnaletica verticale</i></p> <p>1. Gli Stati membri prestano particolare attenzione, nell'ambito delle procedure attuali e future in materia di segnaletica orizzontale e verticale, alla leggibilità e alla visibilità di detta segnaletica sia per i conducenti umani che per i sistemi automatizzati di assistenza alla guida. Tali procedure tengono conto delle specifiche comuni laddove tali specifiche comuni siano state stabilite in conformità del paragrafo 3.</p> <p>2. Al più tardi entro giugno 2021, la Commissione istituisce un gruppo di esperti incaricato di valutare la possibilità di stabilire specifiche comuni comprendenti diversi elementi volti a</p>	<p>Art. 6-quater</p> <p><i>(Segnaletica orizzontale e segnaletica verticale)</i></p> <p>1. L'ente proprietario della strada, ai fini dell'apposizione della segnaletica orizzontale e verticale, assicura che la stessa risulti leggibile e visibile sia per i conducenti che per i sistemi automatizzati di assistenza alla guida. Tali procedure tengono conto delle specifiche comuni eventualmente adottate dalla Commissione europea ai sensi dell'articolo 6-quater, paragrafo 3, della direttiva 2008/96/CE.</p>	

<p>Testo della direttiva 2008/96/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2019/1936/UE.</p> <p>garantire l'uso operativo della segnaletica stradale orizzontale e verticale onde promuovere l'effettiva leggibilità e visibilità di detta segnaletica sia per i conducenti umani che per i sistemi automatizzati di assistenza alla guida. Tale gruppo è composto da esperti designati dagli Stati membri. Nell'ambito di detta valutazione è consultata la Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite.</p> <p>La verifica tiene conto, in particolare, degli elementi seguenti:</p> <p>a) l'interazione tra le diverse tecnologie di assistenza alla guida e l'infrastruttura;</p> <p>b) gli effetti dei fenomeni meteorologici e atmosferici, nonché del traffico sulla segnaletica orizzontale e verticale presente nel territorio dell'Unione;</p> <p>c) il tipo e la frequenza degli interventi di manutenzione necessari alle diverse tecnologie, compresa una stima dei costi.</p> <p>3. Tenendo conto della valutazione di cui al paragrafo 2, la Commissione può adottare atti di esecuzione per stabilire specifiche comuni, correlate alle procedure degli Stati membri di cui al paragrafo 1, allo scopo di garantire l'uso operativo della segnaletica orizzontale e verticale, con particolare riguardo all'effettiva leggibilità e visibilità di detta segnaletica sia per i conducenti umani che per i sistemi automatizzati di assistenza alla guida. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 13, paragrafo 2.</p> <p>Gli atti di esecuzione di cui al primo comma lasciano impregiudicata la competenza del Comitato europeo di normazione a riguardo delle norme per la segnaletica stradale orizzontale e verticale.</p>	<p>Decreto legislativo 35/2011 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo</p>	<p>Note</p>
<p>Articolo 6 quinques <i>Informazione e trasparenza</i></p> <p>La Commissione pubblica una cartina della rete stradale europea nell'ambito di applicazione della presente direttiva, accessibile on line, che evidenzia le diverse categorie di cui all'articolo 5, paragrafo 6.</p> <p>Articolo 6 sexies <i>Segnalazioni spontanee.</i></p> <p>Gli Stati membri si adoperano al fine di istituire un sistema nazionale di segnalazione spontanea, accessibile on line a tutti gli utenti della strada, per facilitare la raccolta di informazioni</p>	<p>Art. 6-quinquies (<i>Segnalazioni spontanee</i>)</p> <p>1. L'archivio informatico nazionale delle opere pubbliche - AINOP, istituito dall'articolo 13 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130,</p>	

<p>Testo della direttiva 2008/96/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2019/1936/UE</p> <p>deggiate sugli eventi trasmesse dagli utenti della strada e dai veicoli, e di qualsiasi altra informazione in materia di sicurezza che l'autore della segnalazione percepisce come un rischio reale o potenziale per la sicurezza dell'infrastruttura stradale.</p>	<p>Decreto legislativo 35/2011 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo</p> <p>costituisce il sistema nazionale di segnalazione spontanea, ed è reso accessibile on line a tutti gli utenti della strada, per facilitare la raccolta di informazioni dettagliate sugli eventi trasmesse dagli utenti della strada e dai veicoli, e di qualsiasi altra informazione in materia di sicurezza che l'autore della segnalazione percepisce come un rischio reale o potenziale per la sicurezza dell'infrastruttura stradale.</p>	<p>Note</p>
<p>Articolo 7</p> <p><i>Gestione dei dati</i></p> <p>1. Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché l'organo competente rediga una relazione d'incidente per ciascun incidente mortale verificatosi su una strada di cui all'articolo 1, paragrafo 2. Gli Stati membri si adoperano per includere in tale relazione tutti gli elementi d'informazione elencati nell'allegato IV.</p> <p>1 bis. La Commissione può adottare atti di esecuzione al fine di fornire orientamenti in base ai quali segnalare la gravità dell'incidente, incluso il numero delle persone decedute e ferite. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 13, paragrafo 2.</p> <p>2. Gli Stati membri calcolano il costo sociale medio di un incidente mortale ed il costo sociale medio di un incidente grave verificatosi sul loro territorio. Gli Stati membri possono optare per una differenziazione più marcata dei tassi di costo, che devono essere aggiornati perlomeno ogni cinque anni.</p>	<p>Art. 7</p> <p><i>Gestione dei dati articolo 7, direttiva 2008/96/CE.</i></p> <p>1. Per ciascun incidente mortale verificatosi sulla rete stradale di cui all'articolo 1, comma 2 ricadente nell'ambito di applicazione del presente decreto, l'organo competente riporta in una apposita relazione di incidenti, redatta secondo la reportistica di cui all'allegato IV, i dati relativi all'incidente stradale, raccolti e trasmessi, ai sensi dell'articolo 56 della legge 29 luglio 2010, n. 120, dalle forze dell'ordine e dagli enti locali. L'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA) sovrintende alla gestione dei suddetti dati.</p> <p>2. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, entro il 19 dicembre 2011 e, successivamente, con cadenza almeno quinquennale, effettua il calcolo del costo sociale medio di un incidente mortale nonché del costo sociale medio di un incidente grave.</p> <p>3. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, entro il 19 dicembre 2011, e successivamente con cadenza annuale, sulla base dei dati acquisiti, effettua il calcolo del costo totale dell'incidentalità verificatasi sulla rete stradale di cui al comma 1.</p>	<p>Art. 8</p> <p><i>Adozione di orientamenti articolo 8, direttiva 2008/96/CE</i></p> <p>1. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro il 19 dicembre 2011, adotta, sentita la Conferenza unificata, con proprio decreto, le linee guida in materia di gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali, idonee ad agevolare l'applicazione delle disposizioni di cui agli articoli 4 e 6. Il decreto e gli eventuali successivi decreti di aggiornamento sono notificati alla Commissione europea entro tre mesi dalla loro adozione.</p>
<p>Articolo 8</p> <p><i>Adozione e comunicazione di orientamenti</i></p> <p>1. Gli Stati membri garantiscono che entro il 19 dicembre 2011 siano adottati orientamenti, qualora non esistano già, al fine di coadiuvare gli organi competenti nell'applicazione della presente direttiva.</p> <p>2. Gli Stati membri notificano alla Commissione tali orientamenti entro tre mesi dalla loro adozione o modifica.</p> <p>3. La Commissione li rende disponibili su un sito web pubblico.</p>	<p>Art. 8</p> <p><i>Adozione di orientamenti articolo 8, direttiva 2008/96/CE</i></p> <p>1. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro il 19 dicembre 2011, adotta, sentita la Conferenza unificata, con proprio decreto, le linee guida in materia di gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali, idonee ad agevolare l'applicazione delle disposizioni di cui agli articoli 4 e 6. Il decreto e gli eventuali successivi decreti di aggiornamento sono notificati alla Commissione europea entro tre mesi dalla loro adozione.</p>	<p>Art. 9</p> <p><i>Formazione dei controllori articolo 9, direttiva 2008/96/CE</i></p>
<p>Articolo 9</p> <p><i>Designazione e formazione dei controllori</i></p>	<p>Art. 9</p> <p><i>Formazione dei controllori articolo 9, direttiva 2008/96/CE</i></p>	



Testo della direttiva 2008/96/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2019/1936/UE	Decreto legislativo 35/2011 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo	Note
<p>1. Gli Stati membri garantiscono che entro il 19 dicembre 2011 siano adottati programmi di formazione per i controllori della sicurezza stradale, qualora non esistano già.</p> <p>1 bis. Per i controllori della sicurezza stradale che seguono la formazione a decorrere dal 17 dicembre 2024, gli Stati membri garantiscono che i programmi di formazione per i controllori della sicurezza stradale includano aspetti relativi agli utenti della strada vulnerabili e alle infrastrutture per tali utenti.</p> <p>2. Gli Stati membri garantiscono che i controllori della sicurezza che svolgono le mansioni stabilite dalla presente direttiva seguano una formazione iniziale sancita da un certificato di idoneità professionale e partecipino a ulteriori periodici corsi di formazione.</p> <p>3. Gli Stati membri garantiscono che i controllori della sicurezza stradale siano titolari di un certificato di idoneità professionale. I certificati rilasciati prima dell'entrata in vigore della presente direttiva sono riconosciuti.</p> <p>4. Gli Stati membri garantiscono che i controllori siano designati in base ai seguenti criteri:</p> <p>a) i controllori devono possedere pertinenti esperienze o formazione nei settori della progettazione stradale, dell'ingegneria della sicurezza stradale e dell'analisi degli incidenti;</p> <p>b) due anni dopo l'adozione degli orientamenti da parte degli Stati membri in applicazione dell'articolo 8, i controlli della sicurezza stradale sono realizzati esclusivamente da controllori o squadre di controllori che soddisfino i requisiti di cui ai paragrafi 2 e 3;</p> <p>c) ai fini del controllo del progetto di infrastruttura, durante il periodo di realizzazione del controllo il controllore non partecipa né alla progettazione né al funzionamento del progetto di infrastruttura interessato.</p>	<p>1. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con decreto da adottarsi di intesa con il Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca entro il 19 dicembre 2011, provvede ad adottare i programmi di formazione per i controllori della sicurezza stradale, fissando altresì le modalità di entrata in operatività e di gestione dell'elenco di cui all'articolo 4, comma 7.</p> <p>1-bis. A decorrere dal 17 dicembre 2024, i programmi di formazione per i controllori della sicurezza stradale includono aspetti relativi agli utenti della strada vulnerabili e alle infrastrutture per tali utenti.</p> <p>2. I corsi di formazione iniziale per controllori, della durata non inferiore a centottanta ore, sono svolti, sulla base dei programmi di cui al comma 1, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ovvero, previa autorizzazione del medesimo Ministero, da università, da organismi ed enti di ricerca, da consigli e ordini professionali, da associazioni operanti nel settore della sicurezza stradale. Il certificato di idoneità professionale è rilasciato, a seguito del superamento di un esame finale, dal soggetto erogatore del corso.</p> <p>3. Ai corsi di formazione iniziale hanno accesso i soggetti in possesso di laurea magistrale, di cui all'articolo 3, comma 1, lettera b), del decreto del Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca 22 ottobre 2004, n. 270, in ingegneria o di laurea specialistica in ingegneria conseguita secondo gli ordinamenti didattici previgenti al citato decreto ministeriale n. 270 del 2004, ovvero di diploma di laurea in ingegneria conseguito secondo gli ordinamenti didattici previgenti al decreto del Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica 3 novembre 1999, n. 509. Detti soggetti devono essere iscritti da almeno cinque anni all'albo dell'ordine degli ingegneri nel settore dell'ingegneria civile e ambientale.</p> <p>4. I soggetti che hanno conseguito il certificato di idoneità professionale di cui al comma 2 sono tenuti alla frequenza di appositi corsi di aggiornamento, svolti dai soggetti di cui al comma 2, della durata non inferiore a trenta ore, con cadenza almeno triennale.</p> <p>5. I soggetti che hanno conseguito il certificato di idoneità professionale di cui al comma 2 sono inseriti nell'elenco di cui all'articolo 4, comma 7, su istanza dell'interessato.</p> <p>6. Per la partecipazione ai corsi di formazione e di aggiornamento è dovuto un contributo corrispondente al mero costo delle attività, di</p>	

 <p>Testo della direttiva 2008/96/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2019/1936/UE</p>	<p>Decreto legislativo 35/2011 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo</p>	<p>Note</p>
<p>per pertinenza delle amministrazioni pubbliche, di cui al presente articolo, interamente destinato alla citata finalità. Le predette attività di formazione e di aggiornamento sono svolte a valere esclusivamente sui proventi dei predetti contributi. Con decreto, di natura non regolamentare, del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, sono definiti i termini e le modalità di attuazione.</p>	<p>Articolo 10</p> <p><i>Scambio delle migliori prassi</i></p> <p>Per migliorare la sicurezza delle strade nell'Unione europea che non fanno parte della rete stradale transeuropea, la Commissione instaura un sistema coerente di scambio delle migliori prassi tra gli Stati membri che riguarda, fra l'altro, i progetti esistenti in materia di sicurezza dell'infrastruttura stradale e le tecnologie comprovate relative alla sicurezza stradale.</p> <p>Articolo 10</p> <p><i>Scambio delle migliori prassi</i></p> <p>Per migliorare la sicurezza delle strade nell'Unione, la Commissione instaura un sistema di scambio di informazioni e delle migliori prassi tra gli Stati membri riguardante, fra l'altro, programmi di formazione per la sicurezza stradale, progetti esistenti in materia di sicurezza dell'infrastruttura stradale e tecnologie comprovate relative alla sicurezza stradale.</p>	
<p>Articolo 11</p> <p><i>Continuo miglioramento delle prassi di gestione della sicurezza</i></p> <p>1. La Commissione facilita e struttura lo scambio di conoscenze e migliori prassi tra gli Stati membri, facendo uso delle esperienze raccolte nelle competenti sedi internazionali, in modo da rendere possibile il continuo miglioramento delle prassi di gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali nell'Unione europea.</p> <p>2. La Commissione è assistita dal comitato di cui all'articolo 13. Nella misura in cui si renda necessaria l'adozione di misure specifiche, tali misure sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 13, paragrafo 3.</p> <p>3. Se del caso, le organizzazioni non governative specializzate</p>		

Testo della direttiva 2008/96/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2019/1936/UE	Decreto legislativo 35/2011 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo	Note
<p>operanti nel campo della sicurezza e della gestione delle infrastrutture stradali possono essere consultate su aspetti relativi alla sicurezza tecnica.</p> <p>Articolo 11 bis <i>Rendicontazione</i></p> <p>1. Gli Stati membri forniscono una relazione alla Commissione entro il 31 ottobre 2025 sulla classificazione della sicurezza dell'intera rete valutata a norma dell'articolo 5. Ove possibile, la relazione si basa su una metodologia comune. Se del caso, la relazione comprende anche l'elenco delle disposizioni degli orientamenti nazionali aggiornati, in particolare i miglioramenti in termini di progresso tecnologico e di protezione degli utenti vulnerabili della strada. A decorrere dal 31 ottobre 2025, tali relazioni sono trasmesse ogni cinque anni.</p> <p>2. Sulla base di un'analisi delle relazioni nazionali di cui al paragrafo 1, per la prima volta entro il 31 ottobre 2027 e successivamente ogni cinque anni, la Commissione elabora e presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'attuazione della presente direttiva, in particolare per quanto riguarda gli elementi di cui al paragrafo 1, e su eventuali ulteriori misure, tra cui una revisione della presente direttiva ed eventuali adeguamenti al progresso tecnico.</p>	<p>«Art. 9-bis (Rendicontazione)</p> <p>1. Entro il 31 ottobre 2025, e successivamente ogni cinque anni, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile fornisce alla Commissione europea una relazione sulla classificazione della sicurezza dell'intera rete, valutata ai sensi dell'articolo 5. La relazione comprende anche l'elenco delle eventuali disposizioni di aggiornamento degli orientamenti nazionali, ivi compresi i miglioramenti in termini di progresso tecnologico e di protezione degli utenti vulnerabili della strada.»</p>	
	<p>Art. 10 <i>Disposizioni tariffarie</i></p> <p>1. Alle attività di controllo, classificazione valutazione e ispezione, previste rispettivamente dagli articoli 4, 5 e 6- bis, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile e l'ANSFISA provvedono mediante tariffe da porre a carico degli enti gestori, non pubblici, da determinarsi ai sensi dell'articolo 4, della legge 4 giugno 2010, n. 96.</p> <p>2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottarsi entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto legislativo, sono individuate le tariffe di cui al comma 1 e le relative modalità di versamento.</p> <p>3. Le tariffe sono aggiornate almeno ogni tre anni.</p> <p>3. Su proposta dell'ANSFISA, le tariffe sono aggiornate almeno</p>	



Testo della direttiva 2008/96/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2019/1936/UE	Decreto legislativo 35/2011 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo	Note
<p><i>Articolo 12</i> <i>Adeguamento al progresso tecnico</i></p> <p>Gli allegati della presente direttiva sono adeguati secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 13, paragrafo 3, per tenere conto del progresso tecnico.</p> <p><i>Articolo 12</i> <i>Modifica degli allegati</i></p> <p>La Commissione ha la facoltà di adottare atti delegati, in conformità dell'articolo 12 bis, con cui modifica gli allegati per adeguarli al progresso tecnico.</p>	<p>ogni tre anni secondo le modalità di cui al comma 2.</p> <p>4. Le tariffe di cui al comma 1 sono da considerarsi ammissibili tra i costi per la determinazione del capitale direttamente investito ai sensi delle vigenti disposizioni in materia di regolazione economica del settore stradale.</p>	
<p><i>Articolo 12 bis</i> <i>Esercizio della delega</i></p> <p>1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.</p> <p>2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 12 è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal 16 dicembre 2019. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.</p> <p>3. La delega di potere di cui all'articolo 12 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.</p> <p>4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale del 13</p>		



Testo della direttiva 2008/96/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2019/1936/UE aprile 2016 «Legiferare meglio».	Decreto legislativo 35/2011 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo	Note
<p>5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.</p> <p>6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 12 entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.</p>		
<p>Articolo 13 Comitologia</p> <p>1. La Commissione è assistita da un comitato.</p> <p>2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.</p> <p>Il periodo di cui all'articolo 5, paragrafo 6, della decisione 1999/468/CE è fissato a tre mesi.</p> <p>3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano l'articolo 5-bis, paragrafi da 1 a 4, e l'articolo 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.</p>		
<p>Articolo 13 Procedura di comitato</p> <p>1. La Commissione è assistita da un comitato. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio.</p> <p>2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica, l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.</p>		
<p>Articolo 14 Attuazione</p> <p>1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 19 dicembre 2010. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.</p> <p>2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle</p>		



Testo della direttiva 2008/96/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2019/1936/UE	Decreto legislativo 35/2011 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo	Note
disposizioni essenziali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.		
Articolo 15 <i>Entrata in vigore</i>		
La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.		
Articolo 16 <i>Destinatari</i>		
Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.	Art. 11 <i>Disposizioni finanziarie</i> 1. Dall'applicazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. 2. Fatto salvo quanto previsto all'articolo 10, comma 1, le amministrazioni interessate provvedono all'adempimento dei compiti derivanti dal presente decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.	
	Art. 12 <i>Disposizioni di coordinamento, transitorie e finali</i> 1. Gli allegati al presente decreto, sono aggiornati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro delle politiche europee, in adeguamento alle modifiche introdotte ai corrispondenti allegati alla direttiva 2008/96/CE. 2. Fino all'adozione del decreto di cui all'articolo 3, comma 2, la VISS è redatta sulla base dei criteri di cui all'allegato 1. Sono esclusi dall'obbligo di redazione della VISS i progetti di infrastruttura per i quali, alla data di entrata in vigore del presente decreto, è approvato il progetto preliminare. 3. I controlli di cui all'articolo 4, comma 1, per i progetti per i quali, alla data di entrata in vigore del presente decreto, è approvato il progetto preliminare, sono eseguiti per tutti i livelli di progettazione successivi. I controlli sono esclusi per i progetti per i quali, alla data di entrata in vigore del presente decreto, è approvato il progetto definitivo; sono altresì esclusi i controlli per i progetti relativi alle infrastrutture strategiche di cui alla legge 21 dicembre 2001, n. 443, per i quali, alla	



Testo della direttiva 2008/96/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2019/1936/UE

Decreto legislativo 35/2011 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo

Note

data di entrata in vigore del presente decreto, è approvato il progetto preliminare.

4. Fino all'entrata in operatività dell'elenco di cui all'articolo 4, comma 7, lo svolgimento delle attività di cui agli articoli 4, 5 e 6, è effettuato da soggetti in possesso di titolo di studio di cui all'articolo 9, comma 3, primo periodo, iscritti da almeno dieci anni all'albo dell'ordine degli ingegneri, nel settore dell'ingegneria civile e ambientale, in possesso di esperienza di progettazione stradale, analisi di incidentalità, ingegneria del traffico o altre attività inerenti alla sicurezza stradale, documentata dall'avvenuto espletamento delle predette attività relative ad almeno cinque progetti.

5. Fino all'adozione del decreto di cui all'articolo 8, comma 1, la circolare del Ministero dei lavori pubblici 8 giugno 2001, n. 3699, recante: «Linee guida per le analisi di sicurezza delle strade», costituisce norma di riferimento nei limiti di compatibilità del presente decreto.

6. Presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è istituito, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, un tavolo permanente di confronto per favorire lo scambio con le regioni e gli enti locali di informazioni necessarie a conferire coesione e coordinamento al processo volto all'applicazione delle disposizioni del presente decreto alle infrastrutture stradali non comprese nella rete transeuropea.

7. All'articolo 11 del decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, secondo periodo, dopo le parole: «La Commissione per tali attività», sono inserite le seguenti: «, fino all'entrata in operatività dell'elenco di cui all'articolo 4, comma 7, del decreto legislativo di attuazione della direttiva 2008/96/CE,» e dopo le parole: «del medesimo Ministero», sono aggiunte le seguenti: «, nonché dei soggetti di cui all'articolo 12, comma 4, del decreto legislativo di attuazione della direttiva 2008/96/CE. A decorrere dall'entrata in operatività del predetto elenco la Commissione si avvale dei soggetti inseriti nell'elenco stesso»;

b) dopo il comma 2 è inserito il seguente:

«2-bis. Relativamente alle gallerie ricadenti nella rete stradale non gestita direttamente da Anas S.p.a., la Commissione si avvale, oltre che della struttura di cui al comma 2, della struttura organizzativa di Anas S.p.a. che svolge le funzioni di controllo e di vigilanza sulle



Testo della direttiva 2008/96/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2019/1936/UE	Decreto legislativo 35/2011 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo	Note
<p>ALLEGATO I VALUTAZIONE D'IMPATTO SULLA SICUREZZA STRADALE PER I PROGETTI DI INFRASTRUTTURA</p> <p>ALLEGATO I COMPONENTI INDICATIVE DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO SULLA SICUREZZA STRADALE</p> <p>1. Componenti di una valutazione d'impatto sulla sicurezza stradale: a) definizione del problema; b) situazione attuale ed opzione dello status quo; c) obiettivi di sicurezza stradale; d) analisi dell'impatto sulla sicurezza stradale delle opzioni proposte; e) confronto delle opzioni, fra cui l'analisi del rapporto costi/benefici; f) presentazione della gamma di possibili soluzioni. 2. Elementi da prendere in considerazione: a) numero delle vittime e degli incidenti, obiettivi di riduzione paragonati all'opzione dello status quo; b) scelta di itinerari e strutture di traffico; c) possibili conseguenze sulle vie di comunicazione esistenti (ad esempio uscite, incroci, intersezioni, svincoli, passaggi a livello); d) utenti della strada, compresi gli utenti vulnerabili (ad esempio pedoni, ciclisti motociclisti); e) traffico (ad esempio volume di traffico, categorizzazione del traffico per tipo); e) traffico (per esempio volume di traffico, categorizzazione del traffico per tipo), compresi i flussi stimati di pedoni e biciclette determinati dalle caratteristiche dell'uso del suolo adiacente; f) condizioni stagionali e climatiche; g) presenza di un numero sufficiente di parcheggi sicuri; h) attività sismica.</p> <p>ALLEGATO II CONTROLLI DELLA SICUREZZA STRADALE PER I PROGETTI DI INFRASTRUTTURA</p>	<p>concessioni autostradali, mediante apposita convenzione, fermi restando i requisiti di cui al comma 1.»</p> <p>ALLEGATO I allegato I direttiva 2008/96/CE (previsto dall'articolo 3) VALUTAZIONE DI IMPATTO SULLA SICUREZZA STRADALE PER I PROGETTI DI INFRASTRUTTURA</p> <p>ALLEGATO I - COMPONENTI INDICATIVE DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO SULLA SICUREZZA STRADALE.</p> <p>1. Componenti della valutazione di impatto sulla sicurezza stradale: a) definizione del problema; b) identificazione degli obiettivi di sicurezza stradale; c) analisi della situazione attuale ed opzione dello status quo; d) individuazione delle differenti opzioni; e) analisi dell'impatto delle opzioni proposte sulla sicurezza stradale; e) traffico (per esempio volume di traffico, categorizzazione del traffico per tipo), compresi i flussi stimati di pedoni e biciclette determinati dalle caratteristiche dell'uso del suolo adiacente; f) confronto delle opzioni (attraverso anche l'applicazione dell'analisi costi/benefici); g) scelta delle possibili soluzioni; h) individuazione della miglior soluzione. 2. Elementi da prendere in considerazione: a) caratteristiche plano-altimetriche dell'infrastruttura stradale; b) analisi dell'incidentalità (individuazione del numero degli incidenti, dei morti e dei feriti per tratte caratteristiche); c) obiettivi di riduzione dell'incidentalità e confronto con l'opzione dello status quo; d) individuazione delle tipologie di utenti della strada, compresi gli utenti deboli (pedoni e ciclisti) e vulnerabili (motociclisti); e) individuazione dei volumi e delle tipologie di traffico.</p> <p>ALLEGATO II allegato II direttiva 2008/96/CE (previsto dall'articolo 4) CONTROLLI DELLA SICUREZZA STRADALE PER I PROGETTI DI INFRASTRUTTURA</p>	



Testo della direttiva 2008/96/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2019/1936/UE	Decreto legislativo 35/2011 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo	Note
<p>COMPONENTI INDICATIVE DEI CONTROLLI SULLA SICUREZZA STRADALE</p> <p>1. Criteri applicabili nella fase della progettazione preliminare:</p> <ul style="list-style-type: none">a) situazione geografica (ad esempio, pericolo di smottamenti, inondazioni, valanghe), condizioni climatiche e stagionali e attività sismica;b) tipi di incroci/svincoli e distanze fra loro;c) numero e tipo di corsie;d) tipi di traffico autorizzati sulla nuova strada;e) funzionalità della strada all'interno della rete;f) condizioni meteorologiche;g) velocità della circolazione;h) sezioni trasversali (ad esempio, larghezza della carreggiata, piste ciclabili, sentieri pedonali);i) allineamenti orizzontali e verticali;j) visibilità;k) disposizione di incroci e svincoli;l) trasporto pubblico e infrastrutture;m) passaggi a livello.n) disposizioni per gli utenti della strada vulnerabili;o) disposizioni per i pedoni;p) disposizioni per i ciclisti, compresa l'esistenza di percorsi alternativi o separazioni dal traffico automobilistico ad alta velocità;q) disposizioni per gli utilizzatori dei veicoli a motore a due ruote;r) densità e ubicazione degli attraversamenti pedonali e ciclabili;s) disposizioni per i pedoni e i ciclisti sulle strade interessate della zona;t) separazione dei pedoni e dei ciclisti dal traffico automobilistico ad alta velocità o esistenza di percorsi alternativi diretti su strade di classe inferiore;u) disposizioni per gli utilizzatori dei veicoli a motore a due ruote;v) densità e ubicazione degli attraversamenti pedonali e ciclabili;w) disposizioni per i pedoni e i ciclisti sulle strade interessate della zona;x) separazione dei pedoni e dei ciclisti dal traffico automobilistico ad alta velocità o esistenza di percorsi alternativi diretti su strade di classe inferiore;y) disposizioni per gli utilizzatori dei veicoli a motore a due ruote;z) densità e ubicazione degli attraversamenti pedonali e ciclabili;aa) disposizioni per i pedoni e i ciclisti sulle strade interessate della zona;ab) separazione dei pedoni e dei ciclisti dal traffico automobilistico ad alta velocità o esistenza di percorsi alternativi diretti su strade di classe inferiore.	<p>ALLEGATO II - COMPONENTI INDICATIVE DEI CONTROLLI SULLA SICUREZZA STRADALE</p> <p>1. Criteri applicabili nella fase della progettazione preliminare della redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica:</p> <ul style="list-style-type: none">a) analisi della situazione geografica;b) analisi e verifica della funzionalità dell'infrastruttura all'interno della rete;c) analisi delle condizioni piano-altimetriche della nuova infrastruttura (velocità di progetto, geometria dell'asse, numero e tipo di corsie, tipi di intersezioni e/o svincoli, verifica visuale libera);d) tipologia del traffico ammesso nella nuova infrastruttura;d-bis) disposizioni per gli utenti della strada vulnerabili:<ul style="list-style-type: none">1) disposizioni per i pedoni;2) disposizioni per i ciclisti, compresa l'esistenza di percorsi alternativi o separazioni dal traffico automobilistico ad alta velocità;3) disposizioni per gli utilizzatori dei veicoli a motore a due ruote;4) densità e ubicazione degli attraversamenti pedonali e ciclabili;5) disposizioni per i pedoni e i ciclisti sulle strade interessate della zona;6) separazione dei pedoni e dei ciclisti dal traffico automobilistico ad alta velocità o esistenza di percorsi alternativi diretti su strade di classe inferiore. <p>2. Criteri applicabili nella fase della progettazione definitiva:</p> <ul style="list-style-type: none">a) analisi e verifica del tracciato;b) armonizzazione della segnaletica verticale e orizzontale (coordinamento segnaletico);c) illuminazione dell'infrastruttura (asse e intersezioni);d) valutazione del contesto ai margini dell'infrastruttura (vegetazione, ostacoli fissi ai margini della strada);e) analisi delle pertinenze di servizio (aree di servizio, di sosta e di parcheggio);f) analisi di sistemi stradali di contenimento (barriere stradali di sicurezza) con particolare riferimento all'individuazione degli elementi atti a ridurre la lesività degli utenti vulnerabili utenti della strada vulnerabili.	
<p>1. Criteri applicabili nella fase della progettazione preliminare:</p> <ul style="list-style-type: none">a) situazione geografica (ad esempio, pericolo di smottamenti, inondazioni, valanghe), condizioni climatiche e stagionali e attività sismica;b) tipi di incroci/svincoli e distanze fra loro;c) numero e tipo di corsie;d) tipi di traffico autorizzati sulla nuova strada;e) funzionalità della strada all'interno della rete;f) condizioni meteorologiche;g) velocità della circolazione;h) sezioni trasversali (ad esempio, larghezza della carreggiata, piste ciclabili, sentieri pedonali);i) allineamenti orizzontali e verticali;j) visibilità;k) disposizione di incroci e svincoli;l) trasporto pubblico e infrastrutture;m) passaggi a livello.n) disposizioni per gli utenti della strada vulnerabili;o) disposizioni per i pedoni;p) disposizioni per i ciclisti, compresa l'esistenza di percorsi alternativi o separazioni dal traffico automobilistico ad alta velocità;q) disposizioni per gli utilizzatori dei veicoli a motore a due ruote;r) densità e ubicazione degli attraversamenti pedonali e ciclabili;s) disposizioni per i pedoni e i ciclisti sulle strade interessate della zona;t) separazione dei pedoni e dei ciclisti dal traffico automobilistico ad alta velocità o esistenza di percorsi alternativi diretti su strade di classe inferiore;u) disposizioni per gli utilizzatori dei veicoli a motore a due ruote;v) densità e ubicazione degli attraversamenti pedonali e ciclabili;w) disposizioni per i pedoni e i ciclisti sulle strade interessate della zona;x) separazione dei pedoni e dei ciclisti dal traffico automobilistico ad alta velocità o esistenza di percorsi alternativi diretti su strade di classe inferiore;y) disposizioni per gli utilizzatori dei veicoli a motore a due ruote;z) densità e ubicazione degli attraversamenti pedonali e ciclabili;aa) disposizioni per i pedoni e i ciclisti sulle strade interessate della zona;ab) separazione dei pedoni e dei ciclisti dal traffico automobilistico ad alta velocità o esistenza di percorsi alternativi diretti su strade di classe inferiore;	<p>1. Criteri applicabili nella fase della progettazione preliminare:</p> <ul style="list-style-type: none">a) situazione geografica (ad esempio, pericolo di smottamenti, inondazioni, valanghe), condizioni climatiche e stagionali e attività sismica;b) tipi di incroci/svincoli e distanze fra loro;c) numero e tipo di corsie;d) tipi di traffico autorizzati sulla nuova strada;e) funzionalità della strada all'interno della rete;f) condizioni meteorologiche;g) velocità della circolazione;h) sezioni trasversali (ad esempio, larghezza della carreggiata, piste ciclabili, sentieri pedonali);i) allineamenti orizzontali e verticali;j) visibilità;k) disposizione di incroci e svincoli;l) trasporto pubblico e infrastrutture;m) passaggi a livello.n) disposizioni per gli utenti della strada vulnerabili;o) disposizioni per i pedoni;p) disposizioni per i ciclisti, compresa l'esistenza di percorsi alternativi o separazioni dal traffico automobilistico ad alta velocità;q) disposizioni per gli utilizzatori dei veicoli a motore a due ruote;r) densità e ubicazione degli attraversamenti pedonali e ciclabili;s) disposizioni per i pedoni e i ciclisti sulle strade interessate della zona;t) separazione dei pedoni e dei ciclisti dal traffico automobilistico ad alta velocità o esistenza di percorsi alternativi diretti su strade di classe inferiore;u) disposizioni per gli utilizzatori dei veicoli a motore a due ruote;v) densità e ubicazione degli attraversamenti pedonali e ciclabili;w) disposizioni per i pedoni e i ciclisti sulle strade interessate della zona;x) separazione dei pedoni e dei ciclisti dal traffico automobilistico ad alta velocità o esistenza di percorsi alternativi diretti su strade di classe inferiore;y) disposizioni per gli utilizzatori dei veicoli a motore a due ruote;z) densità e ubicazione degli attraversamenti pedonali e ciclabili;aa) disposizioni per i pedoni e i ciclisti sulle strade interessate della zona;ab) separazione dei pedoni e dei ciclisti dal traffico automobilistico ad alta velocità o esistenza di percorsi alternativi diretti su strade di classe inferiore;	<p>2. Criteri applicabili nella fase della progettazione particolareggiata:</p> <ul style="list-style-type: none">a) tracciato;b) armonizzazione della segnaletica verticale e segnaletica orizzontale;c) illuminazione di strade e incroci stradali;



Testo della direttiva 2008/96/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2019/1936/UE	Decreto legislativo 35/2011 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo	Note
<p>d) apparecchiature lungo le strade;</p> <p>e) ambiente ai margini della strada inclusa la vegetazione;</p> <p>f) ostacoli fissi ai margini della strada;</p> <p>g) creazione di parcheggi sicuri;</p> <p>h) utenti vulnerabili (ad esempio, pedoni, ciclisti, motociclisti);</p> <p>h) disposizioni per gli utenti della strada vulnerabili:</p> <ul style="list-style-type: none"> i) disposizioni per i pedoni, ii) disposizioni per i ciclisti, iii) disposizioni per gli utilizzatori dei veicoli a motore a due ruote; <p>i) adattamento ergonomico di sistemi stradali di contenimento (mezzette stradali e guardrail di sicurezza per evitare pericoli agli utenti vulnerabili).</p> <p>3. Criteri applicabili nella fase di ultimazione:</p> <p>a) sicurezza degli utenti della strada e visibilità in varie circostanze, quali oscurità e condizioni meteorologiche prevedibili;</p> <p>b) leggibilità della segnaletica verticale e della segnaletica orizzontale;</p> <p>c) condizioni del fondo stradale.</p> <p>4. Criteri applicabili nella prima fase di funzionamento: valutazione della sicurezza stradale alla luce dell'effettivo comportamento degli utenti.</p> <p>La realizzazione di un controllo in qualsiasi fase può comportare la necessità di riesaminare i criteri applicabili a fasi precedenti.</p>	<p>3. Criteri applicabili nella fase della progettazione esecutiva:</p> <p>a) analisi della sicurezza degli utenti in circostanze particolari (scarsa visibilità, scarsa illuminazione, condizioni meteorologiche non ottimali);</p> <p>b) intellegibilità della segnaletica verticale e orizzontale;</p> <p>c) analisi delle condizioni della pavimentazione stradale.</p> <p>4. Criterio applicabile nella prima fase di funzionamento: valutazione della sicurezza stradale alla luce dell'effettivo comportamento degli utenti.</p>	
<p>ALLEGATO II bis</p> <p>COMPONENTI INDICATIVE DELLE ISPEZIONI DI SICUREZZA STRADALE MIRATE</p> <p>1. Allineamento stradale e sezione trasversale:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) visibilità e distanze di visibilità; b) limite di velocità e suddivisione in zone con assegnazione dello stesso limite di velocità; c) allineamento auto esplicativo (vale a dire "leggibilità" dell'allineamento da parte degli utenti della strada); d) accesso a proprietà adiacenti e conseguenze; e) trattamenti in corrispondenza di ponti e ponticelli; f) accessi dei veicoli di emergenza e di servizio; g) configurazione dei margini della strada (baucine, scalinamento tra corsia e banchina, pendenze di stierzo e riporto). <p>2. Ineroci e interscambi:</p>	<p>ALLEGATO II bis - COMPONENTI INDICATIVE DELLE ISPEZIONI DI SICUREZZA STRADALE MIRATE.</p> <p>1. Allineamento stradale e sezione trasversale:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) visibilità e distanze di visibilità; b) limite di velocità e suddivisione in zone con assegnazione dello stesso limite di velocità; c) allineamento auto esplicativo (vale a dire "leggibilità" dell'allineamento da parte degli utenti della strada); d) accesso a proprietà adiacenti e conseguenze; e) accessi dei veicoli di emergenza e di servizio; f) trattamenti in corrispondenza di ponti e ponticelli; g) configurazione dei margini della strada, (baucine, scalinamento tra corsia e banchina, pendenze di stierzo e riporto). <p>2. Ineroci e interscambi:</p>	



Testo della direttiva 2008/96/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2019/1936/UE	Decreto legislativo 35/2011 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo	Note
<p>scalinamento tra corsia e banchina, pendenze di sterzo e riporto).</p> <p>2. Incroci e interseambi:</p> <ul style="list-style-type: none">a) adeguatezza del tipo di incrocio/intercambio;b) geometria della configurazione dell'incrocio/intercambio;c) visibilità e leggibilità (percezione) degli incroci;d) visibilità in corrispondenza dell'incrocio;e) configurazione delle corsie di incanalamento in corrispondenza degli incroci;f) controllo del traffico all'incrocio (per esempio regolato da segnale di stop, semafori ecc.);g) esistenza di passaggi pedonali e ciclabili. <p>3. Disposizioni per gli utenti della strada vulnerabili:</p> <ul style="list-style-type: none">a) disposizioni per i pedoni;b) disposizioni per i ciclisti;c) disposizioni per gli utilizzatori dei veicoli a motore a due ruote;d) trasporto pubblico e infrastrutture;e) passaggi a livello stradali/ferroviari (con particolare riferimento al tipo di passaggio e indicando se sia presidiate, non presidiate, manuale o automatizzato). <p>4. Illuminazione, segnaletica verticale e orizzontale:</p> <ul style="list-style-type: none">a) segnaletica verticale coerente, che non impedisca la visibilità;b) leggibilità della segnaletica verticale (posizione, dimensioni, colore);c) segnali stradali;d) segnaletica orizzontale e delimitazione coerenti;e) leggibilità della segnaletica orizzontale (posizione, dimensioni e catarifrangenza in condizioni di asciutto o bagnato);f) contrasto adeguato della segnaletica orizzontale;g) illuminazione di strade e incroci;h) apparecchiature adeguate ai margini della carreggiata. <p>5. Segnali stradali luminosi:</p> <ul style="list-style-type: none">a) funzionamento;b) visibilità.	<p>Decreto legislativo 35/2011 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo</p> <ul style="list-style-type: none">a) adeguatezza del tipo di incrocio/intercambio;b) geometria della configurazione dell'incrocio/intercambio;c) visibilità e leggibilità (percezione) degli incroci;d) visibilità in corrispondenza dell'incrocio;e) configurazione delle corsie di incanalamento in corrispondenza degli incroci;f) controllo del traffico all'incrocio, per esempio regolato da segnale di stop, semafori e similari;g) esistenza di passaggi pedonali e ciclabili. <p>3. Disposizioni per gli utenti della strada vulnerabili:</p> <ul style="list-style-type: none">a) disposizioni per i pedoni;b) disposizioni per i ciclisti;c) disposizioni per gli utilizzatori dei veicoli a motore a due ruote;d) trasporto pubblico e infrastrutture;e) passaggi a livello stradali/ferroviari, con particolare riferimento al tipo di passaggio e indicando se sia presidiate, non presidiate, manuale o automatizzato. <p>4. Illuminazione, segnaletica verticale e orizzontale:</p> <ul style="list-style-type: none">a) segnaletica verticale coerente, che non impedisca la visibilità;b) leggibilità della segnaletica verticale con riferimento alla posizione, alle dimensioni e al colore;c) segnali stradali;d) segnaletica orizzontale e delimitazione coerenti;e) leggibilità della segnaletica orizzontale con riferimento alla posizione, alle dimensioni e alla catarifrangenza in condizioni di asciutto o bagnato;f) contrasto adeguato della segnaletica orizzontale;g) illuminazione di strade e incroci;h) apparecchiature adeguate ai margini della carreggiata. <p>5. Segnali stradali luminosi</p> <ul style="list-style-type: none">a) funzionamento;b) visibilità. <p>6. Oggetti, zone libere da ostacoli, sistemi stradali di contenimento:</p> <ul style="list-style-type: none">a) ambiente ai margini della strada, compresa la vegetazione;b) pericoli ai margini della strada e distanza dal bordo della carreggiata o della pista ciclabile;	



Testo della direttiva 2008/96/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2019/1936/UE.	Decreto legislativo 35/2011 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo	Note
<p>6. Oggetti, zone libere da ostacoli, sistemi stradali di contenimento;</p> <p>a) ambiente ai margini della strada, compresa la vegetazione;</p> <p>b) pericoli ai margini della strada e distanza dal bordo della carreggiata o della pista ciclabile;</p> <p>c) adattamento ergonomico dei sistemi stradali di contenimento (mezzerie stradali e guardrail di sicurezza per evitare pericoli agli utenti della strada vulnerabili);</p> <p>d) trattamenti finali dei guardrail di sicurezza;</p> <p>e) sistemi stradali di contenimento adeguati in corrispondenza di ponti e ponticelli;</p> <p>f) recinzioni (in strade ad accesso limitato).</p> <p>7. Manto stradale:</p> <p>a) difetti del manto stradale;</p> <p>b) resistenza allo slittamento;</p> <p>c) materiale incoerente/ghiaia/sassi;</p> <p>d) accumulo d'acqua, scolo.</p> <p>8. Ponti e gallerie:</p> <p>a) presenza e numero di ponti, nonché informazioni pertinenti che li riguardano;</p> <p>b) presenza e numero di gallerie, nonché informazioni pertinenti che le riguardano;</p> <p>c) elementi visivi che rappresentano rischi per la sicurezza dell'infrastruttura.</p> <p>9. Altre tematiche:</p> <p>a) predisposizione di aree di parcheggio e aree di sosta sicure;</p> <p>b) predisposizione per veicoli pesanti;</p> <p>c) abbagliamento da fari anteriori;</p> <p>d) lavori stradali;</p> <p>e) attività ai margini della strada poco sicure;</p> <p>f) informazioni adeguate nelle apparecchiature STI (per esempio pannelli a messaggio variabile);</p> <p>g) flora e fauna selvatiche, animali;</p> <p>h) segnali di avvertimento in prossimità di scuole (se pertinente).</p>	<p>c) adattamento ergonomico dei sistemi stradali di contenimento: mezzerie stradali e guardrail di sicurezza per evitare pericoli agli utenti della strada vulnerabili;</p> <p>d) trattamenti finali dei guardrail di sicurezza;</p> <p>e) sistemi stradali di contenimento adeguati in corrispondenza di ponti e ponticelli;</p> <p>f) recinzioni, in strade ad accesso limitato.</p> <p>7. Manto stradale:</p> <p>a) difetti del manto stradale;</p> <p>b) resistenza allo slittamento;</p> <p>c) materiale incoerente/ghiaia/sassi;</p> <p>d) accumulo d'acqua, scolo.</p> <p>8. Ponti e gallerie:</p> <p>a) presenza e numero di ponti, nonché informazioni pertinenti che li riguardano;</p> <p>b) presenza e numero di gallerie, nonché informazioni pertinenti che le riguardano;</p> <p>c) elementi visivi che rappresentano rischi per la sicurezza dell'infrastruttura.</p> <p>9. Altre tematiche:</p> <p>a) predisposizione di aree di parcheggio e aree di sosta sicure;</p> <p>b) predisposizione per veicoli pesanti;</p> <p>c) abbagliamento da fari anteriori;</p> <p>d) lavori stradali;</p> <p>e) attività ai margini della strada poco sicure;</p> <p>f) informazioni adeguate nelle apparecchiature di sistemi di trasporto intelligenti (STI), quali, a titolo esemplificativo, pannelli a messaggio variabile;</p> <p>g) flora e fauna selvatiche, animali;</p> <p>h) segnali di avvertimento in prossimità di scuole.</p>	<p>ALLEGATO III allegato III direttiva 2008/96/CE (previsto dall'articolo 5)</p>



Testo della direttiva 2008/96/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2019/1936/UE	Decreto legislativo 35/2011 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo	Note
<p>CLASSIFICAZIONE DEI TRATTI STRADALI AD ELEVATA CONCENTRAZIONE DI INCIDENTI E CLASSIFICAZIONE DELLA SICUREZZA DELLA RETE</p>	<p>CLASSIFICAZIONE DEI TRATTI STRADALI AD ELEVATA CONCENTRAZIONE DI INCIDENTI E CLASSIFICAZIONE DELLA SICUREZZA DELLA RETE</p>	
<p>1. Criteri per l'individuazione dei tratti stradali ad elevata concentrazione di incidenti</p> <p>L'individuazione dei tratti stradali ad elevata concentrazione di incidenti tiene conto per lo meno del numero di incidenti mortali nel corso degli anni precedenti per unità di distanza in rapporto al volume di traffico e, nel caso di incroci e svincoli, per punto di intersezione.</p>	<p>1. Criteri per l'individuazione dei tratti stradali ad elevata concentrazione di incidenti</p> <p>L'individuazione dei tratti stradali ad elevata concentrazione di incidenti deve tener conto del numero di incidenti mortali nel corso degli anni precedenti per unità di distanza in rapporto al volume di traffico e, nel caso di intersezioni e svincoli, per punto di intersezione.</p>	
<p>2. Criteri per l'individuazione dei tratti stradali da esaminare nell'ambito della classificazione della sicurezza della rete</p> <p>L'individuazione dei tratti stradali da esaminare nell'ambito della classificazione della sicurezza della rete tiene conto dei potenziali risparmi in termini di costi degli incidenti. I tratti stradali sono classificati in categorie. Per ogni categoria stradale, i tratti stradali sono esaminati e classificati sulla base di fattori collegati alla sicurezza, come la concentrazione degli incidenti, il volume di traffico e la tipologia dello stesso.</p> <p>Per ogni categoria stradale, la classificazione della sicurezza della rete si traduce in un elenco prioritario dei tratti stradali in cui un miglioramento dell'infrastruttura dovrebbe rivelarsi molto efficace.</p>	<p>2. Criteri per l'individuazione dei tratti stradali da esaminare nell'ambito della classificazione della sicurezza della rete</p> <p>L'individuazione dei tratti stradali da esaminare nell'ambito della classificazione della sicurezza della rete tiene conto dei potenziali risparmi in termini di costi degli incidenti. I tratti stradali sono classificati in categorie. Per ogni categoria stradale, i tratti stradali sono esaminati e classificati sulla base di fattori collegati alla sicurezza, come la concentrazione degli incidenti, il volume di traffico e la tipologia dello stesso. Per ogni categoria stradale, la classificazione della sicurezza della rete si traduce in un elenco prioritario dei tratti stradali in cui un miglioramento dell'infrastruttura dovrebbe rivelarsi molto efficace.</p>	
<p>3. Elementi di valutazione per le visite in loco dei gruppi di esperti:</p>	<p>3. Elementi di valutazione per le visite in loco:</p>	
<p>a) una descrizione del tratto stradale;</p> <p>b) il riferimento ad eventuali relazioni anteriori sullo stesso tratto stradale;</p> <p>c) l'esame delle eventuali relazioni di incidenti;</p> <p>d) il numero di incidenti, decessi e feriti gravi nel corso dei tre anni precedenti;</p> <p>e) un pacchetto di potenziali misure correttive da mettere in atto entro varie scadenze che preveda ad esempio:</p>	<p>a) descrizione del tratto stradale;</p> <p>b) riferimento ad eventuali relazioni anteriori relative allo stesso tratto stradale;</p> <p>c) esame delle eventuali relazioni di incidenti;</p> <p>d) numero di incidenti, decessi e feriti gravi nel corso dei tre anni precedenti;</p> <p>e) individuazione delle potenziali misure correttive da adottare, fra le quali:</p>	
<p>— eliminazione degli ostacoli fissi al margine della strada o applicazione di dispositivi di protezione dei medesimi;</p> <p>— riduzione dei limiti di velocità e avanzato ed avanzato controllo della</p>	<p>— miglioramento del tracciato piano altimetrico;</p> <p>— miglioramento delle intersezioni;</p> <p>— eliminazione degli ostacoli fissi al margine della strada o applicazione di dispositivi di protezione dei medesimi;</p> <p>— miglioramento della visibilità in diverse condizioni meteorologiche e di illuminazione;</p> <p>— miglioramento delle condizioni di sicurezza delle pertinenze della</p>	



Testo della direttiva 2008/96/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2019/1936/UE	Decreto legislativo 35/2011 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo	Note
<p>velocità a livello locale;</p> <ul style="list-style-type: none">- miglioramento della visibilità in diverse condizioni meteorologiche e di luminosità;- miglioramento delle condizioni di sicurezza delle attrezzature al margine della strada quali i sistemi di ritenuta stradale;- miglioramento della coerenza, della visibilità, della leggibilità e della collocazione della segnaletica orizzontale (inclusa l'applicazione di rallentatori sonori) e della segnaletica verticale;- protezione contro la caduta di sassi, smottamenti del terreno e valanghe;- miglioramento dell'aderenza/vivibilità del fondo stradale;- nuova concezione dei sistemi di ritenuta stradale;- inasprimento e miglioramento delle barriere protettive al centro strada;- modifica degli schemi di sorpasso;- miglioramento di incroci/svincoli/passaggi a livello;- modifica dell'allineamento;- modifica della larghezza stradale, aggiunta di una corsia d'emergenza;- installazione di un dispositivo di gestione e di controllo del traffico;- riduzione dei potenziali conflitti con gli utenti della strada più vulnerabili;- adeguamento della strada agli standard edizionali;- miglioramento o sostituzione del manto stradale;- utilizzo di segnali stradali intelligenti;- miglioramento dei sistemi di trasporto intelligenti e dei servizi telematici ai fini dell'interoperabilità, dell'emergenza e della segnaletica. <p>ALLEGATO III COMPONENTI INDICATIVE DELLE VALUTAZIONI DELLA SICUREZZA DELLE STRADE A LIVELLO DI RETE</p> <p>1. Aspetti generali:</p> <ul style="list-style-type: none">a) tipo di strada in relazione al tipo e alle dimensioni delle regioni/città da essa collegate;b) lunghezza del tratto stradale;c) tipo di zona (extraurbana, urbana);d) uso del suolo (istruzione, commercio, industria e attività	<p>strada quali i sistemi di ritenuta stradale;</p> <ul style="list-style-type: none">- miglioramento della coerenza, della visibilità, della leggibilità e della collocazione della segnaletica orizzontale e verticale (coordinamento dei potenziali conflitti con gli utenti della strada più vulnerabili);- miglioramento delle caratteristiche superficiali della pavimentazione stradale;- adeguamento dei limiti di velocità;- protezione contro la caduta di sassi, smottamenti del terreno e valanghe;- installazione di un dispositivo di gestione e di controllo del traffico;- installazione o miglioramento dei sistemi di trasporto intelligenti e dei servizi telematici ai fini dell'interoperabilità, dell'emergenza e della segnaletica. <p>ALLEGATO III - COMPONENTI INDICATIVE DELLE VALUTAZIONI DELLA SICUREZZA DELLE STRADE A LIVELLO DI RETE</p> <p>1. Aspetti generali:</p> <ul style="list-style-type: none">a) tipo di strada in relazione al tipo e alle dimensioni delle regioni/città da essa collegate;b) lunghezza del tratto stradale;c) tipo di zona, extraurbana o urbana;d) uso del suolo; istruzione, commercio, industria e attività	



Testo della direttiva 2008/96/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2019/1936/UE	Decreto legislativo 35/2011 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo	Note
<p>manifatturiere, residenziale, agricoltura, aree non edificate); e) densità di punti di accesso alle proprietà; f) presenza di strada di servizio (per esempio per negozi); g) presenza di lavori stradali; h) presenza di parcheggi.</p> <p>2. Volume di traffico: a) volume di traffico; b) volume di motocicli osservato; c) volume di pedoni osservato su entrambi i lati, rilevando se "lungo la carreggiata" o "in attraversamento"; d) volume di biciclette osservato su entrambi i lati, rilevando se "lungo la carreggiata" o "in attraversamento"; e) volume di veicoli pesanti osservato; f) flussi di pedoni stimati, determinati dalle caratteristiche dell'uso del suolo adiacente; g) flussi di biciclette stimati, determinati dalle caratteristiche dell'uso del suolo adiacente;</p> <p>3. Dati sugli incidenti: a) numero, ubicazione e causa degli incidenti mortali per gruppo di utenti della strada; b) numero e ubicazione degli incidenti con feriti gravi per gruppo di utenti della strada.</p> <p>4. Caratteristiche operative: a) limite di velocità (generale, per i motocicli, per i camion); b) velocità di esercizio (85° percentile); c) gestione della velocità e/o moderazione del traffico; d) presenza di dispositivi STI: segnaletori di code, pannelli a messaggio variabile; e) segnali di avvertimento in prossimità di scuole; f) presenza di un supervisore per l'attraversamento in prossimità di scuole nei periodi prescritti.</p> <p>5. Caratteristiche geometriche: a) caratteristiche della sezione trasversale (numero, tipo e larghezza delle corsie, configurazione e materiale delle banchine mediane centrali, piste ciclabili, sentieri pedonali ecc.), compresa la relativa variabilità; b) curvatura orizzontale; c) grado e allineamento verticale; d) visibilità e distanze di visibilità.</p>	<p>manifatturiere, residenziale, agricoltura, aree non edificate; e) densità di punti di accesso alle proprietà; f) presenza di strada di servizio, quale, a titolo esemplificativo, per accesso a negozi; g) presenza di lavori stradali; h) presenza di parcheggi.</p> <p>2. Volume di traffico: a) volume di traffico; b) volume di motocicli osservato; c) volume di pedoni osservato su entrambi i lati, rilevando se "lungo la carreggiata" o "in attraversamento"; d) volume di biciclette osservato su entrambi i lati, rilevando se "lungo la carreggiata" o "in attraversamento"; e) volume di veicoli pesanti osservato; f) flussi di pedoni stimati, determinati dalle caratteristiche dell'uso del suolo adiacente; g) flussi di biciclette stimati, determinati dalle caratteristiche dell'uso del suolo adiacente;</p> <p>3. Dati sugli incidenti: a) numero, ubicazione e causa degli incidenti mortali per gruppo di utenti della strada; b) numero e ubicazione degli incidenti con feriti gravi per gruppo di utenti della strada.</p> <p>4. Caratteristiche operative: a) limite di velocità generale, per i motocicli, per i camion; b) velocità di esercizio (85° percentile); c) gestione della velocità e/o moderazione del traffico; d) presenza di dispositivi di sistemi di trasporto intelligenti (STI): segnaletori di code, pannelli a messaggio variabile; e) segnali di avvertimento in prossimità di scuole; f) presenza di un supervisore per l'attraversamento in prossimità di scuole nei periodi prescritti.</p> <p>5. Caratteristiche geometriche: a) caratteristiche della sezione trasversale, quali, a titolo esemplificativo, numero, tipo e larghezza delle corsie, configurazione e materiale delle banchine mediane centrali, piste ciclabili, sentieri pedonali, compresa la relativa variabilità; b) curvatura orizzontale; c) grado e allineamento verticale;</p>	



Testo della direttiva 2008/96/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2019/1936/UE

6. Oggetti, zone libere da ostacoli, sistemi stradali di contenimento;
- a) ambiente al margine della strada e zone libere da ostacoli;
 - b) ostacoli fissi al margine della strada (per esempio pali per l'illuminazione, alberi ecc.);
 - c) distanza degli ostacoli dal margine della strada;
 - d) densità di ostacoli;
 - e) rallentatori a effetto acustico;
 - f) sistemi stradali di contenimento.
7. Ponti e gallerie:
- a) presenza e numero di ponti, comprese le informazioni pertinenti;
 - b) presenza e numero di gallerie, comprese le informazioni pertinenti;
 - c) elementi visivi che rappresentano rischi per la sicurezza dell'infrastruttura.
8. Incroci:
- a) tipo di incrocio e numero di diramazioni (con particolare attenzione al tipo di controllo e alla presenza di svolte protette);
 - b) presenza di canalizzazione;
 - c) qualità dell'incrocio;
 - d) volume stradale all'incrocio;
 - e) presenza di passaggi a livello (con particolare attenzione al tipo di attraversamento e indicando se sia presidato, non presidato, manuale o automatizzato).
9. Manutenzione:
- a) difetti del manto stradale;
 - b) resistenza allo slittamento del manto stradale;
 - c) condizioni della banchina (compresa la vegetazione);
 - d) condizioni della segnaletica verticale, della segnaletica orizzontale e della delimitazione;
 - e) condizioni dei sistemi stradali di contenimento.
10. Strutture per gli utenti della strada vulnerabili:
- a) passaggi pedonali e ciclabili (attraversamenti superficiali e separazione dei livelli);
 - b) passaggi ciclabili (attraversamenti superficiali e separazione dei livelli);
 - c) recinzione per i pedoni;
 - d) esistenza di marciapiede o struttura separata;

Decreto legislativo 35/2011 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo

- d) visibilità e distanze di visibilità.
6. Oggetti, zone libere da ostacoli, sistemi stradali di contenimento;
- a) ambiente al margine della strada e zone libere da ostacoli;
 - b) ostacoli fissi al margine della strada quali, a titolo esemplificativo, pali per l'illuminazione e alberi;
 - c) distanza degli ostacoli dal margine della strada;
 - d) densità di ostacoli;
 - e) rallentatori a effetto acustico;
 - f) sistemi stradali di contenimento.
7. Ponti e gallerie:
- a) presenza e numero di ponti, comprese le informazioni pertinenti;
 - b) presenza e numero di gallerie, comprese le informazioni pertinenti;
 - c) elementi visivi che rappresentano rischi per la sicurezza dell'infrastruttura.
8. Incroci:
- a) tipo di incrocio e numero di diramazioni, con particolare attenzione al tipo di controllo e alla presenza di svolte protette;
 - b) presenza di canalizzazione;
 - c) qualità dell'incrocio;
 - d) volume stradale all'incrocio;
 - e) presenza di passaggi a livello, con particolare attenzione al tipo di attraversamento e indicando se sia presidato, non presidato, manuale o automatizzato.
9. Manutenzione:
- a) difetti del manto stradale;
 - b) resistenza allo slittamento del manto stradale;
 - c) condizioni della banchina (compresa la vegetazione);
 - d) condizioni della segnaletica verticale, della segnaletica orizzontale e della delimitazione;
 - e) condizioni dei sistemi stradali di contenimento.
10. Strutture per gli utenti della strada vulnerabili:
- a) passaggi pedonali e ciclabili (attraversamenti superficiali e separazione dei livelli);
 - b) passaggi ciclabili (attraversamenti superficiali e separazione dei livelli);
 - c) recinzione per i pedoni;

Note



Testo della direttiva 2008/96/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2019/1936/UE	Decreto legislativo 35/2011 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo	Note
<p>e) strutture per biciclette e relativo tipo (piste ciclabili, corsie ciclabili, altro);</p> <p>f) qualità dei passaggi pedonali con riguardo alla visibilità e alla segnalazione di ciascuna struttura;</p> <p>g) strutture di attraversamento pedonale e ciclabile nella diramazione di ingresso di una strada minore che si unisce alla rete.</p> <p>h) esistenza di percorsi alternativi per pedoni e ciclisti dove non sono presenti strutture separate.</p> <p>11. Sistemi pre/post urto per incidenti stradali ed elementi di mitigazione della gravità:</p> <p>a) centri operativi della rete e altre strutture di pattugliamento;</p> <p>b) meccanismi per informare gli utenti della strada delle condizioni di guida al fine di prevenire incidenti o inconvenienti;</p> <p>c) sistemi di rilevamento automatico di incidenti (automatic incident detection - AID); sensori e videocamere;</p> <p>d) sistemi di gestione degli incidenti;</p> <p>e) sistemi per comunicare con servizi di soccorso.</p>	<p>d) esistenza di marciapiede o struttura separata;</p> <p>e) strutture per biciclette e relativo tipo, quali, a titolo esemplificativo, piste ciclabili, corsie ciclabili e similari;</p> <p>f) qualità dei passaggi pedonali con riguardo alla visibilità e alla segnalazione di ciascuna struttura;</p> <p>g) strutture di attraversamento pedonale e ciclabile nella diramazione di ingresso di una strada minore che si unisce alla rete.</p> <p>h) esistenza di percorsi alternativi per pedoni e ciclisti dove non sono presenti strutture separate.</p> <p>11. Sistemi pre o post urto per incidenti stradali ed elementi di mitigazione della gravità:</p> <p>a) centri operativi della rete e altre strutture di pattugliamento;</p> <p>b) meccanismi per informare gli utenti della strada delle condizioni di guida al fine di prevenire incidenti o inconvenienti;</p> <p>c) sistemi di rilevamento automatico di incidenti (automatic incident detection - AID); sensori e videocamere;</p> <p>d) sistemi di gestione degli incidenti;</p> <p>e) sistemi per comunicare con servizi di soccorso.</p>	
<p>ALLEGATO IV</p> <p>INFORMAZIONI CHE DEVONO FIGURARE NELLE RELAZIONI DI INCIDENTI</p> <p>Le relazioni di incidenti devono contenere i seguenti elementi:</p> <p>1) localizzazione quanto più esatta possibile dell'incidente;</p> <p>1. localizzazione dell'incidente (più esatta possibile), comprendente le coordinate GNSS;</p> <p>2) immagini e/o diagrammi del luogo dell'incidente;</p> <p>3) data e ora dell'incidente;</p> <p>4) informazioni relative alla strada, quali la natura della zona, il tipo di strada, il tipo di incrocio o di svincolo ma anche la segnaletica</p>	<p>ALLEGATO IV</p> <p>(allegato IV direttiva 2008/96/CE) (previsto dall'articolo 7)</p> <p>INFORMAZIONI CHE DEVONO FIGURARE NELLE RELAZIONI DI INCIDENTI</p> <p>Le relazioni di incidenti devono contenere i seguenti elementi:</p> <p>1) localizzazione dell'incidente (eventualmente anche georeferenziata con coordinate GPS);</p> <p>1) localizzazione dell'incidente più esatta possibile, comprendente le coordinate GNSS (<i>global navigation satellite system</i>);</p> <p>2) immagini e/o diagrammi del luogo dell'incidente;</p> <p>3) data e ora dell'incidente;</p>	

<p>Testo della direttiva 2008/96/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2019/1936/UE</p>	<p>Decreto legislativo 35/2011 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo</p>	<p>Note</p>
<p>verticale, il numero di corsie, la segnaletica orizzontale, il rivestimento stradale, l'illuminazione e le condizioni meteorologiche, i limiti di velocità, gli ostacoli al margine della strada;</p> <p>5) gravità dell'incidente, incluso il numero delle persone decedute e ferite, eventualmente secondo criteri comuni da definire secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 13, paragrafo 3;</p> <p>5. gravità dell'incidente.</p> <p>6) caratteristiche delle persone interessate quali età, sesso, nazionalità, tasso di alcolemia, utilizzo o meno dei dispositivi di sicurezza;</p> <p>7) dati relativi ai veicoli coinvolti (tipo, età, paese, eventuali dispositivi di sicurezza, data dell'ultima revisione periodica in conformità della legislazione applicabile);</p> <p>8) dati relativi all'incidente quali tipo di incidente, tipo di collisione, manovre del veicolo e del conducente;</p> <p>9) se del caso, informazioni relative al periodo di tempo intercorso tra l'incidente e la sua registrazione ovvero l'arrivo del servizio di soccorso.</p>	<p>4) informazioni relative all'infrastruttura (ambiente circostante, tipologia di strada, tipologia di intersezione e svincolo, numero di corsie, segnaletica orizzontale e verticale, pavimentazione stradale, illuminazione, condizioni meteorologiche, limiti di velocità, ostacoli al margine della strada);</p> <p>5) gravità dell'incidente, incluso il numero delle persone decedute e ferite;</p> <p>5) gravità dell'incidente;</p> <p>6) caratteristiche delle persone coinvolte nell'incidente (età, sesso, nazionalità, tasso di alcolemia, presenza di sostanze stupefacenti, utilizzo dei dispositivi di sicurezza);</p> <p>7) dati relativi ai veicoli coinvolti (tipo, età, paese, presenza di dispositivi di sicurezza, data dell'ultima revisione periodica in conformità della legislazione vigente);</p> <p>8) dati relativi all'incidente (tipo di incidente, tipo di collisione, manovre del veicolo e del conducente);</p> <p>9) informazioni relative al periodo di tempo intercorso tra l'incidente e la sua registrazione ovvero l'arrivo del servizio di soccorso.</p>	<p>4) informazioni relative all'infrastruttura (ambiente circostante, tipologia di strada, tipologia di intersezione e svincolo, numero di corsie, segnaletica orizzontale e verticale, pavimentazione stradale, illuminazione, condizioni meteorologiche, limiti di velocità, ostacoli al margine della strada);</p> <p>5) gravità dell'incidente, incluso il numero delle persone decedute e ferite;</p> <p>5) gravità dell'incidente;</p> <p>6) caratteristiche delle persone coinvolte nell'incidente (età, sesso, nazionalità, tasso di alcolemia, presenza di sostanze stupefacenti, utilizzo dei dispositivi di sicurezza);</p> <p>7) dati relativi ai veicoli coinvolti (tipo, età, paese, presenza di dispositivi di sicurezza, data dell'ultima revisione periodica in conformità della legislazione vigente);</p> <p>8) dati relativi all'incidente (tipo di incidente, tipo di collisione, manovre del veicolo e del conducente);</p> <p>9) informazioni relative al periodo di tempo intercorso tra l'incidente e la sua registrazione ovvero l'arrivo del servizio di soccorso.</p>

<p>Articoli da 2 a 4 della direttiva (UE) 2019/1936</p> <p>ARTICOLO 2</p> <p>Recepimento</p>	<p>Articoli dello schema di decreto legislativo di recepimento</p>	<p>Note</p> <p>L'articolo 2 della direttiva individua termine e modalità di recepimento</p>
<p>1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 17 dicembre 2021. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni. Le disposizioni adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono stabilite dagli Stati membri.</p> <p>2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni principali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.</p> <p>ARTICOLO 3</p> <p>Entrata in vigore</p>	<p>L'articolo 3 della direttiva disciplina l'entrata in vigore della direttiva</p>	<p>L'articolo 3 della direttiva disciplina l'entrata in vigore della direttiva</p>



Articoli da 2 a 4 della direttiva (UE) 2019/1936 La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.	Articoli dello schema di decreto legislativo di recepimento	Note
ARTICOLO 4 <i>Destinatari</i> Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.		L'articolo 4 della direttiva individua i destinatari
	Art. 15 <i>(Clausola di invarianza finanziaria)</i> 1. Dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti previsti dal presente decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.	



RELAZIONE TECNICA

Lo schema di provvedimento in esame intende recepire nell'ordinamento nazionale la direttiva (UE) 2019/1936 del Parlamento europeo e del Consiglio 23 ottobre 2019 che modifica la direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali.

L'Unione europea ha posto come obiettivo strategico l'avvicinarsi all'azzeramento degli incidenti mortali entro il 2050 e come obiettivo intermedio il dimezzamento entro il 2030 del numero di feriti gravi rispetto al 2020. La direttiva è stata adottata con l'obiettivo di definire procedure atte a garantire un livello sistematicamente elevato di sicurezza stradale su tutta la rete TEN-T e sulla rete di autostrade e strade principali nell'Unione. Il termine per il recepimento è stato fissato al 17 dicembre 2021.

L'intervento normativo si configura quale adempimento di un obbligo gravante sull'Italia in qualità di Stato Membro dell'Unione europea.

Lo stesso risulta coerente con il programma di Governo in quanto si colloca nell'ambito della priorità politica "Sviluppo di infrastrutture sostenibili e resilienti, anche per tenere conto degli effetti dei cambiamenti climatici" individuata dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili con la direttiva "Indirizzi generali per l'attività amministrativa e la gestione per l'anno 2021" del 31 marzo 2021, n. 127. Il provvedimento, pertanto, intende perseguire l'obiettivo strategico "Sviluppo delle infrastrutture per la mobilità sostenibile, anche attraverso la piena utilizzazione dei fondi del PNRR" e i connessi obiettivi operativi: a) "Vigilanza e monitoraggio delle opere delle Concessionarie autostradali, anche al fine di assicurare la loro funzionalità e la sicurezza delle persone, e di definire tempestivamente eventuali interventi di tipo correttivo"; b) "Vigilanza e monitoraggio delle strade di interesse nazionale gestite da ANAS S.p.A., anche al fine di assicurare la loro funzionalità e la sicurezza delle persone, e di definire tempestivamente eventuali interventi di tipo correttivo".

Lo schema di decreto modifica il decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35 di recepimento della direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali.

L'emanazione del presente decreto legislativo dà attuazione alla delega al Governo di cui all'articolo 1 e all'allegato A punto 31, della legge 22 aprile 2021, n. 53.

Le attività previste dallo schema di decreto in esame sono finanziate mediante tariffe a carico degli enti gestori delle infrastrutture stradali, analogamente a quelle già disciplinate dal d.lgs. 35/2011. Si precisa a tal riguardo che già l'art. 10, comma 1, del d.lgs. 35/2011, non modificato dal provvedimento in esame, ha disposto che il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, provvede al finanziamento delle attività di controllo, classificazione e ispezione, mediante tariffe da porre a carico degli enti gestori, non pubblici, da determinarsi ai sensi dell'articolo 4, della legge 4 giugno 2010, n. 96. Successivamente, con decreto n. 398 del 7 agosto 2017 del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono state determinate tali tariffe. Gli Enti gestori non pubblici versano la tariffa sul conto entrate del bilancio dello Stato - capitolo 2454, articolo 23 - capo 15", - Tesoreria Centrale. Infine, ai sensi dell'articolo 4, comma 4, del citato D.M. n. 398 del 7 agosto 2017 che prevede la riassegnazione su appositi capitoli di bilancio del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, le risorse sono riassegnate sul capitolo 1642 istituito in data 2.01.2019 con decreto del





Ministero dell'economia e delle finanze, registrato il 31.12.2018 numero foglio 1705 e denominato "Spese necessarie allo svolgimento delle attività relative al controllo sui progetti di infrastrutture stradali, alla classificazione della rete ed all'ispezione sulle strade esistenti."

Si evidenzia, inoltre, che le ispezioni mirate introdotte dalla direttiva UE/1936/2019 e recepite nello schema di provvedimento all'articolo 5, erano già state previste dalle linee guida, emanate ai sensi dell'art. 8 del d.lgs. 35/2011 con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 137 del 2 maggio 2012, e definite in dette linee guida come ispezioni puntuali e, pertanto, rientrano nelle attività finanziate con le tariffe che versano gli enti gestori delle infrastrutture stradali.

Lo schema di decreto si compone di 9 articoli.

Art. 1

L'articolo sostituisce l'art. 1 del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35 e disciplina l'oggetto e l'ambito di applicazione dello schema di provvedimento.

L'articolo non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Per quanto riguarda la disposizione recata dal comma 6 in merito alle attività delle regioni e delle province, si precisa che tale disposizione riproduce nella sostanza quella di cui al comma 4 del medesimo art. 1 del vigente decreto legislativo n. 35 del 2011 e, pertanto, la stessa non risulta innovativa in merito ad ulteriori compiti e competenze attribuite ai citati enti locali.

Art. 2

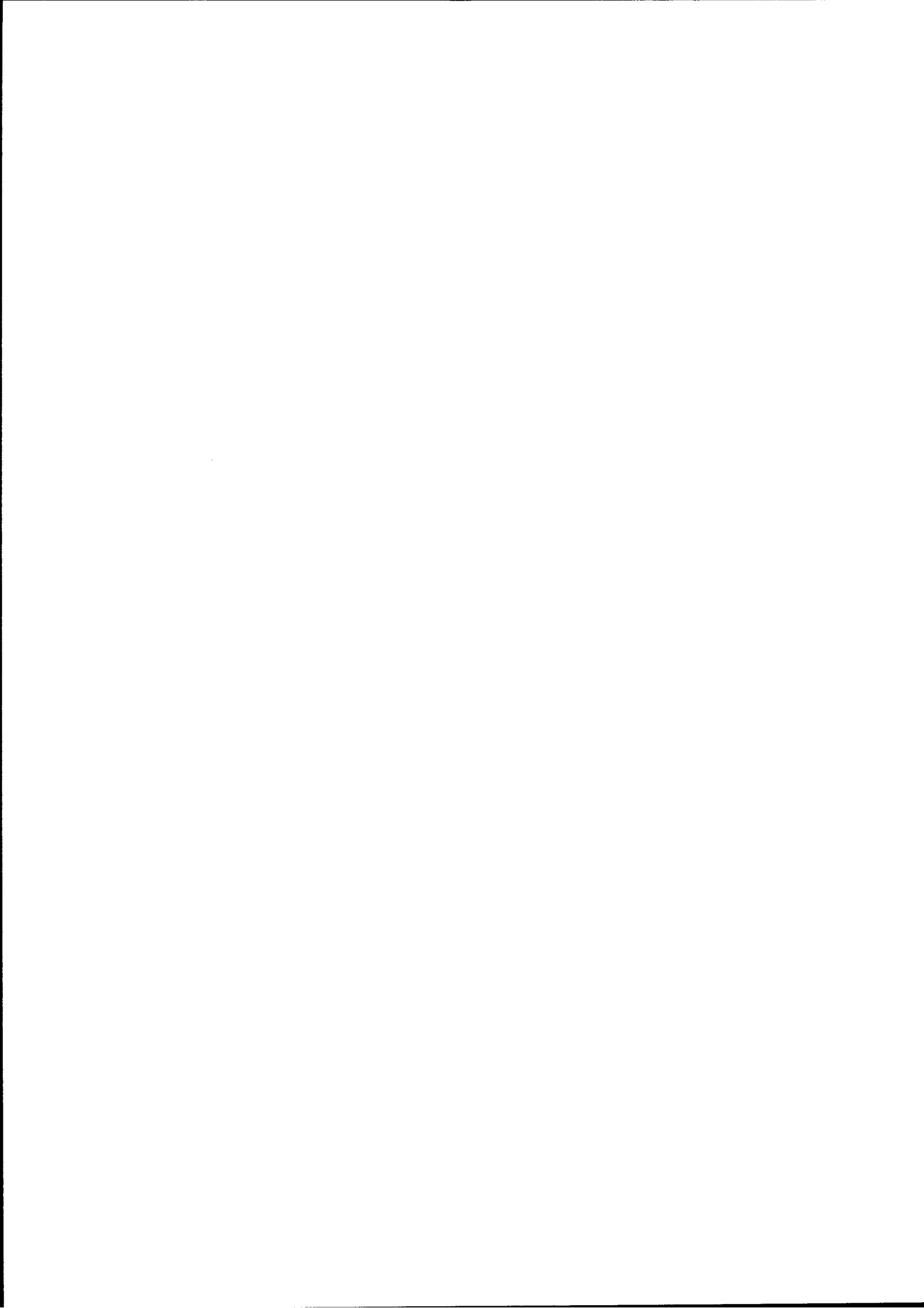
L'articolo modifica l'art. 2 del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35, e reca l'illustrazione delle definizioni dei termini utilizzati nello schema di provvedimento.

Rispetto alle definizioni previste nella direttiva 2019/1936/UE e recepite integralmente, è stata rimodulata la definizione di organo competente al comma 1, lettera c), per tenere conto sia della pluralità dei soggetti coinvolti, in coerenza con l'ordinamento nazionale, sia dell'estensione del campo di applicazione. Si precisa, a tal riguardo, che è stata ripresa la definizione di "organo competente" contenuta nella direttiva 2008/96/CE e non modificata dalla direttiva 2019/1936/UE, in quanto l'organo competente non è più individuabile esclusivamente nel Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili né tantomeno della struttura organizzativa gestita direttamente da Anas S.p.A., non più esistente, che svolgeva le funzioni di controllo e di vigilanza sulle concessioni autostradali.

Tanto premesso si esplicita che gli organi competenti sono:

- il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nell'ambito delle attività di cui al presente schema di decreto e per l'ambito di applicazione definito all'art. 1 commi 2 e 4, e che già esercitava sulla base del vigente decreto legislativo. All'uopo, in particolare, tali attività cui sovrintende la Direzione generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali, saranno svolte dalle medesime unità di personale, posto che la citata Direzione confluirà, a seguito della riorganizzazione in corso del Ministero, in una diversa Direzione generale, risultante dalla fusione della suddetta Direzione generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali con per la Direzione generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali, ferme restando le competenze e le unità di personale preposte;
- l'ANSFISA è organo competente nell'ambito delle attività di cui al presente decreto, declinate all'art. 12 del decreto-legge n. 109/2018, come, da ultimo, modificato dall'articolo 65 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, in corso di conversione. Anche sotto tale





profilo, dunque, si tratta di attività già previste, a nulla innovando lo schema di decreto in esame;

- le Regioni e le province autonome sono organo competente nell'ambito delle attività di cui al presente decreto per le strade rientranti nelle sfere di rispettiva competenza, non ricomprese nella rete stradale transeuropea e nelle strade di interesse nazionale. Si tratta di attività comunque già previste a normativa vigente, trattandosi di ineludibile attività in materia di sicurezza, comunque attribuita ai predetti enti.

L'articolo non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Art. 3

L'articolo sostituisce l'art. 5 del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35, e disciplina la procedura per la valutazione della sicurezza stradale a livello di rete. Trattasi, pertanto, di disposizioni di natura procedurale, da cui non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Art. 4

L'articolo modifica l'art. 6 del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35, e disciplina la procedura per le ispezioni di sicurezza stradale periodiche. Trattasi, pertanto, di disposizioni di natura procedurale, da cui non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Art. 5

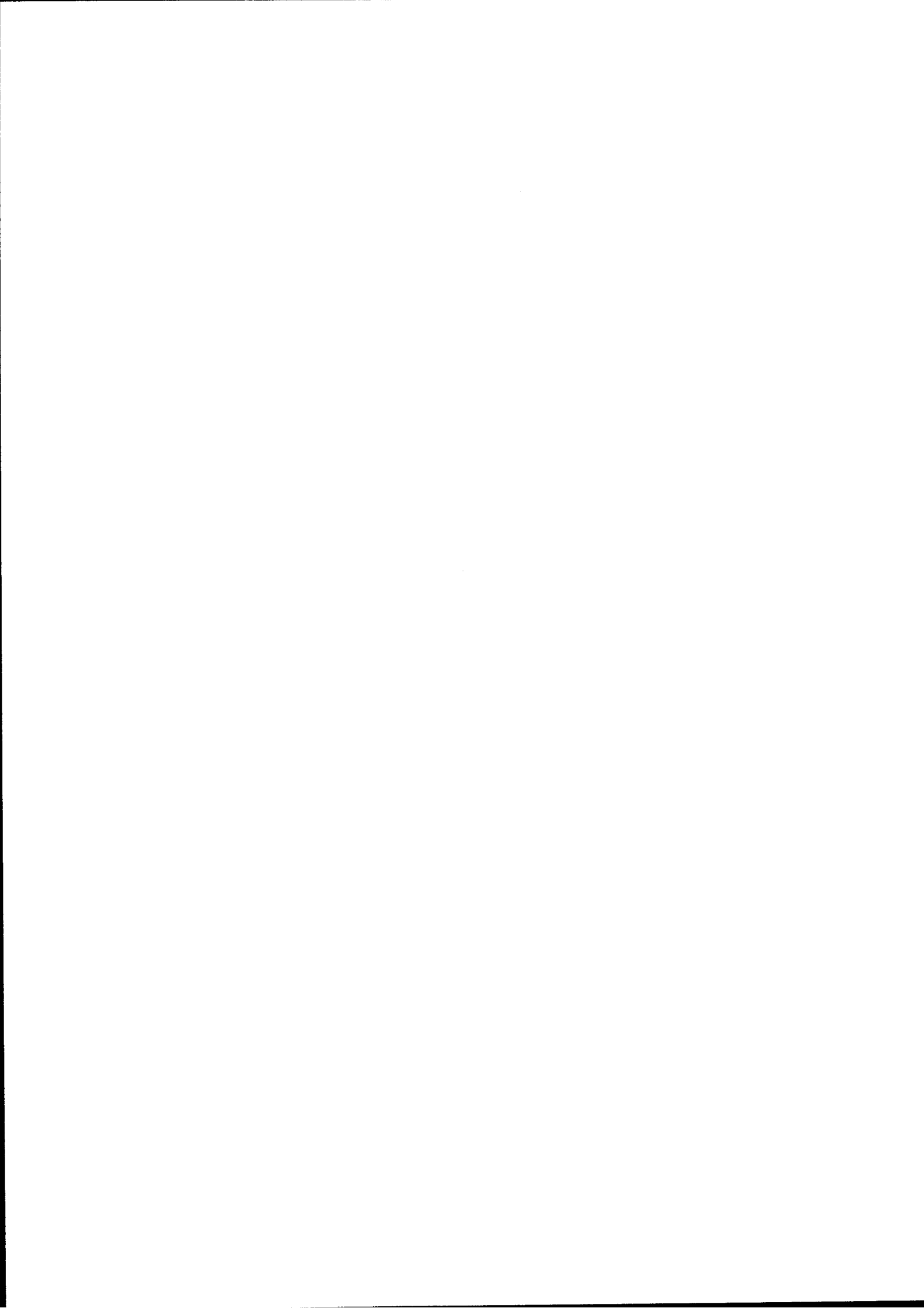
L'articolo inserisce nel decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35, gli articoli *6-bis*, *6-ter*, *6-quater* e *6-quinquies* che disciplinano, rispettivamente, il seguito delle procedure per le strade aperte al traffico, per la segnaletica orizzontale e segnaletica verticale, per la protezione degli utenti della strada vulnerabili e per le segnalazioni spontanee e la procedura per le ispezioni di sicurezza stradale periodiche.

Si precisa che le ispezioni stradali mirate introdotte all'art. *6-bis* erano già previste, sebbene individuate come ispezioni puntuali, nelle "*Linee Guida per la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali ai sensi dell'articolo 8 del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35*", adottate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 182 del 2 maggio 2012. Tali ispezioni sono indicate al paragrafo 4.2.1 "Attuazione del programma delle ispezioni" e al paragrafo 4.2.4.2 "L'ispezione del tratto stradale" delle predette Linee guida. Tanto premesso, si rappresenta che la tariffa prevista dal D.M. n. 398 del 7 agosto 2017, a carico degli enti gestori, è stata determinata tenendo conto di ogni tipologia di attività ispettiva, compresa quella puntuale definita oggi come mirata. Trattasi, pertanto, di disposizioni di natura procedurale, da cui non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Art. 6

L'articolo reca modifiche al comma 1 dell'articolo 7 del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35, al fine di prevedere che i dati che l'organo competente riporta nell'apposita relazione di incidente riguardano ciascun incidente mortale verificatosi sulla rete stradale ricadente nell'ambito di applicazione dello schema di decreto in esame. Da ultimo, si dispone che l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali -ANSFISA sovrintende alla gestione dei suddetti dati. L'articolo non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, in quanto agli adempimenti ivi previsti l'Agenzia provvederà con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. Al riguardo, si rappresenta che tale attività è attribuita all'Agenzia dall'articolo 12, comma 4, lettera i), del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130. Il citato articolo 12 ha attribuito all'Agenzia le competenze previste in capo al Ministero dal decreto legislativo n. 35 del





2011. L'articolo 65, comma 1, lettera b), del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, recante "Governance del Piano nazionale di ripresa e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure, ha modificato il predetto articolo 12, esplicitando le competenze dell'Agenzia. Lo schema di decreto in esame, pertanto, nulla innova sotto tale profilo.

Art. 7

L'articolo inserisce il comma 1-*bis* all'articolo 9 del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35, e stabilisce il termine del 17 dicembre 2024 a decorrere dal quale i programmi di formazione per i controllori della sicurezza stradale devono includere aspetti relativi agli utenti vulnerabili della strada e alle infrastrutture per tali utenti.

L'intervento normativo potrebbe avere effetti sulla rimodulazione dei costi dei corsi di formazione e di aggiornamento effettuati dalle Università, dagli organismi ed enti di ricerca, dai consigli e dagli ordini professionali per la formazione dei controllori della sicurezza stradale, di cui al decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti n. 436 del 23 dicembre 2011, il cui contributo, come previsto dal comma 6 del medesimo articolo 9, è, comunque, a carico dei partecipanti ai corsi in questione, ovvero dei professionisti inseriti nell'elenco dei controllori della sicurezza stradale, di cui all'art. 4, comma 7, del citato decreto legislativo n. 35 del 2011. Trattasi, pertanto, di disposizioni di natura ordinamentale, da cui non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Art. 8

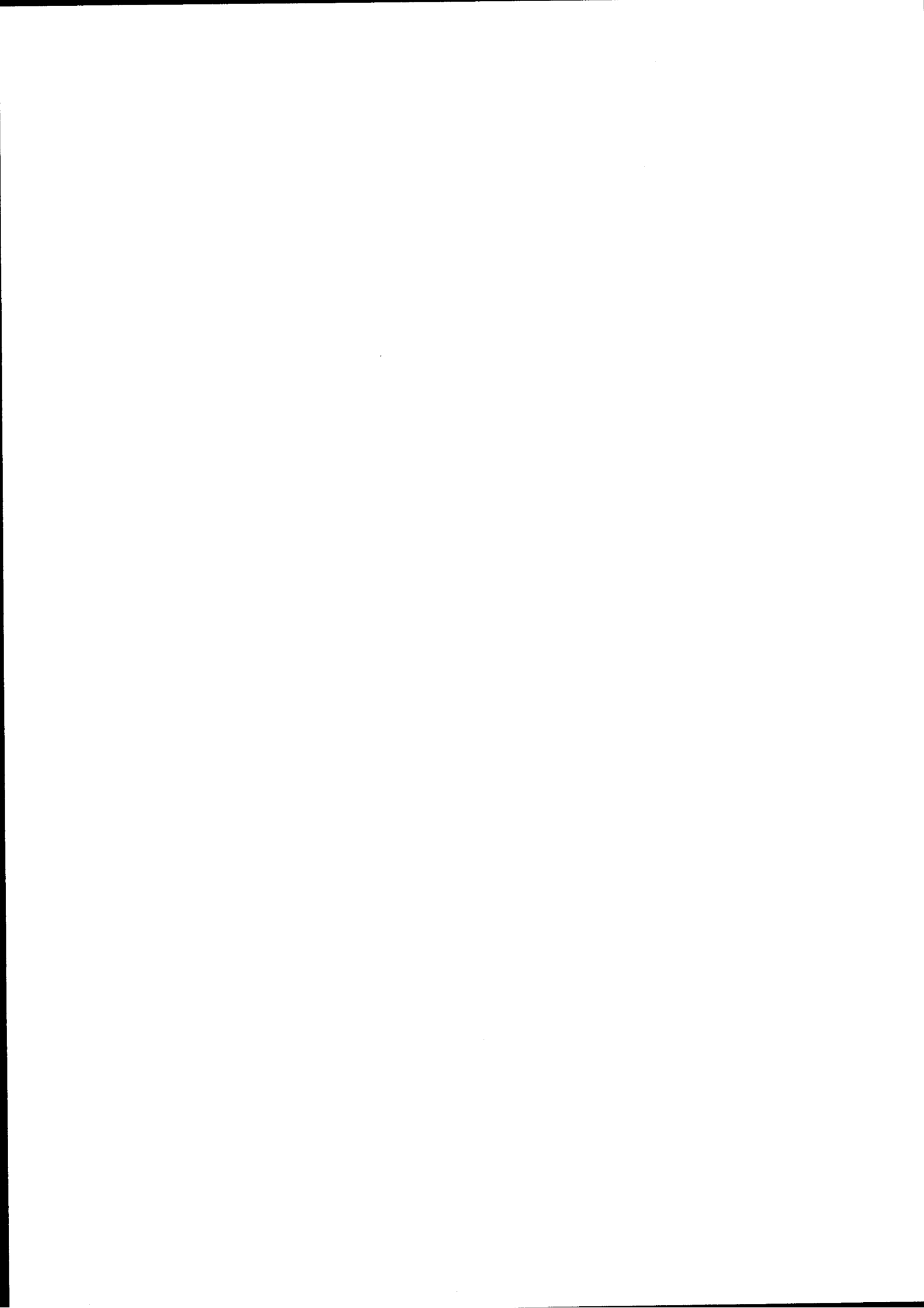
L'articolo inserisce nel decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35, l'articolo 9-*bis* che disciplina la rendicontazione e stabilisce il termine entro il quale il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili deve fornire alla Commissione europea una relazione sulla classificazione della sicurezza dell'intera rete. Trattasi, pertanto, di disposizioni di natura ordinamentale, da cui non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Art. 9

L'articolo modifica i commi 1 e 3 dell'articolo 10 "Disposizioni tariffarie" del decreto legislativo n. 35 del 2011, sostituendo il termine "classificazione" con quello di "valutazione" ed inserendo il richiamo anche al nuovo articolo 6-*bis*. Inoltre, viene inserito il riferimento all'ANSFISA che insieme al Ministero delle infrastrutture e della mobilità svolge le attività di controllo, valutazione e ispezione, provvedendo, per tali attività, mediante tariffe da porre a carico degli enti gestori non pubblici, ai sensi dell'articolo 10 del medesimo decreto legislativo n. 35 del 2011. Tale attività ispettiva è attribuita ad ANSFISA dall'articolo 12, comma 4, lettera a), del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, come modificato dall'articolo 65 del decreto-legge 31 maggio 2021. Per quanto riguarda le tariffe, stabilite con D.M. n. 398 del 7 agosto 2017, le medesime sono aggiornate dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, su proposta dell'ANSFISA, come previsto dal comma 3 dell'articolo 10 del decreto legislativo, all'esito delle modifiche apportate dall'art. 9, comma 1, lett. b, dello schema di decreto in esame. Nel suddetto decreto ministeriale n. 398 del 2017, viene operata una distinzione tra la tariffa relativa alle attività di controllo di cui all'art. 2, a carattere variabile, calcolata in funzione del livello di progettazione e dell'importo dei lavori, e la tariffa per le attività di classificazione e ispezione di cui all'art. 3, individuata in 179,00 € / km. L'articolo non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Art. 10





L'articolo modifica l'allegato I del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35.

Trattasi, pertanto, di disposizioni di natura ordinamentale, da cui non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Art. 11

L'articolo modifica l'allegato II del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35.

Trattasi, pertanto, di disposizioni di natura ordinamentale, da cui non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Art. 12

L'articolo inserisce l'allegato II-bis al decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35.

Trattasi, pertanto, di disposizioni di natura ordinamentale, da cui non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Art. 13

L'articolo sostituisce l'allegato III del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35.

Trattasi, pertanto, di disposizioni di natura ordinamentale, da cui non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Art. 14

L'articolo modifica l'allegato IV del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35.

Trattasi, pertanto, di disposizioni di natura ordinamentale, da cui non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Art. 15

L'articolo reca la clausola di invarianza finanziaria.

Si precisa che le attività indicate nello schema di decreto legislativo in esame riproducono nella sostanza le medesime attività previste dal decreto legislativo n. 35/2011 e, quindi, essendo già coperte mediante le tariffe a carico degli enti gestori delle infrastrutture stradali, non pubblici, ai sensi dell'articolo 10 del medesimo d.lgs. 35/2011, sono svolte senza ulteriori oneri a carico del bilancio dello Stato.

La verifica della presente relazione tecnica, effettuata ai sensi e per gli effetti dell'art. 17, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196 ha avuto esito

POSITIVO

NEGATIVO

Il Ragioniere Generale dello Stato

[Handwritten signature]

03 AGO 2021





ANALISI DELL'IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (A.I.R.)
(Allegato 2 alla direttiva del P.C.M. del 16 febbraio 2018 - G.U. 10 aprile 2018, n. 83)

Provvedimento: schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2019/1936 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2019 che modifica la direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali

Amministrazione competente: Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

SINTESI DELL'AIR E PRINCIPALI CONCLUSIONI

Lo schema di provvedimento in esame intende recepire nell'ordinamento nazionale la direttiva (UE) 2019/1936 del Parlamento europeo e del Consiglio 23 ottobre 2019 che modifica la direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali, recepita in Italia con il decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35.

La direttiva (UE) 2019/1936, nel perseguire l'obiettivo strategico dell'Unione europea di avvicinarsi all'azzeramento degli incidenti mortali entro il 2050 e di dimezzare entro il 2030 il numero di feriti gravi rispetto al 2020, si pone come obiettivo principale la definizione di procedure atte a garantire un livello sistematicamente elevato di sicurezza stradale su tutta la rete TEN-T e sulla rete di autostrade e strade principali nell'Unione.

In linea con gli obiettivi della suddetta direttiva, lo schema di decreto amplia l'ambito di applicazione, introduce nuove procedure volte alle valutazioni della sicurezza stradale a livello di rete e individua la classificazione della sicurezza come la classificazione di parti della rete stradale esistente in categorie, in base alla loro sicurezza intrinseca misurata oggettivamente.

Lo schema di provvedimento prevede, inoltre, disposizioni puntuali per una maggiore attenzione agli utenti vulnerabili della strada le cui esigenze devono essere prese in considerazione sia per la valutazione della sicurezza stradale a livello di rete, sia per i requisiti di qualità nella progettazione e adeguamento delle infrastrutture stradali.

1. CONTESTO E PROBLEMI DA AFFRONTARE

Considerato che i progressi verso il raggiungimento degli obiettivi strategici - definiti nella comunicazione della Commissione, del 20 luglio 2010, al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni intitolata «*Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale: orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale*» (dimezzare entro il 2020 il numero di vittime della strada rispetto al 2010 e avvicinarsi all'azzeramento degli incidenti mortali entro il 2050) - avevano subito un arresto, il Consiglio con la dichiarazione di La Valletta del marzo 2017 ha stabilito un nuovo obiettivo intermedio che prevede di dimezzare entro il 2030 il numero di feriti gravi rispetto al 2020.

Con lo scopo di raggiungere i suddetti obiettivi, l'Unione europea ha chiesto agli Stati membri uno sforzo maggiore e ha promosso l'approccio del «sistema sicuro» secondo il quale i decessi e le lesioni gravi negli incidenti stradali sono in larga misura evitabili. Tale sistema è orientato sia alla riduzione della probabilità che si verifichi l'incidente stradale,



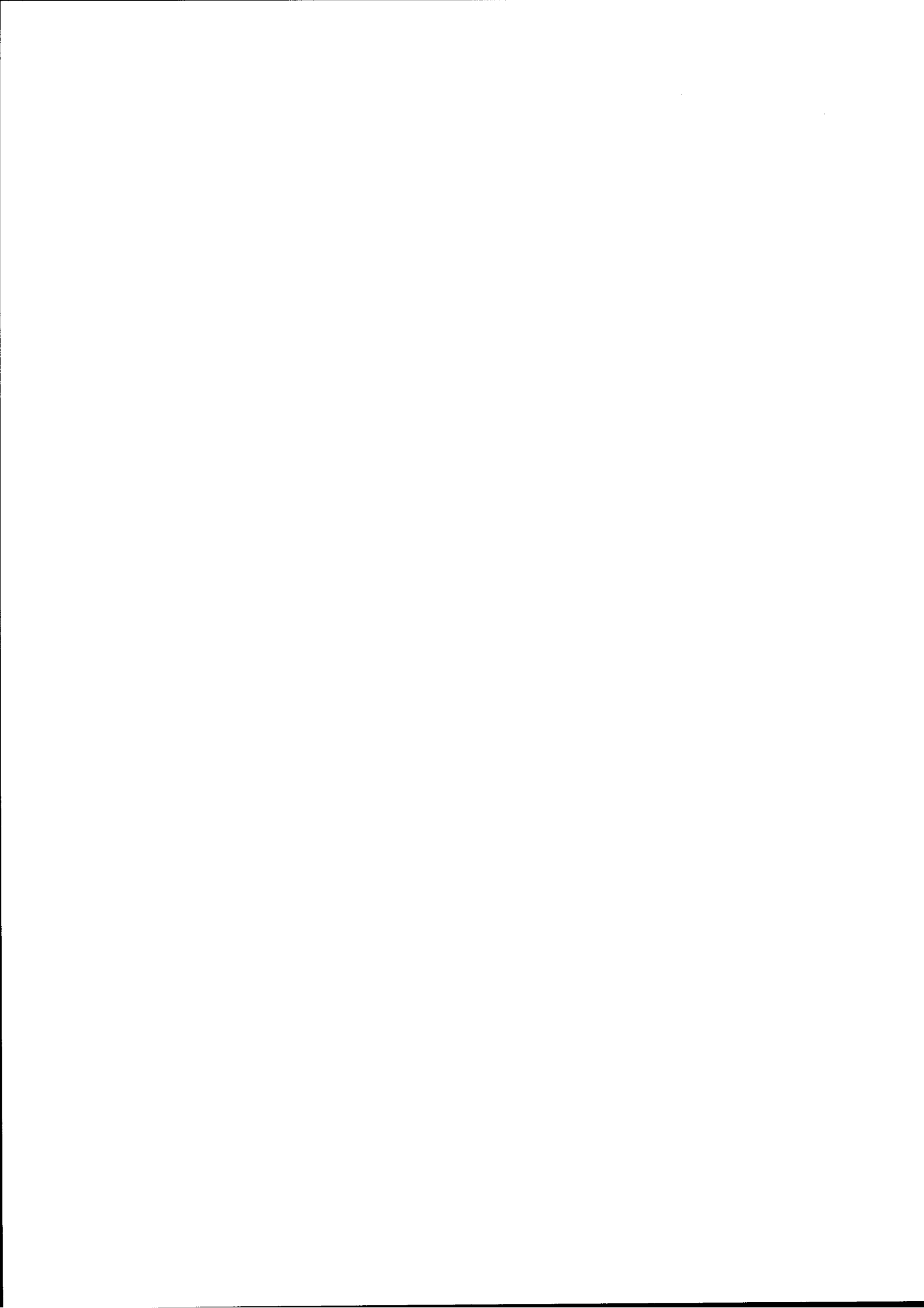
attraverso la costruzione di strade ben progettate, sottoposte a una corretta manutenzione e dotate di una chiara segnaletica orizzontale e verticale, sia alla riduzione della gravità degli incidenti attraverso la progettazione di strade «che perdonano l'errore» (forgiving roads), ossia di strade concepite in modo intelligente e in modo tale che gli errori di guida non comportino immediatamente conseguenze gravi o mortali.

La necessità di garantire un elevato livello di sicurezza sulle strade della rete transeuropea di trasporto (rete TEN-T), definita nel regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, è di importanza fondamentale anche per sostenere l'integrazione europea.

Dalla valutazione degli effetti dell'applicazione della direttiva 2008/96/CE nell'Unione, è emerso che gli Stati membri, che hanno applicato le procedure di gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali («GSIS») sia sulla rete TEN-T che sulle altre reti, hanno conseguito livelli di sicurezza stradale maggiori rispetto agli altri Stati, con la significativa riduzione dei casi di decesso e di feriti gravi a seguito di incidenti stradali.

A livello europeo, al fine di migliorare la sicurezza stradale, sono state individuate le seguenti priorità sulla rete stradale oggetto della direttiva 2019/1936/UE:

- che i tratti stradali costruiti su ponti e che passano attraverso le gallerie facenti parte della rete rientrino anch'essi nell'ambito di applicazione, ad eccezione delle gallerie oggetto della direttiva 2004/54/CE del Parlamento europeo e del Consiglio;
- che gli ingressi e le uscite delle aree di parcheggio situate lungo le strade della rete, in particolare lungo le autostrade e le strade principali, siano altresì compresi nell'ambito di applicazione;
- che le condizioni stagionali, molto diverse tra gli Stati membri e le regioni, siano prese adeguatamente in considerazione nelle disposizioni nazionali di recepimento della direttiva;
- di migliorare la sicurezza delle infrastrutture stradali in tutta l'Unione attraverso l'estensione dell'ambito di applicazione dalla rete TEN-T alle autostrade e alle strade principali;
- di ridurre gli incidenti stradali, tenuto conto che la maggior parte di essi si verificano sulle predette strade in cui il volume di traffico e la velocità sono elevati e in cui vi è un'ampia gamma di traffico che viaggia a velocità diverse;
- di considerare strade principali tutte quelle diverse dalle autostrade e appartenenti alla categoria di strade più elevata al di sotto della categoria «autostrada» nella classificazione stradale nazionale;
- di garantire che almeno tutte le strade a cui si applicava la direttiva 2008/96/CE prima dell'entrata in vigore della direttiva 2019/1936/UE, anche su base volontaria, continuino ad essere disciplinate dalla stessa;
- di applicare le procedure introdotte con la prima direttiva 2008/96/CE a qualsiasi progetto di infrastruttura stradale fuori delle aree urbane completato mediante fondi dell'Unione, in modo da assicurare che i fondi dell'Unione non siano utilizzati per costruire strade poco sicure;
- di valutare la sicurezza stradale a livello di rete basata sul rischio sistematicamente, anche attraverso dati raccolti per via elettronica e digitale, in modo da individuare i tratti della rete che dovrebbero essere oggetto di ispezioni di sicurezza stradale più dettagliate e per definire le priorità di investimento secondo l'apporto potenziale in termini di miglioramento della sicurezza su tutta la rete;
- di integrare gli elementi che sono stati dimostrati essere più efficaci nella precedente «procedura di classificazione e gestione della sicurezza della rete stradale aperta al traffico» con quelli della nuova procedura di valutazione della sicurezza stradale a



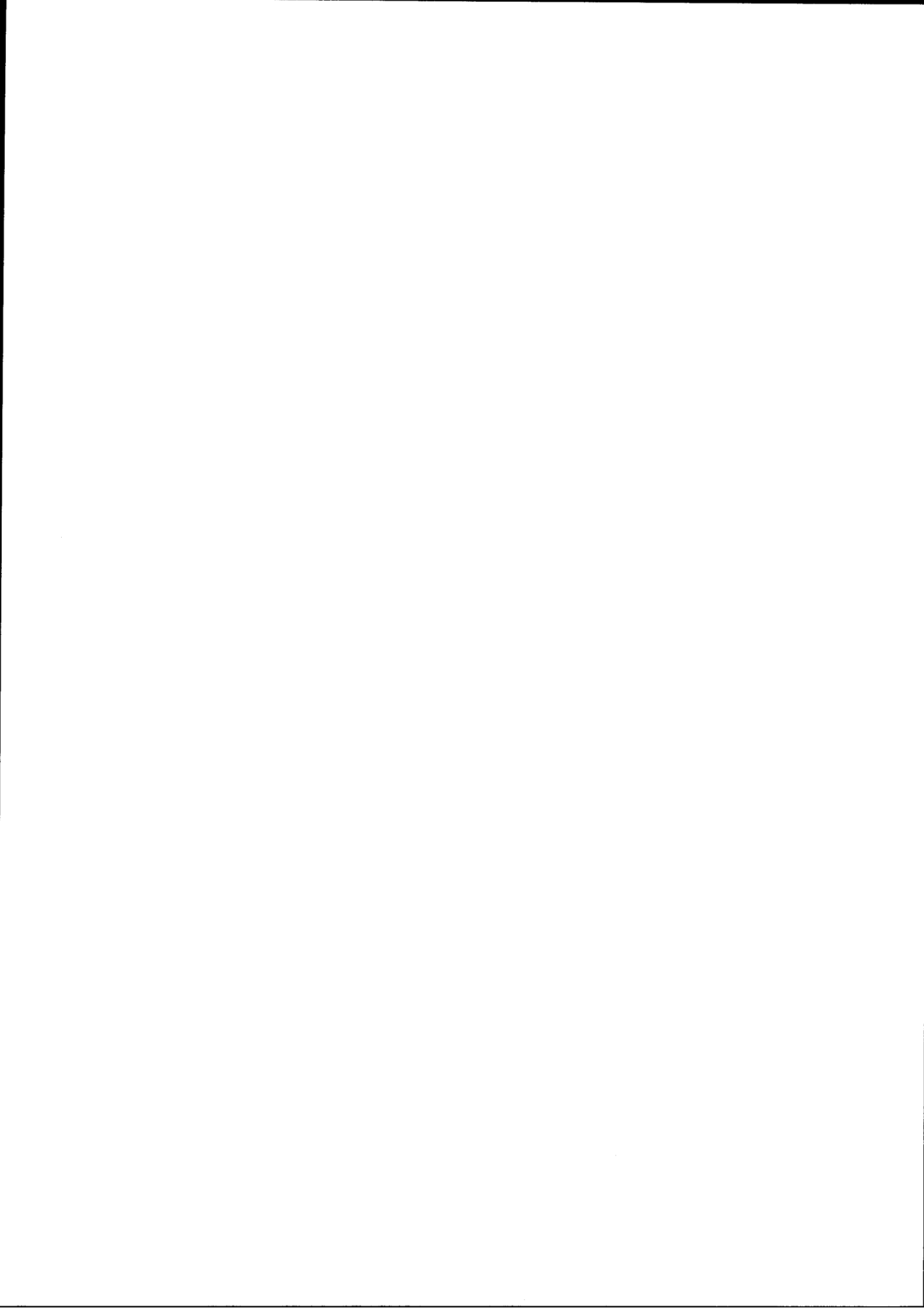
- livello di rete;
- dell'utilizzo delle tecnologie in continua evoluzione per eseguire le ispezioni, per documentare le condizioni di sicurezza stradale e per raccogliere altri dati relativi alla sicurezza della rete stradale;
 - di eseguire, a seguito delle valutazioni della sicurezza stradale a livello di rete, le ispezioni di sicurezza stradale mirate o, se possibile ed efficiente in termini di costi, eseguire interventi correttivi diretti volti a eliminare o ridurre i rischi per la sicurezza stradale senza imporre oneri amministrativi eccessivi;
 - di eseguire tempestivamente gli interventi necessari adottando piani di azione basati sulle priorità;
 - di concentrare gli investimenti su quei tratti di strada che presentano la maggiore concentrazione di incidenti e il maggiore potenziale di riduzione degli stessi;
 - di utilizzare i finanziamenti e gli incentivi finanziari a livello dell'Unione a supporto degli investimenti nazionali;
 - di ispezioni di sicurezza stradale congiunte con il coinvolgimento dei rappresentanti delle autorità competenti in materia di strade e gallerie, su quei tratti che presentano un rischio di incidenti particolarmente elevato e che sono contigui a gallerie della rete stradale transeuropea oggetto della direttiva 2004/54/CE;
 - di assicurare che le esigenze degli utenti della strada vulnerabili, tenuto conto che hanno costituito il 47% delle vittime nel 2017 nell'Unione, siano introdotte in tutte le procedure di GSIS e che siano elaborati requisiti di qualità delle infrastrutture per tali utenti;
 - di promuovere l'effettiva leggibilità e visibilità nonché l'elevata qualità della segnaletica orizzontale e verticale, attraverso specifiche comuni in linea con la convenzione di Vienna del 1968, sia per i conducenti umani che per i sistemi automatizzati di assistenza alla guida;
 - di procedere con l'identificazione dei passaggi a livello che presentano un rischio elevato per la sicurezza al fine di migliorarne la segnaletica e l'infrastruttura, tenuto conto dell'elevato numero di incidenti importanti verificatisi in tutta l'Unione;
 - di rendere accessibili al pubblico le specifiche tecniche relative alla sicurezza per gli appalti pubblici svolti nel settore dell'infrastruttura stradale;
 - di indicare la classificazione della sicurezza, in modo tale che gli utenti della strada siano informati sullo stato delle infrastrutture e vengano sensibilizzati e responsabilizzati al riguardo.

A livello nazionale occorre precisare che finora il decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35 è stato applicato sulla rete TEN italiana costituita da 9.943,17km, di cui 449,82km di gallerie con lunghezza superiore ai 500m, così distinta:

- 5.640,00km, di cui 310,29km di gallerie con lunghezza superiore ai 500m, di autostrade (strade di tipo A ai sensi del codice della strada) in concessione ad enti gestori non pubblici;
- 1.182,31km, di cui 83,19km di gallerie con lunghezza superiore ai 500m, di autostrade in concessione di enti gestori pubblici ovvero ANAS S.p.A. (strade di tipo A ai sensi del codice della strada);
- 3.120,86km, di cui 56,34km di gallerie con lunghezza superiore ai 500m, di strade principali in gestione ANAS S.p.A. (strade di tipo B e C ai sensi del codice della strada);

Attualmente non si ha un computo esatto dei chilometri della rete di strade di interesse nazionale ma la stessa è stata stimata pari a circa 26.000km.

Si precisa, inoltre, che l'applicazione del predetto decreto alle strade di interesse nazionale,



con esclusione di quelle appartenenti alla rete TEN, è stata, fino ad oggi, prorogata.

La distribuzione del numero di incidenti rilevati sulla rete TEN è risultata la seguente:

- n. incidenti 50.574 sulle autostrade (strade di tipo A) nell'arco temporale che va dal 2014 al 2019 a seguito dei quali vi sono stati n. 1.719 morti e n. 85.477 feriti gravi;
- n. incidenti 8.429/anno sulle autostrade (strade di tipo A) pari a n. 286,5 morti/anno di e n. 14.246,17 feriti gravi/anno;
- n. incidenti 13.141 sulle strade principali (strade di tipo B) nell'arco temporale che va dal 2014 al 2019 a seguito dei quali vi sono stati n. 600 morti e n. 2.331 feriti gravi;
- n. incidenti 2.190,17/anno sulle strade principali (strade di tipo B) pari a n. 100 morti/anno di e n. 388,5 feriti gravi/anno;

Sebbene il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ne abbia fatto richiesta, non tutti gli enti gestori hanno fornito i dati sull'incidentalità relativa agli utenti vulnerabili e pertanto non è stato possibile determinare il relativo dato.

Non si conoscono i dati degli altri Paesi UE e pertanto non è stato possibile condurre una comparazione.

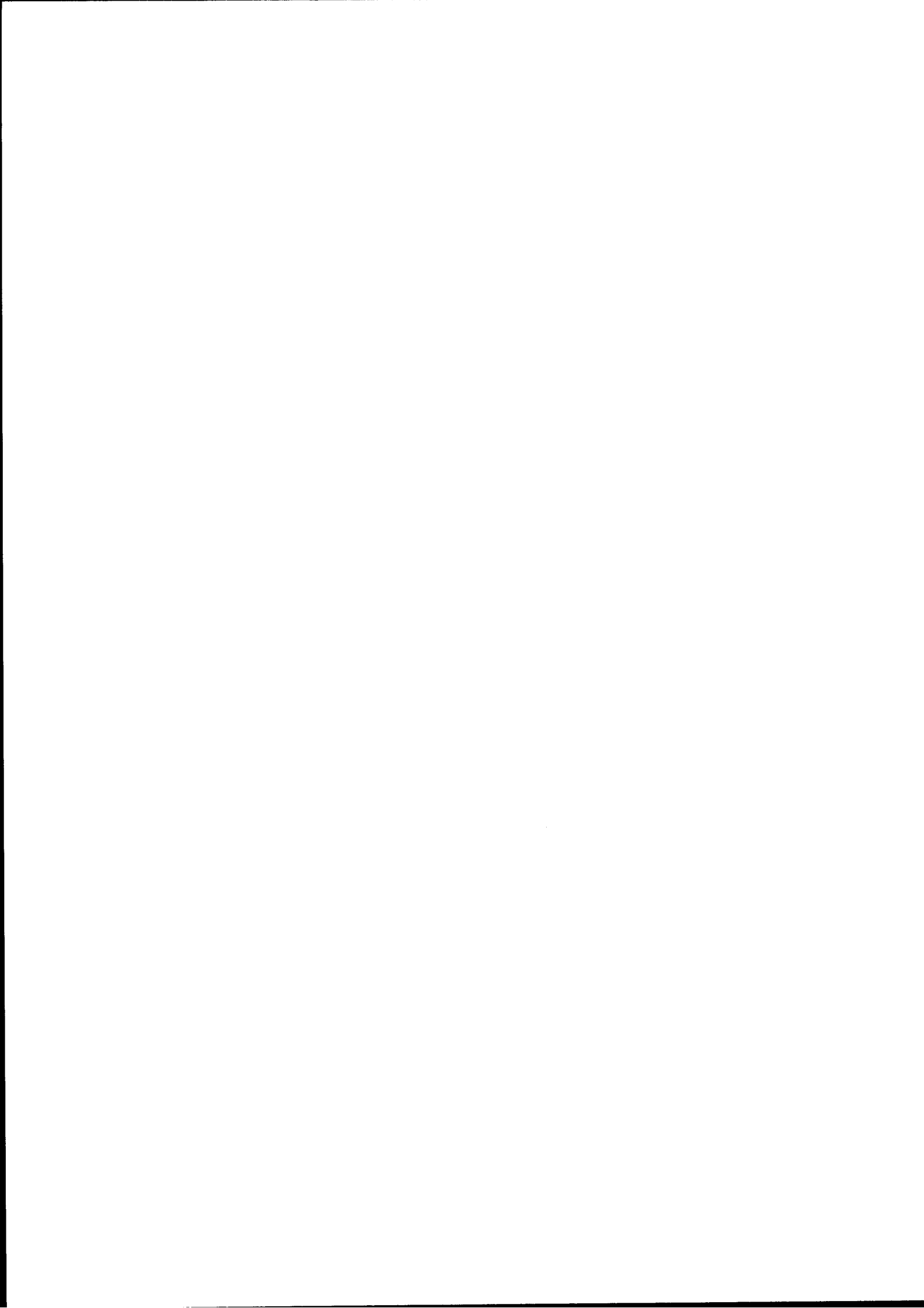
Gli investimenti medi annui per la sicurezza stradale nazionale, distinti per tipologia di strada e di gestore, calcolati rispetto agli investimenti relativi all'arco temporale che va dal 2015 al 2020, sono pari a:

- € 898.000.000/anno sulle autostrade in concessione ad Enti gestori non pubblici (concessionarie);
- € 499.000.000/anno circa sulle autostrade e strade di interesse di nazionale in gestione ANAS S.p.A.

Nel corso dell'anno 2019, sono state avviate dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili le attività ispettive su circa 6.280 km di rete TEN, attività concluse nell'anno 2020. Sempre nel 2020 sono state, altresì, avviate le attività riguardanti ulteriori 3.500 km circa di rete TEN che si sono quasi tutte concluse nel presente anno. I restanti chilometri della Rete TEN saranno ispezionati con il terzo programma ispettivo avviato dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e in corso di trasferimento ad ANSFISA.

Nel corso del 2020, sono stati effettuati i controlli ex art. 4 del d.lgs. 35/2011 su 8 progetti di infrastrutture stradali della rete transeuropea:

- progetto definitivo di Autostrade per l'Italia S.p.A. - "Ampliamento alla terza corsia del tratto Padova Sud-Moselice - Ampliamento a tre corsie di tipo canonico, con adeguamento dei rami degli svincoli esistenti" dell'autostrada A13 Bologna-Padova;
- progetto esecutivo di Autostrade per l'Italia S.p.A. - "Ampliamento alla quarta corsia del tratto Milano Sud (Tang. Ovest) Lodi" dell'autostrada A1 Milano-Napoli;
- progetto definitivo di Autostrade per l'Italia S.p.A. - "Potenziamento funzionale alla terza corsia in carreggiata sud, nel tratto compreso tra Cerveteri e Torrimpietra; nuova rotatoria nello svincolo di Cerveteri." dell'autostrada A12 Roma-Civitavecchia;
- progetto esecutivo di ANAS S.p.A. - "Adeguamento e messa in sicurezza della SS 131 - Stralcio 2";
- progetto di fattibilità tecnico economica di ANAS S.p.A. - "Itinerario Palermo-Agrigento, ammodernamento della S.S. 121 e della S.S. 189 tratto Palermo- Lercara, tratto A Palermo - Bolognetta";
- progetto definitivo di ANAS S.p.A. - "E78 Grosseto Fano - Tratto Siena - Bettolle (A1) Adeguamento a 4 corsie del Tratto Siena - Ruffolo - Lotto 0";
- progetto definitivo di ANAS S.p.A. - "A90 Grande Raccordo Anulare - Potenziamento svincolo Tiburtina 1° Stralcio";



- progetto esecutivo di Autostrade per l'Italia S.p.A. "Ampliamento alla quarta corsia del tratto Nuovo Svincolo di Ponte Rizzoli - Diramazione per Ravenna" dell'autostrada A14 Bologna-Bari-Taranto.

Sono in corso le attività di controllo:

- sul progetto esecutivo di Autostrade per l'Italia S.p.A. "Ampliamento a tre corsie di tipo canonico, con adeguamento dei rami degli svincoli esistenti, realizzazione del nuovo svincolo di Pistoia Est e nuova configurazione del Nodo terminale di Peretola." dell'autostrada A11 Firenze-Pistoia;
- progetto esecutivo di Autostrade per l'Italia S.p.A. "Ampliamento del sistema A14 + Tangenziale tra le uscite n.3 e n.13 di quest'ultima. Opere di inserimento architettonico e verde urbano in adiacenza al nastro stradale e sulle viabilità interferite" dell'autostrada A14 Bologna-Bari-Taranto tratto Bologna Borgo Panigale - Bologna San Lazzaro;
- progetto esecutivo di Autostrade per l'Italia S.p.A. "Ampliamento a tre corsie di tipo canonico, con adeguamento dei rami degli svincoli esistenti - Ampliamento alla terza corsia del tratto Incisa-Valdarno" dell'autostrada A1 Milano-Napoli.

Ad oggi sono in corso le attività di avvio dei controlli ex art. 4 del d.lgs. 35/2011 di ulteriori n. 36 progetti della rete TEN.

2. OBIETTIVI DELL'INTERVENTO E RELATIVI INDICATORI

2.1 Obiettivi generali e specifici

L'obiettivo dell'intervento ricalca quello generale perseguito dall'Unione di definire procedure atte a garantire un livello sistematicamente elevato di sicurezza stradale su tutta la rete TEN-T e sulla rete di autostrade e strade principali e quello strategico ovvero l'avvicinarsi all'azzeramento degli incidenti mortali entro il 2050 il dimezzamento entro il 2030 del numero di feriti gravi rispetto al 2020.

L'intervento normativo si configura quale adempimento di un obbligo gravante sull'Italia in qualità di Stato Membro dell'Unione europea.

Lo stesso risulta coerente con il programma di Governo in quanto si colloca nell'ambito della priorità politica "Sviluppo di infrastrutture sostenibili e resilienti, anche per tenere conto degli effetti dei cambiamenti climatici" individuata dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili con la direttiva "Indirizzi generali per l'attività amministrativa e la gestione per l'anno 2021" del 31 marzo 2021, n. 127. Il provvedimento, pertanto, intende perseguire l'obiettivo strategico "Sviluppo delle infrastrutture per la mobilità sostenibile, anche attraverso la piena utilizzazione dei fondi del PNRR" e i connessi obiettivi operativi: a) "Vigilanza e monitoraggio delle opere delle Concessionarie autostradali, anche al fine di assicurare la loro funzionalità e la sicurezza delle persone, e di definire tempestivamente eventuali interventi di tipo correttivo"; b) Obiettivo Operativo: "Vigilanza e monitoraggio delle strade di interesse nazionale gestite da ANAS S.p.A., anche al fine di assicurare la loro funzionalità e la sicurezza delle persone, e di definire tempestivamente eventuali interventi di tipo correttivo".

2.2 Indicatori e valori di riferimento

Per quanto attiene agli indicatori con i quali sarà possibile verificare il grado di raggiungimento degli obiettivi del presente provvedimento, si intende fare riferimento ai seguenti indicatori:

- la riduzione progressiva del numero dei feriti gravi fino all'anno 2030, con particolare riferimento alla percentuale degli utenti della strada vulnerabili;



- il miglioramento della classificazione di tutta la rete stradale verso la categoria di rischio più bassa;
- la riduzione degli eventi incidentali nei tratti contigui alle gallerie;
- l'incremento delle segnalazioni spontanee finalizzate ad un incremento del livello della sicurezza ottenuto mediante interventi correttivi a seguito di ispezioni stradali mirate;
- la riduzione dell'incidentalità connessa con il miglioramento delle caratteristiche della segnaletica orizzontale e verticale.

3. OPZIONI DI INTERVENTO E VALUTAZIONE PRELIMINARE

L'opzione zero non è contemplabile in quanto il mancato recepimento esporrebbe l'Italia alla relativa procedura di infrazione oltre a non consentire il miglioramento delle condizioni di sicurezza stradale a livello di rete.

L'intervento legislativo recepisce le disposizioni della direttiva (UE) 2019/1936, tenendo conto delle peculiarità del quadro normativo nazionale, adattandone le definizioni alle analoghe dell'ordinamento italiano e declinando le competenze dei soggetti coinvolti nell'attuazione delle predette disposizioni.

Non vi sono alternative all'intervento normativo proposto in quanto occorre intervenire per modificare un decreto legislativo vigente.

4. COMPARAZIONE DELLE OPZIONI E MOTIVAZIONE DELL'OPZIONE PREFERITA

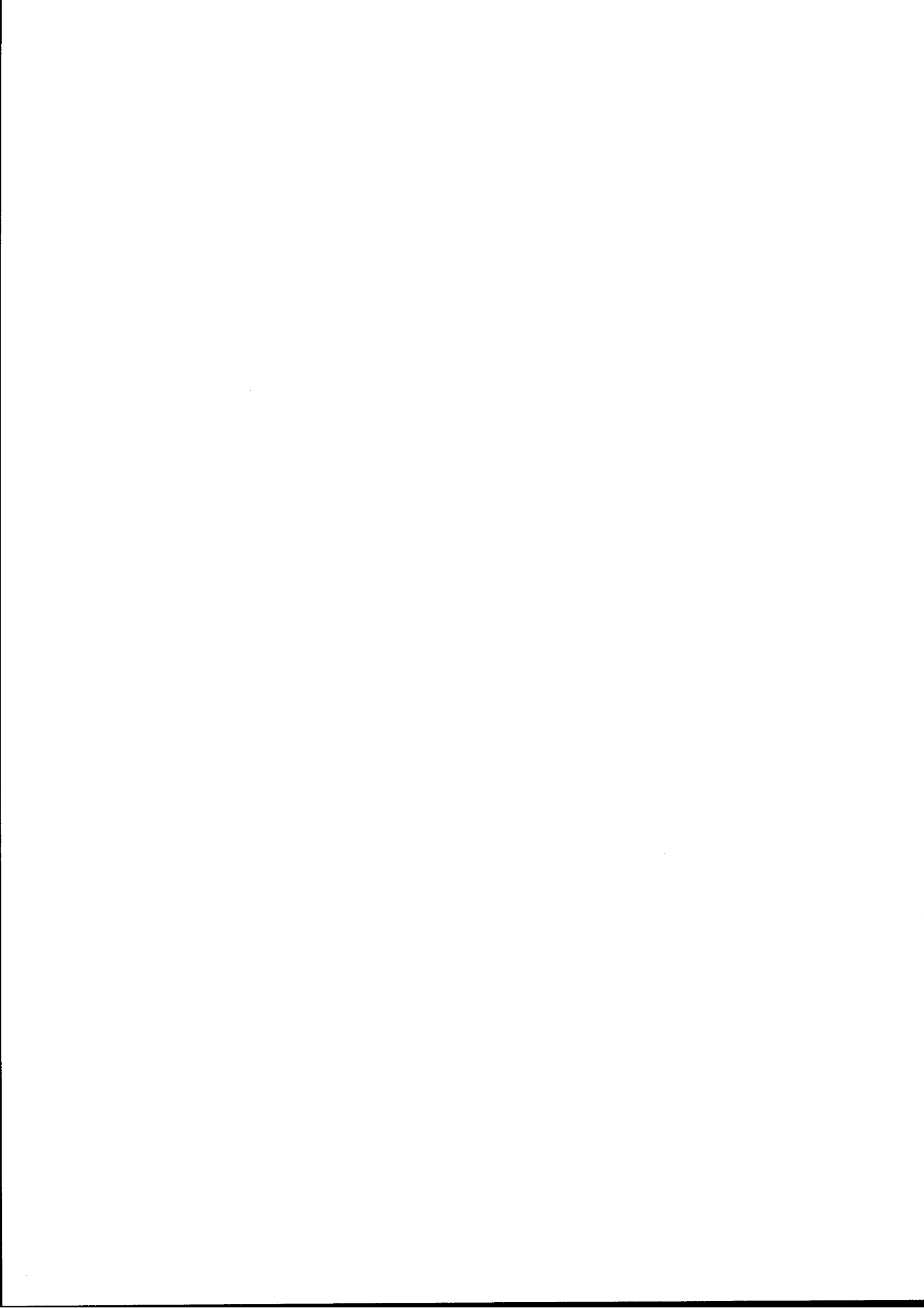
Trattandosi di disposizioni dell'Unione da recepire nell'ordinamento nazionale con decreto legislativo, non sono state valutate altre opzioni alternative.

4.1 Impatti economici, sociali e ambientali per categoria di destinatari

Destinatari dei principali impatti dell'intervento regolatorio sono:

- gli utilizzatori delle infrastrutture stradali;
- i gestori pubblici e non pubblici delle infrastrutture stradali;
- il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;
- il Ministero dell'interno;
- il Ministero dell'università e della ricerca;
- l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA);
- le Regioni, le Province autonome, le Province ordinarie e i Comuni;
- le Università, gli organismi ed enti di ricerca, i consigli e gli ordini professionali coinvolti nelle attività di formazione dei controllori della sicurezza stradale;
- i professionisti inseriti nell'elenco dei controllori della sicurezza stradale ex art. 4 c. 7 o ex art. 12 c. 4.

In relazione agli utilizzatori delle infrastrutture stradali, si persegue la riduzione degli impatti economici e dei costi sociali legati agli eventi incidentali e a cascata sul sistema sanitario nazionale. È stata posta una specifica attenzione alla categoria degli utenti della strada vulnerabili quali i pedoni, i disabili in carrozzella, i ciclisti e tutti coloro che meritino una tutela particolare dai pericoli derivanti dalla circolazione sulle strade. La direttiva ha sancito la necessità di introdurre requisiti di qualità delle infrastrutture a loro dedicati e di tenere conto delle peculiari esigenze nelle procedure di gestione della sicurezza delle



infrastrutture stradali. Tali innovazioni incentivano il ricorso ad una mobilità più sostenibile con un conseguente miglioramento della qualità ambientale.

Si segnala che per l'ANSFISA vi è il nuovo onere amministrativo di provvedere a quanto disposto dal decreto-legge n. 77 del 31/05/2021, recante "Governance del Piano nazionale di rilancio e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure", in corso di conversione, che, all'articolo 65, pone in capo alla predetta Agenzia alcune delle attività disciplinate dal presente intervento normativo di modifica del d.lgs. 35/2011.

L'intervento produce impatti sul Ministero dell'università e della ricerca con riferimento all'introduzione di ulteriori aspetti relativi agli utenti della strada vulnerabili e alle infrastrutture per tali utenti (art. 6, comma 1) che dovranno essere previsti nei nuovi programmi dei corsi di formazione.

Il procedimento incide sul Ministero dell'interno, in relazione ai compiti svolti dai vigili del fuoco e in relazione agli utenti vulnerabili della strada.

Per le Università, gli organismi ed enti di ricerca, i consigli e gli ordini professionali coinvolti nelle attività di formazione dei controllori della sicurezza stradale di cui al decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti n. 436 del 23 dicembre 2011 vi sono gli oneri derivanti dalla variazione dei programmi dei corsi relativamente alla inclusione nei predetti programmi degli aspetti relativi agli utenti della strada vulnerabili e alle infrastrutture per tali utenti (Art. 6 comma 1).

Di conseguenza l'intervento potrebbe avere effetti sulla rimodulazione dei costi dei corsi di formazione e aggiornamento, il cui contributo è a carico dei partecipanti ai corsi, ovvero dei professionisti inseriti nell'elenco dei controllori della sicurezza stradale ex art. 4 c. 7. Tale spesa è determinata considerando i costi diretti riferibili in via esclusiva allo specifico corso, nonché i costi indiretti dell'Ente riferibili parzialmente ed in misura variabile alle attività stesse di formazione (spese per i docenti, spese generali di funzionamento di aule, segreteria, risorse strumentali, materiale didattico, copertura assicurativa, esercitazione, etc.) e in funzione del numero minimo di partecipanti.

Si precisa che il campo di applicazione dello schema di decreto ripropone quasi integralmente il campo di applicazione del d.lgs. 35/2011 in quanto quest'ultimo aveva già esteso le misure di sicurezza, originariamente previste soltanto per le strade appartenenti alla rete transeuropea (TEN), anche alla rete di autostrade e strade principali. Si precisa che tale disciplina era solo "raccomandata" dalla precedente direttiva come "codice di buone prassi". L'Italia, in realtà, con il decreto legislativo n. 35/2011, ha già recepito tale indicazione seppur scandendola in più fasi attuative.

Per quanto riguarda, invece, le strade principali e le altre strade comprese nel campo di applicazione ma di competenza degli enti territoriali, al momento la variazione complessiva dei tratti stradali oggetto della disciplina in esame non può essere determinata ma lo sarà appena tale elenco sarà trasmesso dagli enti competenti che saranno coinvolti nel procedimento di recepimento della direttiva.

4.2 Impatti specifici

A. Effetti sulle PMI (Test PMI)

Riguardo alle micro e piccole imprese, si sottolinea come la maggiore attenzione alle esigenze degli utenti vulnerabili e ai requisiti di qualità delle infrastrutture a loro dedicate può avere degli effetti positivi sullo sviluppo di quelle piccole e medie imprese che producono e commerciano i mezzi di trasporto quali biciclette e monopattini.



Altri effetti positivi sul mercato sono quelli sui controllori della sicurezza che saranno coinvolti nelle attività di ispezione, controllo e classificazione e la valutazione della sicurezza stradale a livello di rete.

B. Effetti sulla concorrenza

Per l'individuazione dei soggetti incaricati dei controlli sulla sicurezza, è stabilito che l'affidamento avvenga ai sensi delle disposizioni previste dal codice dei contratti pubblici relativamente all'affidamento dei servizi di architettura e di ingegneria che assicurano un corretto funzionamento concorrenziale del mercato. Inoltre, vi è un effetto indiretto ma non meno incidente sulla concorrenza tra i suddetti soggetti, scelti attualmente in base al criterio della rotazione ma anche della particolare competenza, con riferimento al pregio del lavoro svolto e dell'apporto innovativo.

Viene stimolata altresì la concorrenza tra quei soggetti che sono individuati con le procedure previste dal codice dei contratti pubblici per l'affidamento dei servizi di architettura e di ingegneria, dei lavori e delle forniture, rispettivamente per la progettazione e l'adeguamento delle infrastrutture stradali, per la realizzazione dei conseguenti interventi e di quelli correttivi.

Per quanto concerne l'incidenza dell'intervento regolatorio proposto sulla competitività del Paese, si ritiene che il conseguimento di una maggiore sicurezza delle infrastrutture stradali possa senz'altro contribuire alla competitività dello stesso sotto il profilo infrastrutturale.

C. Oneri informativi

Non si ravvisano oneri informativi aggiuntivi.

D. Rispetto dei livelli minimi di regolazione europea

Non si introducono, con l'intervento legislativo, livelli di regolazione superiori rispetto a quelli minimi previsti dalla regolamentazione europea.

4.3 Motivazione dell'opzione preferita

Al fine di recepire nell'ordinamento nazionale le nuove disposizioni europee, si è intervenuto modificando il decreto legislativo n. 35 del 2011.

5. MODALITA' DI ATTUAZIONE E MONITORAGGIO

5.1 Attuazione

I soggetti responsabili della concreta ed efficace attuazione e coinvolti nei processi previsti dall'intervento normativo di recepimento della direttiva UE/1936/2019 sono:

- il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, come da competenze stabilite con D.P.C.M. 23 dicembre 2020, n. 190;
- l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA) come da competenze stabilite dall'art. 65 (Disposizioni urgenti in materia di sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e Autostradali) del decreto-legge n. 77 del 31 maggio 2010, in corso di conversione;
- le Regioni e le Province autonome per l'emanazione della disciplina riguardante la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali di competenza delle Regioni e



degli Enti locali e che sono completati mediante il finanziamento dell'Unione, a eccezione delle strade non aperte al traffico automobilistico generale, come le piste ciclabili, o delle strade non destinate al traffico generale, come le strade di accesso a siti industriali, agricoli o forestali;

- le Regioni e le Province autonome, le Province ordinarie e i Comuni ognuno per i profili di competenza;
- le Università, gli organismi ed enti di ricerca, i consigli e gli ordini professionali coinvolti nelle attività di formazione dei controllori della sicurezza stradale di cui al decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti n. 436 del 23 dicembre 2011;
- i controllori della sicurezza inseriti nell'elenco ex art. 4 c. 7 del d.lgs. 35/2011 o nell'elenco provvisorio ex art. 12 c. 4.

5.2 Monitoraggio

Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (ufficio di controllo interno alle dirette dipendenze del Ministro ex D.P.C.M. 190/2020), nell'esercizio dell'azione di vigilanza nei confronti dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e le infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA), monitorerà la corretta applicazione delle disposizioni contenute nello schema di decreto. Con riguardo al processo di raccolta di informazioni e dati utili a verificare l'attuazione dell'intervento, si utilizzeranno le relazioni di ANSFISA e di tutti i soggetti coinvolti.

CONSULTAZIONI SVOLTE NEL CORSO DELL'AIR

1. Descrizione delle consultazioni svolte e delle relative modalità di realizzazione

Al fine di pervenire ad un testo condiviso è stato istituito ad aprile 2021, con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, un gruppo di lavoro MIMS-ANSFISA con l'obiettivo di esaminare le problematiche connesse con il campo di applicazione e con le nuove procedure, al fine di individuare le soluzioni da adottare per un recepimento organico in materia di sicurezza delle infrastrutture stradali.

2. Elenco dei soggetti che hanno partecipato alle consultazioni

- Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili: Direzione Generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali, Direzione generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali;
- Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali ANSFISA.

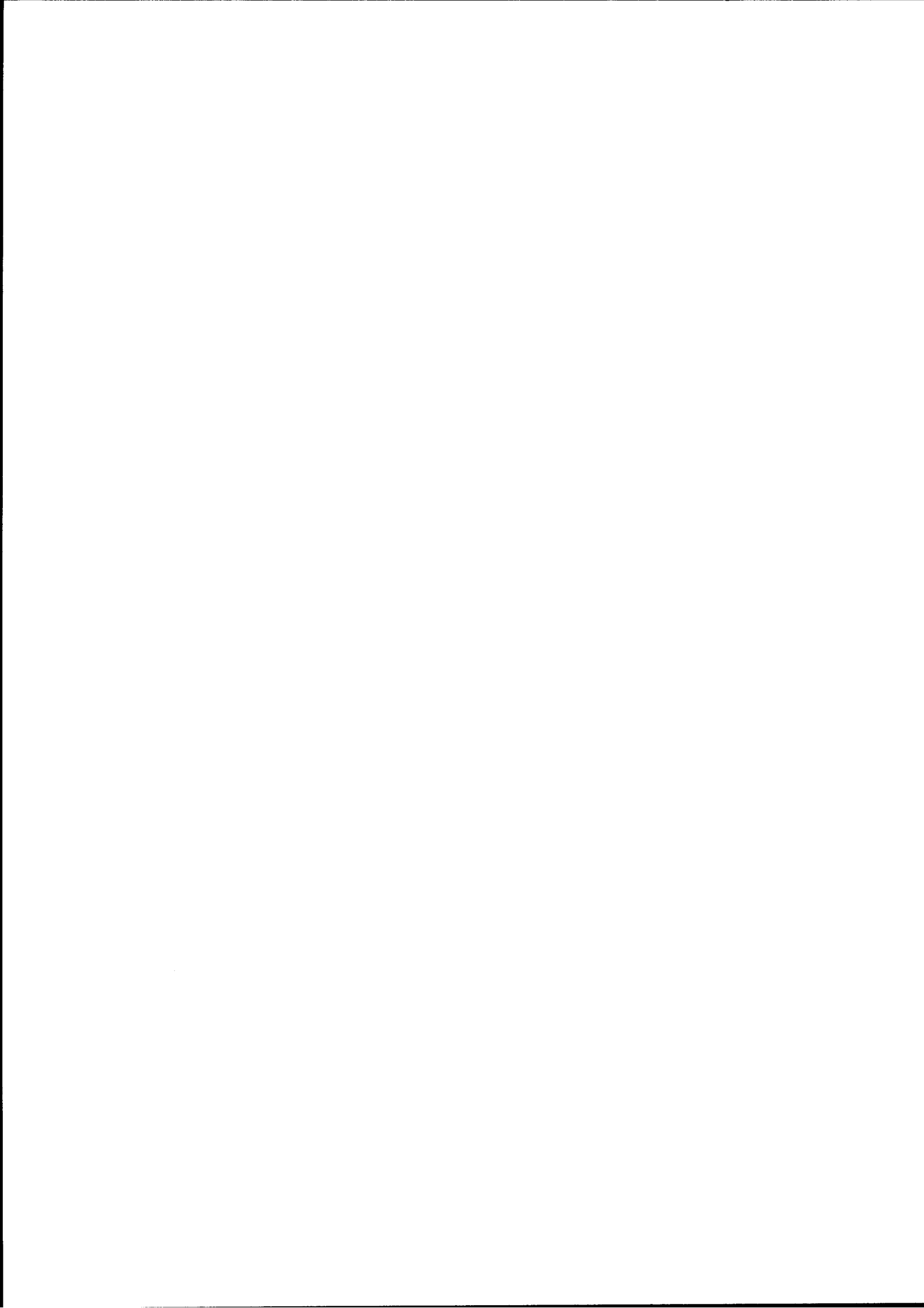
3. Periodi in cui si sono svolte le consultazioni

Le consultazioni si sono svolte nel periodo maggio-luglio 2021.

4. Principali risultati emersi dalle consultazioni

A seguito del dibattito condotto nell'ambito del gruppo di lavoro, il testo dello schema di decreto ha recepito alcune proposte di ANSFISA che sono state ritenute pertinenti ed accoglibili. In particolare:

- è stata fissata all'art. 1, comma 4, la scadenza al 1° gennaio 2025 per l'applicazione anche alle altre strade appartenenti alla rete di interesse nazionale individuata dal decreto legislativo 29 ottobre 1999, n. 461, e successive modificazioni, non già ricomprese tra quelle di cui al comma 2, siano esse, a quella data, in fase di pianificazione, di progettazione, in costruzione o già aperte al traffico;



- è stato fissato all'art. 1, comma 7, il termine del 31 dicembre 2024, entro il quale le Regioni e le Province autonome, nel rispetto dei principi stabiliti dal presente decreto, dettano la disciplina riguardante la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali di competenza delle regioni e degli enti locali, non già ricomprese tra quelle di cui ai commi 2 e 3, con particolare riferimento alle strade finanziate a totale o parziale carico dell'Unione europea; inoltre, al medesimo comma 1 è stata aggiunta la previsione che l'Agenzia sovrintende alla gestione dei dati di incidente stradale;
- è stata inserita all'art. 2, comma 1, la lettera «a-quater) strade di interesse nazionale: le strade di competenza statale elencate nel decreto legislativo del 29 ottobre 1999, n. 461», per tenere conto delle strade di interesse nazionale che comprendono quasi interamente le strade della rete TEN, le autostrade e le strade principali come definite rispettivamente alle lettere a), a bis) e a ter) del medesimo comma;
- è stata inserita, al comma 3 dell'articolo 10 del decreto legislativo n. 35 del 2011, la previsione che le tariffe da porre a carico degli enti gestori, non pubblici, sono aggiornate dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, su proposta dell'Agenzia.

PERCORSO DI VALUTAZIONE

La prima valutazione di impatto del provvedimento è stata condotta nella prima metà dell'anno 2020 internamente alla Direzione generale per la vigilanza e la sicurezza delle infrastrutture stradali del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili che ha seguito a livello europeo il negoziato per la definizione della direttiva.

Successivamente, a seguito dell'emanazione del decreto-legge n. 77 del 31 maggio 2021, in corso di conversione, e in particolare tenendo conto di quanto stabilito dall'art. 65 (Disposizioni urgenti in materia di sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali) che pone in capo all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (ANSFISA) parte delle competenze del d.lgs. 35/2011, è stato costituito, a livello nazionale, un apposito gruppo con l'incarico di esaminare le problematiche di carattere generale connesse alla applicazione della direttiva (EU) 2019/1936. A tale gruppo hanno partecipato i rappresentanti dei principali attori coinvolti: MIMS (Direzione generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali, Direzione generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali) e ANSFISA.



ANALISI TECNICO-NORMATIVA (A.T.N.)

(Allegato "A" alla direttiva del P.C.M. del 10 settembre 2008 - G.U. n. 219 del 2008)

Amministrazione proponente: Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

Titolo: schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2019/1936 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2019 che modifica la direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali

Referente del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili: Ufficio legislativo, *dr. Giovanni Ferrelli*

PARTE I. ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO

1) Obiettivi e necessità dell'intervento normativo. Coerenza con il programma di governo.

Il presente schema di decreto legislativo è finalizzato al recepimento della direttiva (UE) 2019/1936 del Parlamento europeo e del Consiglio 23 ottobre 2019 che modifica la direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali recepita in Italia con il decreto legislativo del 15 marzo 2011, n. 35. Il termine per il recepimento scade il 17 dicembre 2021. Il Governo è delegato ad attuare la direttiva ai sensi della legge 22 aprile 2021, n. 53, art. 1 allegato A n. 31.

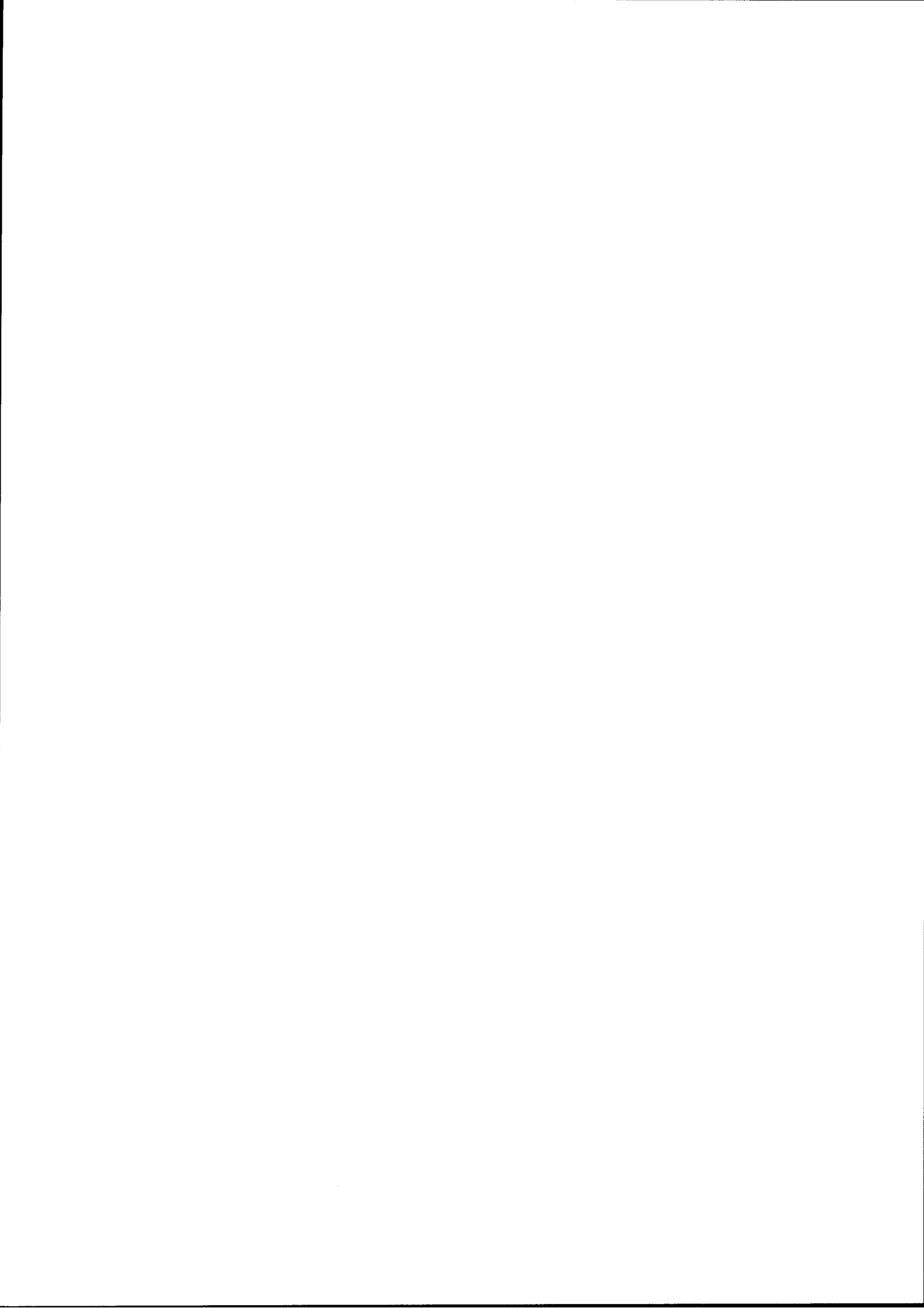
La direttiva (UE) 2019/1936 del 23 ottobre 2019 del Parlamento europeo e del Consiglio, nel perseguire l'obiettivo strategico dell'Unione europea di avvicinarsi all'azzeramento degli incidenti mortali entro il 2050 e di dimezzare entro il 2030 del numero di feriti gravi rispetto al 2020, si pone come obiettivo principale la definizione di procedure atte a garantire un livello sistematicamente elevato di sicurezza stradale su tutta la rete TEN-T e sulla rete di autostrade e strade principali nell'Unione.

In linea con gli obiettivi della suddetta direttiva lo schema di decreto amplia l'ambito di applicazione, introduce nuove procedure volte alle valutazioni della sicurezza stradale a livello di rete e individua la classificazione della sicurezza come la classificazione di parti della rete stradale esistente in categorie, in base alla loro sicurezza intrinseca misurata oggettivamente.

Lo schema di provvedimento prevede, inoltre, disposizioni puntuali a particolare attenzione degli utenti vulnerabili della strada le cui esigenze devono essere prese in considerazione sia per la valutazione della sicurezza stradale a livello di rete, che per i requisiti di qualità nella progettazione e adeguamento delle infrastrutture stradali.

L'intervento normativo si configura quale adempimento di un obbligo gravante sull'Italia in qualità di Stato Membro dell'Unione europea.

Lo stesso risulta coerente con il programma di Governo in quanto si colloca nell'ambito della priorità politica "Sviluppo di infrastrutture sostenibili e resilienti, anche per tenere conto degli effetti dei cambiamenti climatici" individuata dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili con la direttiva "Indirizzi generali per l'attività amministrativa e la gestione per l'anno 2021" del 31 marzo 2021, n. 127. Il provvedimento, pertanto, intende perseguire l'obiettivo strategico "Sviluppo delle infrastrutture per la mobilità sostenibile, anche attraverso la piena utilizzazione dei fondi del PNRR" e i connessi



obiettivi operativi: a) "Vigilanza e monitoraggio delle opere delle Concessionarie autostradali, anche al fine di assicurare la loro funzionalità e la sicurezza delle persone, e di definire tempestivamente eventuali interventi di tipo correttivo"; b) Obiettivo Operativo: "Vigilanza e monitoraggio delle strade di interesse nazionale gestite da ANAS S.p.A., anche al fine di assicurare la loro funzionalità e la sicurezza delle persone, e di definire tempestivamente eventuali interventi di tipo correttivo".

2) *Analisi del quadro normativo nazionale.*

La predetta direttiva (UE) 2019/1936, come esplicitato nel titolo, apporta alcune modifiche alla precedente direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali.

Infatti, la direttiva (UE) 2019/1936 ha emendato la direttiva 2008/96/CE:

- sostituendo gli articoli 1, 5, 10, 12 e 13;
- modificando gli articoli 2 e 6;
- aggiungendo all'articolo 4 il paragrafo 6, all'articolo 7 il paragrafo 1bis e all'articolo 9 il paragrafo 1bis;
- inserendo i nuovi articoli 6 bis, 6 ter, 6 quater, 6 quinquies, 6 sexies e 11 bis;
- modificando l'allegato I, II, IV;
- inserendo i nuovi allegati IIbis;
- sostituendo l'allegato III.

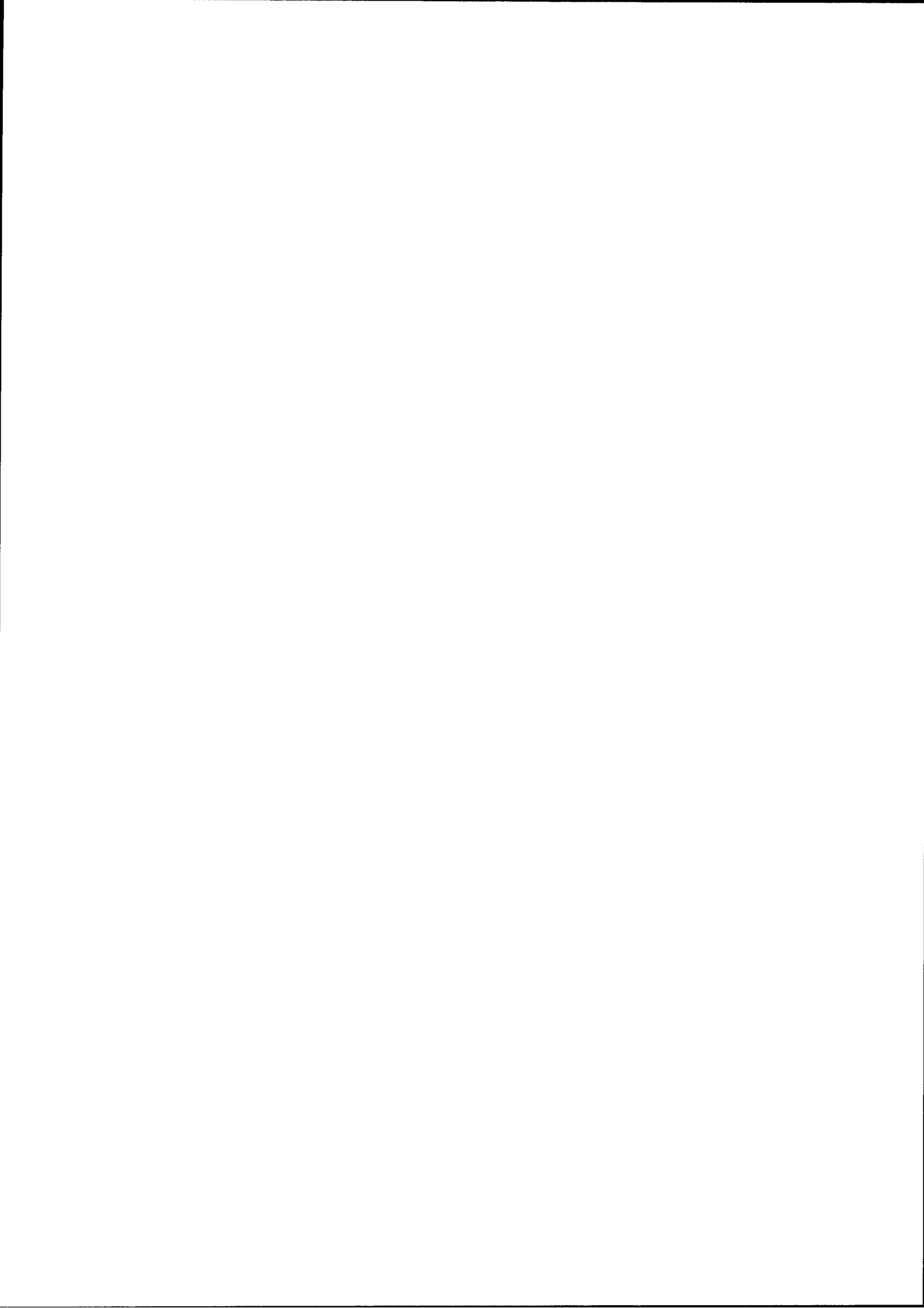
Ai fini del recepimento della direttiva (UE) 2019/1936, è stato quindi necessario procedere, in coerenza, alla modifica dei corrispondenti articoli e allegati del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35, di "attuazione della direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture".

Il quadro normativo nazionale, inoltre, è costituito da:

- le "Linee Guida per la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali ai sensi dell'articolo 8 del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35" emanate con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti n. 182 del 2 maggio 2012;
- il decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, che ha istituito, all'articolo 12, l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA) e, all'articolo 13, la piattaforma AINOP che funge anche da sistema nazionale di segnalazione spontanea, accessibile on line a tutti gli utenti della strada, per facilitare la raccolta di informazioni dettagliate sugli eventi trasmesse dagli utenti medesimi e dai veicoli, e di qualsiasi altra informazione in materia di sicurezza che l'autore della segnalazione percepisce come un rischio reale o potenziale per la sicurezza dell'infrastruttura stradale;
- il decreto-legge n. 77 del 31 maggio 2021, recante "Governance del Piano nazionale di rilancio e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure", in corso di conversione, che pone, all'articolo 65, in capo ad ANSFISA alcune delle attività disciplinate dal presente intervento normativo di modifica del d.lgs. n. 35/2011.

3) *Incidenza delle norme proposte sulle leggi e i regolamenti vigenti.*

L'intervento normativo modifica il decreto legislativo n. 35 del 2011 ed opera la trasposizione nell'ordinamento nazionale delle nuove disposizioni comunitarie, tenuto conto delle peculiarità del sistema italiano.



Esso incide sulle "Linee Guida per la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali ai sensi dell'articolo 8 del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35", emanate con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti n. 182 del 2 maggio 2012, che stabiliscono i criteri e le modalità per l'effettuazione dei controlli della sicurezza stradale sui progetti e delle ispezioni di sicurezza sulle infrastrutture esistenti e per l'attuazione del processo per la classificazione della sicurezza della rete stradale.

4) *Analisi della compatibilità dell'intervento con i principi costituzionali*

L'intervento è finalizzato a dare attuazione alla direttiva 2019/1936/UE, ai fini dell'adeguamento del nostro ordinamento con gli atti della UE. Non si rilevano profili di incompatibilità con i principi costituzionali.

5) *Analisi delle compatibilità dell'intervento con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali.*

Non si rilevano profili di incompatibilità con le competenze e le funzioni delle Regioni ordinarie ed a statuto speciale, nonché degli Enti locali.

6) *Verifica della compatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione.*

L'intervento normativo è conforme ai principi previsti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione. Non si rilevano, pertanto, profili di incompatibilità con le competenze e le funzioni delle Regioni ordinarie ed a statuto speciale nonché degli enti locali, né di incompatibilità con i principi di sussidiarietà, di differenziazione e di adeguatezza sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione.

7) *Verifica dell'assenza di rilegificazioni e della piena utilizzazione delle possibilità di delegificazione e degli strumenti di semplificazione normativa.*

L'intervento normativo non contiene rilegificazioni di norme delegificate, andando a modificare, con una fonte di pari rango, alcune disposizioni contenute nel decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35, ed è pienamente compatibile con i principi costituzionali.

8) *Verifica dell'esistenza di progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento e relativo stato dell'iter.*

È attualmente in Parlamento e in corso di conversione il decreto-legge n. 77 del 31/05/2021 "Governance del Piano nazionale di rilancio e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure.", che pone in capo all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA), istituita con decreto legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, alcune delle attività disciplinate dal presente intervento normativo di modifica del d.lgs. 35/2011.

9) *Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo progetto.*

Non risultano orientamenti prevalenti della giurisprudenza ovvero giudizi di costituzionalità pendenti sul medesimo o analogo progetto.

PARTE II. CONTESTO NORMATIVO COMUNITARIO E INTERNAZIONALE



10) *Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento comunitario.*

Il provvedimento legislativo è pienamente compatibile con l'ordinamento europeo, in quanto atto di recepimento della direttiva n. (UE) 2019/1936 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2019 relativa, che modifica la direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali.

11) *Verifica dell'esistenza di procedure d'infrazione da parte della Commissione europea sul medesimo o analogo oggetto.*

Non si è a conoscenza di procedure di infrazione aperte sull'oggetto.

12) *Analisi della compatibilità dell'intervento con gli obblighi internazionali.*

L'intervento legislativo risulta pienamente compatibile con gli obblighi internazionali.

13) *Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità europee sul medesimo o analogo oggetto.*

Non risultano esserci giudizi pendenti dinanzi alla Corte di Giustizia nella medesima materia.

14) *Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte europea dei Diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.*

Non risultano esserci giudizi pendenti innanzi alla Corte europea dei diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

15) *Eventuali indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione europea.*

Non risultano esistenti linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione europea.

Giova precisare però, che la Commissione attraverso i lavori affidati all'Expert Group on Road Infrastructure Safety (EGRIS) costituito dagli esperti degli Stati membri e incardinato presso di essa, dovrà fornire orientamenti e specifiche comuni circa:

- la metodologia da applicare per svolgere valutazioni periodiche della sicurezza stradale a livello di rete e per la classificazione delle strade;
- la realizzazione di "margini della strada che perdonano l'errore" e di strade "auto esplicative" e "self-enforcing" (progettate in modo tale da suscitare corrette percezioni e comportamenti da parte dei conducenti) nel controllo iniziale della fase di progettazione;
- i requisiti di qualità relativi agli utenti della strada vulnerabili;
- i diversi elementi volti a garantire l'uso operativo della segnaletica stradale orizzontale e verticale onde promuovere l'effettiva leggibilità e visibilità di detta segnaletica sia per i conducenti umani che per i sistemi automatizzati di assistenza alla guida.

PARTE III. ELEMENTI DI QUALITÀ SISTEMATICA E REDAZIONALE DEL TESTO



1) Individuazione delle nuove definizioni normative introdotte dal testo, della loro necessità, della coerenza con quelle già in uso.

All'articolo 2, come nella direttiva (UE) 2019/1936, sono stati apportati gli adeguamenti necessari per rendere coerente l'elenco delle definizioni con le specificità del sistema infrastrutturale stradale italiano. Le altre definizioni sono quelle contenute nel decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35.

In particolare al comma 1 dell'articolo 2 dello schema di decreto legislativo proposto:

- la definizione di cui alla lettera a) del decreto legislativo 15 marzo 2011 n. 35 è stata sostituita dalla «a) rete stradale transeuropea: la parte ricadente nel territorio nazionale della rete stradale definita nel regolamento UE n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio.»;
- inoltre, sono state introdotte le seguenti nuove definizioni:
 - «a-bis) autostrada: strada appositamente progettata e costruita per il traffico motorizzato che non serve le proprietà che la costeggiano e che soddisfa i criteri seguenti: a) dispone, salvo in punti particolari o provvisoriamente, di carreggiate distinte per le due direzioni di traffico, separate l'una dall'altra da una fascia divisoria non destinata alla circolazione o, eccezionalmente, da altri mezzi; b) non presenta intersezioni a raso con alcuna altra strada, linea ferroviaria o sede tranviaria, pista ciclabile o cammino pedonale; c) è specificamente designata come autostrada;
 - a-ter) strada principale: strada situata al di fuori dell'area urbana che collega importanti città o regioni, o entrambe, appartenente alla categoria di strade più elevata, classificata di tipo "B-Strade extraurbane principali", ai sensi dell'articolo 2, comma 2, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285;
 - a-quater) strade di interesse nazionale: le strade di competenza statale elencate nel decreto legislativo n. 461 del 29 ottobre 1999;
- è stata inserita la definizione di cui alla lettera b) per tenere conto della pluralità degli organi competenti in coerenza con l'ordinamento nazionale «b) organo competente: qualsiasi organismo pubblico, istituito a livello nazionale, regionale o locale, che partecipa, in funzione delle proprie competenze, all'attuazione del presente decreto»;
- la definizione di cui alla lettera e) "classificazione dei tratti ad elevata concentrazione di incidenti" è stata abrogata.
- le definizioni di cui alle lettere f) e g) sono state sostituite dalle seguenti:
 - «f) classificazione della sicurezza: la classificazione di parti della rete stradale esistente in categorie, in base alla loro sicurezza intrinseca misurata oggettivamente;
 - g) ispezione di sicurezza stradale mirata: indagine mirata per individuare condizioni pericolose, difetti e problemi che aumentano il rischio di incidenti e lesioni, sulla base di un sopralluogo di una strada o di un tratto di strada esistente»;
- dopo la lettera g) è stata inserita la seguente definizione di cui alla lettera «g-bis) ispezione di sicurezza stradale periodica: la verifica ordinaria periodica delle caratteristiche e dei difetti che esigono un intervento di manutenzione per ragioni di sicurezza»;
- dopo la lettera i) è stata inserita la seguente definizione individuata dalla lettera «i-bis) utenti della strada vulnerabili: utenti della strada non motorizzati, quali in particolare ciclisti e pedoni, e utilizzatori di veicoli a motore a due ruote.».



2) *Verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel progetto, con particolare riguardo alle successive modificazioni e integrazioni subite dai medesimi.*

È stata verificata la correttezza dei riferimenti normativi.

3) *Ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni ed integrazioni a disposizioni vigenti.*

È stato fatto ricorso alla tecnica della novella legislativa, apportando modifiche al decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35, e, in particolare:

- sostituzione degli articoli 1 e 5;
- modifica degli articoli 2, 6, 7, 9 e 10;
- inserimento degli articoli 6-bis, 6-ter, 6-quater, 6-quinquies, e 9-bis;
- modifica degli allegati I, II e IV;
- inserimento dell'allegato II-bis;
- sostituzione dell'allegato III.

4) *Individuazione di effetti abrogativi impliciti di disposizioni dell'atto normativo e loro traduzione in norme abrogative espresse nel testo normativo.*

L'intervento non comporta effetti abrogativi impliciti. Si è proceduto all'abrogazione espressa delle disposizioni non più in linea con le previsioni della direttiva (UE) 2019/1936.

5) *Individuazione di disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.*

Il provvedimento in esame non contiene disposizioni aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.

6) *Verifica della presenza di deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo.*

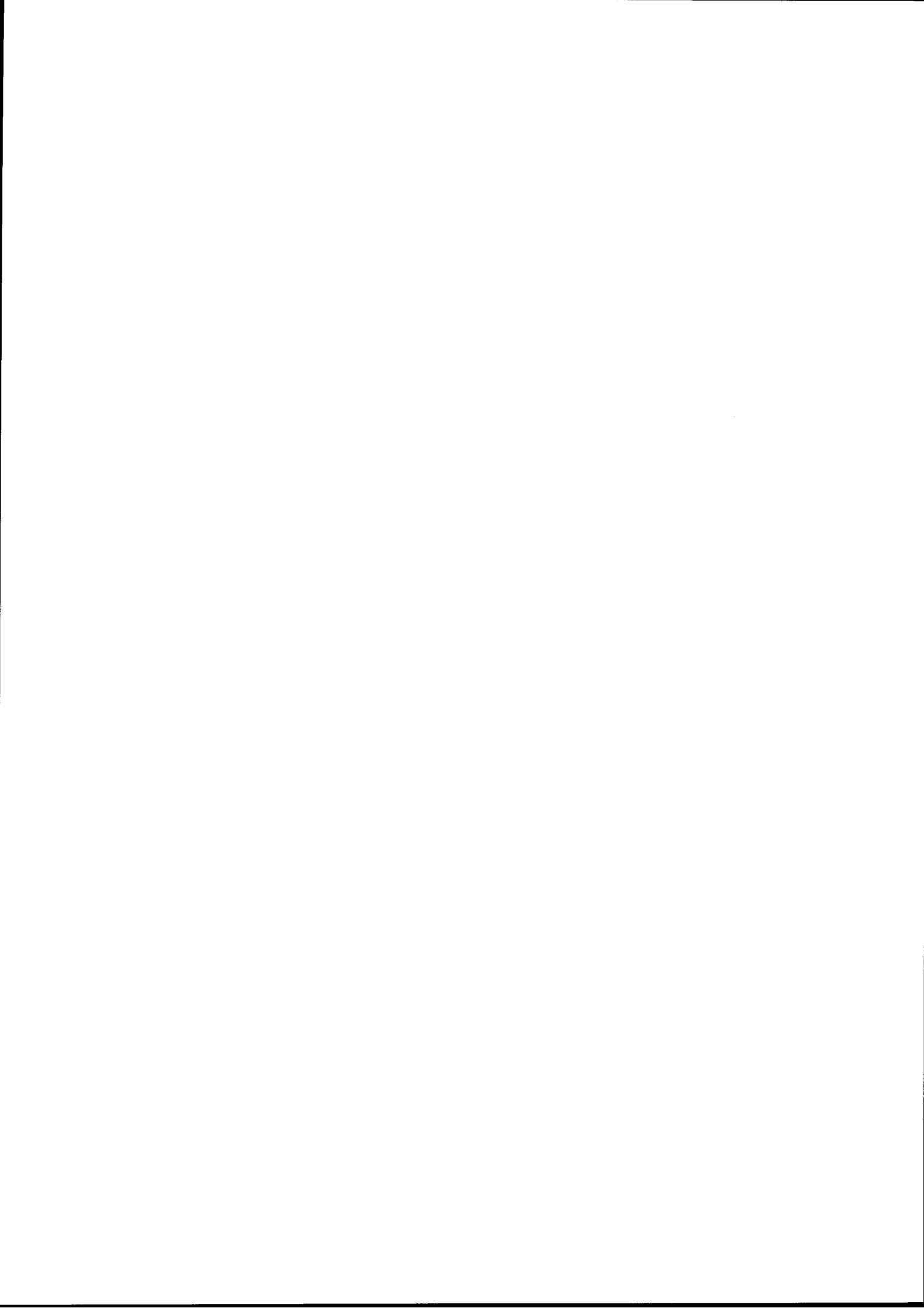
Non risultano altre deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo.

7) *Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi; verifica della congruenza dei termini previsti per la loro adozione.*

Per effetto delle modifiche recate ai programmi di formazione per i controllori della sicurezza stradale, con decorrenza 17 dicembre 2021, dal comma 1-bis dell'articolo 9 del decreto legislativo n. 35 del 2011, con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottarsi d'intesa con il Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca, si provvederà all'aggiornamento di tali programmi, entro la suddetta data.

8) *Verifica della piena utilizzazione e dell'aggiornamento di dati e di riferimenti statistici attinenti alla materia oggetto del provvedimento, ovvero indicazione della necessità di commissionare all'Istituto nazionale di statistica apposite elaborazioni statistiche con correlata indicazione nella relazione economico-finanziaria della sostenibilità dei relativi costi.*

Ai fini della redazione del presente intervento regolatorio, non si è ravvisata la necessità di commissionare all'Istituto nazionale di statistica apposite elaborazioni statistiche.



Si rappresenta, comunque, che l'articolo 7 del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35, articolo non modificato dallo schema di decreto proposto, prevede la gestione dei dati sull'incidentalità mortale sulla rete stradale di competenza del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Ogni anno ANAS, gli altri enti gestori delle infrastrutture stradali e ACI-ISTAT trasmettono entro il 31 dicembre al Ministero i dati sull'incidentalità con morti e feriti.

