

DECRETO LEGISLATIVO 15 marzo 2011 , n. 35

Attuazione della direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture. (11G0076)

Vigente al: 22-7-2022

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

Vista la direttiva 2008/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, relativa alla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali;

Vista la legge 4 giugno 2010, n. 96, recante disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee e, in particolare, l'articolo 1 e l'allegato B;

Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 13 dicembre 2010;

Acquisito il parere della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, reso nella seduta del 25 gennaio 2011;

Acquisiti i pareri delle competenti Commissioni della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 10 marzo 2011;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri e del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri degli affari esteri, dell'economia e delle finanze, della giustizia, dell'interno, per i rapporti con le regioni e per la coesione territoriale e dell'istruzione, dell'università e della ricerca;

Emana

il seguente decreto legislativo:

Art. 1

((Oggetto e ambito di applicazione.))

((1. Il presente decreto detta disposizioni per l'istituzione e l'attuazione di procedure relative alle valutazioni di 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.

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.

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.

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.

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

6. Entro e non oltre il 31 dicembre 2024, le regioni e le province autonome, nel rispetto dei principi stabiliti dal presente decreto, anche in relazione all'attuazione di quanto previsto dall'articolo 1, paragrafo 4, della direttiva 2008/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, 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 totalmente o parzialmente a valere su risorse stanziati dall'Unione europea.

7. Il presente decreto non si applica alle strade in gallerie stradali che rientrano nel campo di applicazione del decreto Legislativo 5 ottobre 2006, n. 264.)

Art. 2

Definizioni articolo 2, direttiva 2008/96/CE

1. Ai fini del presente decreto si intende per:

((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;))

((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:

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;

2) non presenta intersezioni a raso con alcuna altra strada, linea ferroviaria o sede tranviaria, pista ciclabile o cammino pedonale;

3) e' 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 dal decreto legislativo 29 ottobre 1999, n. 461;))

((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;))

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;

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;

e) ((LETTERA ABROGATA DAL D.LGS. 15 NOVEMBRE 2021, N. 213));

((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;))

((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;))

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;

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((;))

((i-bis) utenti della strada vulnerabili: utenti della strada non

motorizzati, quali in particolare ciclisti e pedoni, disabili in carrozzella e utilizzatori di veicoli a motore a due ruote.))

Art. 3

Valutazione di impatto sulla sicurezza stradale per i progetti di infrastruttura articolo 3, direttiva 2008/96/CE

1. Per tutti i progetti di infrastruttura e' 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.

2. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro il 19 dicembre 2011, stabilisce, con proprio decreto, modalita', contenuti e documenti costituenti la VISS.

Art. 4

Controlli della sicurezza stradale articolo 4, direttiva 2008/96/CE

1. Per tutti i livelli di progettazione dei progetti di infrastruttura, nonche' 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.

2. Per i progetti di infrastruttura le risultanze della VISS sono assunte a base dei controlli della sicurezza stradale.

3. Le risultanze dei controlli della sicurezza stradale costituiscono 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.

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 addotte, 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.

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 priorit  di cui all'articolo 5, comma 3.

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.

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'attivit  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),   affidata nel rispetto delle disposizioni di cui agli articoli 91 e 125 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163. Al fine di assicurare indipendenza ed imparzialit  di giudizio, non puo' essere incaricato dell'attivit  di controllo un soggetto che partecipi o abbia partecipato direttamente o indirettamente alla redazione della progettazione in qualsiasi suo livello, alla direzione dei lavori o al collaudo dei progetti di cui al comma 1.

Art. 5

((Valutazione della sicurezza stradale a livello di rete.))

((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.

2. Le valutazioni della sicurezza stradale a livello di rete riguardano il rischio di incidente e di gravita' dell'impatto sulla base dei seguenti elementi:

a) un'indagine visiva, in loco o con mezzi elettronici, delle caratteristiche di progettazione della strada al fine di valutarne la sicurezza intrinseca;

b) un'analisi dei tratti della rete stradale aperti al traffico da oltre tre anni e in cui   stato registrato un numero considerevole di incidenti gravi in proporzione al flusso di traffico.

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.

4. Nel valutare la sicurezza stradale a livello di rete, l'organo

competente tiene conto delle componenti indicative di cui all'allegato III.

5. Sulla base dei risultati della valutazione di cui al comma 1 e al fine di definire le priorit  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.)

Art. 6

(((Ispezioni di sicurezza stradale periodiche)))

1. ((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.))
Le ispezioni sono svolte da soggetti inseriti nell'elenco di cui all'articolo 4, comma 7. Si applicano i casi di incompatibilit  di cui all'articolo 4, comma 7, terzo periodo.

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 modalit  di svolgimento delle ispezioni volte ad assicurare la corretta applicazione di tale decreto.

((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.))

Art. 6-bis

(((Seguito delle procedure per le strade aperte al traffico).))

((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.

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.

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 applica la disposizione di cui all'articolo 4, comma 7, ultimo periodo.

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 necessita' di interventi correttivi. In particolare, l'organo competente individua i tratti di strada in cui e' necessario apportare miglioramenti della sicurezza delle infrastrutture stradali e definisce gli interventi finalizzati a migliorare la sicurezza di tali tratti, in base alle prioritaa'.

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'opportunitaa' 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.

6. L'organo competente predispose e aggiorna con regolaritaa', comunque in ogni caso, almeno ogni cinque anni, un piano d'azione in ordine di prioritaa' basato sul rischio, per seguire l'attuazione dell'intervento correttivo individuato.)

Art. 6-ter

((Protezione degli utenti della strada vulnerabili.))

((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.))

Art. 6-quater

((Segnaletica orizzontale e segnaletica verticale.))

((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.))

Art. 6-quinquies

((Segnalazioni spontanee.))

((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, costituisce il sistema nazionale di segnalazione

spontanea, ed e' 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.))

Art. 7

Gestione dei dati articolo 7, direttiva 2008/96/CE

1. Per ciascun incidente mortale verificatosi sulla rete stradale **((ricadente nell'ambito di applicazione del presente decreto))**, l'organo competente riporta in una apposita relazione di incidente, 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.))**

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 nonche' del costo sociale medio di un incidente grave.

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'incidentalita' verificatasi sulla rete stradale di cui al comma 1.

Art. 8

Adozione di orientamenti articolo 8, direttiva 2008/96/CE

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.

Art. 9

Formazione dei controllori articolo 9, direttiva 2008/96/CE

1. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con decreto da adottarsi di intesa con il Ministro dell'istruzione, dell'universita'

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.

((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.))

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.

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.

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.

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.

6. Per la partecipazione ai corsi di formazione e di aggiornamento è dovuto un contributo corrispondente al mero costo delle attività, di 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.

Art. 9-bis

(((Rendicontazione).))

((1. Entro il 31 ottobre 2025, e successivamente ogni cinque anni,

il Ministero delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili 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.))

Art. 10

Disposizioni tariffarie

1. Alle attivita' di controllo, *((valutazione))* e ispezione, previste rispettivamente dagli *((articoli 4, 5, 6 e 6-bis))*, *((il Ministero delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili 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.

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 modalita' di versamento.

((3. Su proposta dell'ANSFISA, Le tariffe sono aggiornate almeno ogni tre anni secondo le modalita' di cui al comma 2.))

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.

Art. 11

Disposizioni finanziarie

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

Disposizioni di coordinamento, transitorie e finali

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 e' redatta sulla base dei criteri di cui all'allegato I. Sono esclusi dall'obbligo di redazione della VISS i progetti di infrastruttura per i quali, alla data di entrata in vigore del presente decreto, e' 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, e' 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, e' 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 data di entrata in vigore del presente decreto, e' approvato il progetto preliminare.

4. Fino dell'entrata in operativita' dell'elenco di cui all'articolo 4, comma 7, lo svolgimento delle attivita' di cui agli articoli 4, 5 e 6, e' 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 incidentalita', ingegneria del traffico o altre attivita' inerenti alla sicurezza stradale, documentata dall'avvenuto espletamento delle predette attivita' 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 compatibilita' del presente decreto.

6. Presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e' 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 attivita'», sono inserite le seguenti: «, fino all'entrata in operativita' 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: «, nonche' dei soggetti di cui all'articolo 12, comma 4, del decreto legislativo di attuazione della direttiva 2008/96/CE. A decorrere dall'entrata in operativita' del predetto elenco la Commissione si avvale dei soggetti inseriti nell'elenco stesso»;

b) dopo il comma 2 e' 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 concessioni autostradali, mediante apposita convenzione, fermi restando i requisiti di cui al comma 1.».

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 15 marzo 2011

NAPOLITANO

Berlusconi, Presidente del Consiglio
dei Ministri

Matteoli, Ministro delle
infrastrutture e dei trasporti

Frattini, Ministro degli affari
esteri

Tremonti, Ministro dell'economia e
delle finanze

Alfano, Ministro della giustizia

Maroni, Ministro dell'interno

Fitto, Ministro per i rapporti con le
regioni e per la coesione
territoriale

Gelmini, Ministro dell'istruzione,
dell'università e della ricerca

Visto, il Guardasigilli: Alfano

((ALLEGATO I

COMPONENTI INDICATIVE DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO SULLA SICUREZZA STRADALE.))

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;

- 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) 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.))**

((ALLEGATO II

COMPONENTI INDICATIVE DEI CONTROLLI SULLA SICUREZZA STRADALE))

1. Criteri applicabili nella fase **((della redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica))**:

- a) analisi della situazione geografica;
- b) analisi e verifica della funzionalità dell'infrastruttura all'interno della rete;
- c) analisi delle condizioni plano-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:**
 - 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.))**

2. Criteri applicabili nella fase della progettazione definitiva:

- 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 lesivita' degli **((utenti della strada vulnerabili.))**.

3. Criteri applicabili nella fase della progettazione esecutiva:

- a) analisi della sicurezza degli utenti in circostanze particolari (scarsa visibilita', scarsa illuminazione, condizioni meteorologiche non ottimali);
- b) intellegibilita' della segnaletica verticale e orizzontale;
- c) analisi delle condizioni della pavimentazione stradale.

4. Criterio applicabile nella prima fase di funzionamento: valutazione della sicurezza stradale alla luce dell'effettivo comportamento degli utenti.

((ALLEGATO II-bis

COMPONENTI INDICATIVE DELLE ISPEZIONI DI SICUREZZA STRADALE MIRATE.

1. Allineamento stradale e sezione trasversale:

- a) visibilita' e distanze di visibilita';
- b) limite di velocita' e suddivisione in zone con assegnazione dello stesso limite di velocita';
- c) allineamento auto esplicativo (vale a dire "leggibilita'" dell'allineamento da parte degli utenti della strada);
- d) accesso a proprieta' adiacenti e conseguenze;
- e) accesso dei veicoli di emergenza e di servizio;
- f) trattamenti in corrispondenza di ponti e ponticelli;
- g) configurazione dei margini della strada, (banchine, scalinamento tra corsia e banchina, pendenze di sterro e riporto).

2. Incroci e interscambi:

- a) adeguatezza del tipo di incrocio/interscambio;
- b) geometria della configurazione dell'incrocio/interscambio;
- c) visibilita' e leggibilita' (percezione) degli incroci;
- d) visibilita' 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.

3. Disposizioni per gli utenti della strada vulnerabili:

- 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 presidiato, non presidiato, manuale o automatizzato.

4. Illuminazione, segnaletica verticale e orizzontale:

a) segnaletica verticale coerente, che non impedisca la visibilita';

b) leggibilita' della segnaletica verticale con riferimento alla posizione, alle dimensioni e al colore;

c) segnali stradali;

d) segnaletica orizzontale e delineazione coerenti;

e) leggibilita' 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.

5. Segnali stradali luminosi:

a) funzionamento;

b) visibilita'.

6. Oggetti, zone libere da ostacoli, sistemi stradali di contenimento:

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;

c) adattamento ergonomico dei sistemi stradali di contenimento: mezzerie stradali e guardrail di sicurezza per evitare pericoli agli utenti della strada vulnerabili;

d) trattamenti finali dei guardrail di sicurezza;

e) sistemi stradali di contenimento adeguati in corrispondenza di ponti e ponticelli;

f) recinzioni, in strade ad accesso limitato.

7. Manto stradale:

a) difetti del manto stradale;

b) resistenza allo slittamento;

c) materiale incoerente/ghiaia/sassi;

d) accumulo d'acqua, scolo.

8. Ponti e gallerie:

a) presenza e numero di ponti, nonche' informazioni pertinenti che li riguardano;

b) presenza e numero di gallerie, nonche' informazioni pertinenti che le riguardano;

c) elementi visivi che rappresentano rischi per la sicurezza dell'infrastruttura.

9. Altre tematiche:

a) predisposizione di aree di parcheggio e aree di sosta sicure;

b) predisposizione per veicoli pesanti;

c) abbagliamento da fari anteriori;

d) lavori stradali;

e) attivita' ai margini della strada poco sicure;

f) informazioni adeguate nelle apparecchiature di sistemi di

trasporto intelligenti (STI), quali, a titolo esemplificativo, pannelli a messaggio variabile;

g) flora e fauna selvatiche, animali;

h) segnali di avvertimento in prossimità di scuole.))

((ALLEGATO III

COMPONENTI INDICATIVE DELLE VALUTAZIONI DELLA SICUREZZA DELLE STRADE A LIVELLO DI RETE

1. Aspetti generali:

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 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.

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;

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.

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): segnalatori 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.

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;
- 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 presidiato, non presidiato, 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 delineazione;
- 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;
- e) strutture per biciclette e relativo tipo, quali, a titolo esemplificativo, piste ciclabili, corsie ciclabili e similari;
- f) qualità dei passaggi pedonali con riguardo alla cospicuità e alla segnalazione di ciascuna struttura;
- g) strutture di attraversamento pedonale e ciclabile nella diramazione di ingresso di una strada minore che si unisce alla rete;
- h) esistenza di percorsi alternativi per pedoni e ciclisti dove non sono presenti strutture separate.

11. Sistemi pre o post urto per incidenti stradali ed elementi di

mitigazione della gravita':

- a) centri operativi della rete e altre strutture di pattugliamento;**
- b) meccanismi per informare gli utenti della strada delle condizioni di guida al fine di prevenire incidenti o inconvenienti;**
- c) sistemi di rilevamento automatico di incidenti (automatic incident detection - AID): sensori e videocamere;**
- d) sistemi di gestione degli incidenti;**
- e) sistemi per comunicare con servizi di soccorso.))**

ALLEGATO IV

(allegato IV direttiva 2008/96/CE)
(previsto dall'articolo 7)

INFORMAZIONI CHE DEVONO FIGURARE NELLE RELAZIONI DI INCIDENTI

Le relazioni di incidenti devono contenere i seguenti elementi:

((1) Localizzazione dell'incidente piu' esatta possibile, comprendente le coordinate GNSS (global navigation satellite system);))

2) immagini e/o diagrammi del luogo dell'incidente;

3) data e ora dell'incidente;

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 velocita', ostacoli al margine della strada);

((5) gravita' dell'incidente;))

6) caratteristiche delle persone coinvolte nell'incidente (eta', sesso, nazionalita', tasso di alcolemia, presenza di sostanze stupefacenti, utilizzo dei dispositivi di sicurezza);

7) dati relativi ai veicoli coinvolti (tipo, eta', paese, presenza di dispositivi di sicurezza, data dell'ultima revisione periodica in conformita' della legislazione vigente);

8) dati relativi all'incidente (tipo di incidente, tipo di collisione, manovre del veicolo e del conducente);

9) informazioni relative al periodo di tempo intercorso tra l'incidente e la sua registrazione ovvero l'arrivo del servizio di soccorso.