

# SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XVI LEGISLATURA —————

**N. 307**

## **ATTO DEL GOVERNO**

### **SOTTOPOSTO A PARERE PARLAMENTARE**

Schema di decreto legislativo recante: «Attuazione della direttiva 2008/96/CE, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali»

*(Parere ai sensi dell'articolo 1 della legge 4 giugno 2010, n. 96)*

---

**(Trasmesso alla Presidenza del Senato il 16 dicembre 2010)**

---



*Il Ministro  
per i rapporti con il Parlamento*

DRP/I/XVI/D 186/10

Roma 16 DIC. 2010

*Caro Presidente,*

Le trasmetto, al fine dell'espressione del parere da parte delle competenti Commissioni parlamentari, lo schema di decreto legislativo recante "Attuazione della direttiva comunitaria 2008/96/CE, del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali", approvato in via preliminare dal Consiglio dei Ministri del 13 dicembre 2010.

In considerazione dell'imminente scadenza della delega Le segnalo, a nome del Governo, l'urgenza dell'esame del provvedimento da parte delle competenti Commissioni parlamentari pur se privo del parere della Conferenza Unificata, che mi riservo di trasmettere non appena sarà da me acquisito.

*Caro Presidente,  
L. 1*

-----  
Sen.

Renato Giuseppe SCHIFANI  
Presidente del  
Senato della Repubblica  
R O M A



*Ministero dell' Economia e delle Finanze*

UFFICIO LEGISLATIVO ECONOMIA

ANP/105/POWH/16868

Roma, 15 DIC. 2010

Alla Presidenza del Consiglio dei Ministri  
Al Dipartimento per gli affari giuridici e legislativi  
ROMA

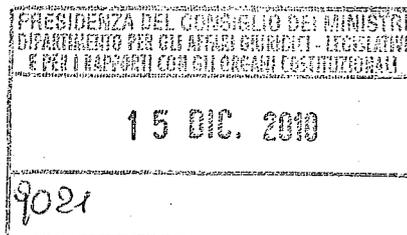
e, p.c.

Al Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato  
SEDE

OGGETTO: schema di decreto legislativo di attuazione della direttiva 2008/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 novembre 2008 sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali.

Si trasmette, per i successivi adempimenti di competenza, il testo dello schema di decreto meglio individuato in oggetto, munito del "visto" del Dipartimento della ragioneria generale dello Stato.

IL CAPO DELL'UFFICIO



SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO DI ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA COMUNITARIA 2008/96/CE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 19 NOVEMBRE 2008, SULLA GESTIONE DELLA SICUREZZA DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI

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... ;
- ACQUISITO il parere della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, reso nella seduta del ...;
- 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... ;
- 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'interno, dell'economia e delle finanze e della giustizia,

EMANA

il seguente decreto legislativo:

ART. 1

*(Finalità e campo di applicazione)*

*(art. 1, direttiva 2008/96/CE)*

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.
3. A decorrere dall'1 gennaio 2021 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.



4. Per la rete stradale regionale e locale non compresa nella rete transeuropea, le disposizioni contenute nel presente decreto costituiscono norme di principio; entro il 31 dicembre 2020, 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 pertinenza, 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.

ART. 2  
*(Definizioni)*  
*(art. 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 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 modifiche o integrazioni;
  - 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;
  - 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) 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;
  - 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;
  - 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;
  - 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.

### ART. 3

*(Valutazione di impatto sulla sicurezza stradale  
per i progetti di infrastruttura)  
(art. 3, direttiva 2008/96/CE)*

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 (nel seguito denominata VISS), redatta sulla base dei criteri di cui all'allegato I.
2. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro il 19 dicembre 2011, stabilisce, con proprio decreto, modalità, contenuti e documenti costituenti la VISS.

### ART. 4

*(Controlli della sicurezza stradale)  
(art. 4, direttiva 2008/96/CE)*

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.
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 sei 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 nel piano triennale 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'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 di assicurare indipendenza ed imparzialità di giudizio, non può essere incaricato dell'attività 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

*(Classificazione e gestione della sicurezza della rete stradale aperta al traffico)*

*(art. 5, direttiva 2008/96/CE)*

1. Entro tre anni dall'entrata in vigore del presente decreto e successivamente con cadenza triennale, sulla base dell'esame del funzionamento della rete stradale aperta al traffico, effettuato 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.
2. Sulla base delle classificazioni di cui al comma 1, **l'organo competente effettua** visite in loco mediante personale esperto inserito nell'elenco di cui all'art. 4, comma 7, e **procede** alla valutazione dei tratti prioritari della rete stradale, tenendo conto degli elementi di cui all'allegato III, punto 3.
3. Sulla base delle risultanze delle visite in loco, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti **predispone un** piano triennale di misure correttive, assegnando priorità, anche attraverso analisi costi-benefici, alle misure individuate nell'allegato III, punto 3, lettera e).
4. Per la rete stradale a pedaggio, gli investimenti per l'attuazione del piano triennale 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.
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 di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495.
6. Gli enti gestori provvedono a fornire agli utenti adeguata informazione della presenza di tratti stradali ad elevata concentrazione di incidenti.



ART. 6  
*(Ispezioni di sicurezza)*  
*(art. 6, direttiva 2008/96/CE)*

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 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. 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.**
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.

ART. 7  
*(Gestione dei dati)*  
*(art. 7, direttiva 2008/96/CE)*

1. L'organo competente redige, sulla base dei dati relativi all'incidentalità stradale raccolti e trasmessi dalle forze dell'ordine e dagli enti locali ai sensi dell'articolo 56 della legge 29 luglio 2010, n. 120, una relazione di incidente per ciascun incidente mortale verificatosi sulla rete stradale di cui all'articolo 1, comma 2, secondo la reportistica di cui all'allegato IV.
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.
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.

ART. 8  
*(Adozione di orientamenti)*  
*(art. 8, direttiva 2008/96/CE)*

1. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro il 19 dicembre 2011, adotta, 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 del presente decreto. 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)*  
*(art. 9, direttiva 2008/96/CE)*

1. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con decreto da emanarsi **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 operative relative alla gestione dell'elenco di cui all'articolo 4, comma 7.
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, da università, da organismi ed enti di ricerca, e da consigli, ordini e collegi professionali, autorizzati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il certificato di idoneità professionale è rilasciato, a seguito del superamento di un esame finale, dai soggetti erogatori dei corsi e degli esami.
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 ministeriale 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 ministeriale 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.

ART. 10  
*(Disposizioni tariffarie)*

1. Alle attività di controllo, classificazione e ispezione, previste rispettivamente dagli articoli 4, 5 e 6, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede 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 dall'entrata in vigore del presente decreto legislativo, sono individuate le tariffe di cui al comma 1 e le relative modalità di versamento.
3. Le tariffe sono aggiornate almeno ogni tre anni.
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. Con riferimento all'articolo 3, fino all'adozione del decreto di cui al comma 2, la VISS è 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, 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 data di entrata in vigore del presente decreto, è approvato il progetto preliminare.
4. Fino all'istituzione 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 la sicurezza stradale, documentata dall'avvenuto espletamento delle predette attività relative ad almeno cinque progetti.
5. Con riferimento all'articolo 8, fino all'adozione del decreto di cui al comma 1, si applica, nei limiti di compatibilità del presente decreto, la circolare del Ministero dei lavori pubblici 8 giugno 2001, n. 3699, recante le "Linee guida per le analisi di sicurezza delle strade".

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



VALUTAZIONE DI IMPATTO SULLA SICUREZZA STRADALE PER I PROGETTI DI INFRASTRUTTURA

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) individuazione dei volumi e delle tipologie di traffico.



CONTROLLI DELLA SICUREZZA STRADALE PER I PROGETTI DI INFRASTRUTTURA

1. Criteri applicabili nella fase della progettazione preliminare:

- 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.

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 lesività degli utenti vulnerabili.

3. Criteri applicabili nella fase della progettazione esecutiva:

- a) analisi della sicurezza degli utenti in circostanze particolari (scarsa visibilità, scarsa illuminazione, condizioni meteorologiche non ottimali);
- b) intellegibilità 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.



CLASSIFICAZIONE DEI TRATTI STRADALI AD ELEVATA CONCENTRAZIONE DI INCIDENTI E  
CLASSIFICAZIONE DELLA SICUREZZA DELLA RETE

**1. Criteri per l'individuazione dei tratti stradali ad elevata concentrazione di incidenti**

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.

**2. Criteri per l'individuazione dei tratti stradali da esaminare nell'ambito della classificazione della sicurezza della rete**

L'individuazione di 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.

**3. Elementi di valutazione per le visite in loco:**

- a) descrizione del tratto stradale;
- b) riferimento ad eventuali relazioni anteriori relative allo stesso tratto stradale;
- c) esame delle eventuali relazioni di incidente;
- d) numero di incidenti, decessi e feriti gravi nel corso dei tre anni precedenti;
- e) individuazione delle potenziali misure correttive da adottare, tra le quali:
  - miglioramento del tracciato piano altimetrico;
  - miglioramento delle intersezioni;
  - eliminazione degli ostacoli fissi al margine della strada o applicazione di dispositivi di protezione dei medesimi;
  - miglioramento della visibilità in diverse condizioni meteorologiche e di illuminazione;
  - miglioramento delle condizioni di sicurezza delle pertinenze della strada quali i sistemi di ritenuta stradale;
  - miglioramento della coerenza, della visibilità, della leggibilità e della collocazione della segnaletica orizzontale e verticale (coordinamento segnaletico);
  - riduzione 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 e/o miglioramento dei sistemi di trasporto intelligenti e dei servizi telematici ai fini dell'interoperabilità, dell'emergenza e della segnaletica.



INFORMAZIONI CHE DEVONO FIGURARE NELLE RELAZIONI DI INCIDENTI

Le relazioni di incidenti devono contenere i seguenti elementi:

- 1) localizzazione dell'incidente (eventualmente anche georeferenziata con coordinate GPS);
- 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 velocità, ostacoli al margine della strada);
- 5) gravità dell'incidente, incluso il numero delle persone decedute e ferite;
- 6) caratteristiche delle persone coinvolte nell'incidente (età, sesso, nazionalità, tasso di alcolemia, presenza di sostanze stupefacenti, utilizzo dei dispositivi di sicurezza);
- 7) dati relativi ai veicoli coinvolti (tipo, età, paese, presenza di dispositivi di sicurezza, data dell'ultima revisione periodica in conformità 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.



## RELAZIONE TECNICO FINANANZIARIA

**Articolo 1.** Non è suscettibile di produrre maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

**Articolo 2.** Non è suscettibile di produrre maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

**Articolo 3.** L'adempimento relativo alla predisposizione della VISS non produce maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Si precisa che il soggetto competente alla redazione della VISS coincide con il medesimo soggetto competente alla realizzazione del progetto, ossia, in materia di infrastrutture stradali, gli enti gestori della rete (ANAS e società concessionarie autostradali). Pertanto, per ANAS, la redazione della VISS, alla stregua della realizzazione del progetto, rientra nell'attività istituzionale.

**Articolo 4.** Per quanto riguarda i controlli, si precisa che gli stessi non producono maggiori oneri a carico della finanza pubblica. I controlli, svolti dai soggetti individuati dall'organo competente tra i soggetti iscritti in apposito elenco istituito presso il MIT, qualora abbiano ad oggetto infrastrutture ricadenti lungo la rete stradale affidata in concessione a gestore stradale privato, il relativo costo è posto a carico del soggetto privato mediante la corresponsione delle tariffe di cui all'articolo 10; qualora invece trattasi di strade gestite direttamente da ANAS, il costo di tali attività di controllo rientra tra le voci di quadro economico dell'intervento, inserite nel tra le somme a disposizione dell'Amministrazione.

Con riferimento al comma 5, si specifica che i costi relativi alle misure correttive ivi previste sono trattati con le medesime modalità di cui sopra.

In relazione al comma 6, nell'ipotesi in cui si tratti di reti stradali non a pedaggio, le eventuali modifiche progettuali onerose dovranno essere previste nell'ambito di apposita posta da iscriversi nel relativo quadro economico, nei limiti delle somme stanziare per il progetto.

**Articolo 5.** In relazione al comma 2 si specifica che i costi delle visite in loco, nel caso di infrastrutture ricadenti lungo la rete stradale affidata in concessione a gestore stradale privato, sono posti a carico dei gestori privati mediante tariffa ai sensi dell'articolo 10, mentre nel caso di strade gestite direttamente da ANAS, tali adempimenti sono svolti nell'ambito dei compiti istituzionali del MIT.

In relazione al comma 3, le eventuali misure correttive saranno inserite nel novero degli interventi soggetti a programmazione triennale (nel caso di interventi in ambito ANAS), ovvero andranno a comporre la voce investimenti nel caso delle strade a pedaggio.

**Articolo 6.** Per quanto concerne le ispezioni di sicurezza si fa rinvio a quanto specificato in relazione alle visite in loco, sub articolo 5.



Relativamente alle misure di sicurezza temporanee di cui al comma 2 si chiarisce che le stesse non producono nuovi oneri in quanto i gestori, sia pubblici che privati, già dispongono di organizzazione idonea a far fronte a tali adempimenti con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

**Articolo 7.** Si specifica che le attività poste in capo alle forze di polizia sono già previste dall'articolo 56 della legge n. 120/2010 che peraltro al comma 2 prevede apposita copertura finanziaria. Per quanto concerne gli adempimenti posti in capo al MIT si chiarisce che gli stessi non comportano maggiori oneri in quanto saranno svolti nell'ambito delle attuali dotazioni di risorse umane, strumentali e finanziarie dell'Amministrazione.

**Articolo 8.** Non è suscettibile di produrre maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

**Articolo 9.** La disposizione non comporta oneri a carico delle Amministrazioni coinvolte in quanto i costi per la frequenza dei corsi di formazione saranno sostenuti dai soggetti privati che intendono conseguire la prevista certificazione dell'idoneità professionale.

**Articolo 10.** Visto che la norma prevede che alle attività di cui agli articoli 4, 5 e 6 il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provveda mediante tariffe da porre a carico degli enti gestori, da determinarsi con successivo decreto ministeriale, si specifica che dette attività, relativamente alle strade gestite da gestori privati saranno svolte successivamente alla determinazione delle dette tariffe al fine di evitare oneri a carico dell'Amministrazione privi della copertura finanziaria.

**Articolo 11.** L'articolo contiene espressa norma di neutralità finanziaria.

**Articolo 12.** Non è suscettibile di produrre maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

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 Regioniere Generale dello Stato

*Conti's*

14 DIC. 2010

IGAVE W  
16.12.10  
*[Signature]*

*[Signature]*



## RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Lo schema di decreto legislativo recepisce la direttiva comunitaria 2008/96/CE con cui l'Unione europea si prefigge di migliorare il livello di sicurezza delle strade appartenenti alla rete stradale transeuropea, mediante l'introduzione di una serie di procedure atte ad implementare la sicurezza delle infrastrutture stradali nelle varie fasi che vanno dalla pianificazione, progettazione e realizzazione delle stesse, fino alla gestione ed alla manutenzione. La delega al Governo per il recepimento è stata conferita al Governo con la legge 4 giugno 2010, n. 96 (legge comunitaria per il 2009). La scadenza del termine per il recepimento è fissata al 19 dicembre 2010.

Il testo di decreto legislativo recepisce direttamente i principali istituti previsti dalla direttiva (valutazioni d'impatto sulla sicurezza, controlli sulla progettazione, classificazione della sicurezza delle strade, ispezioni, gestione dei dati, orientamenti e formazione), facendo invece rinvio a decretazione di secondo livello per la regolazione di alcuni aspetti di dettaglio relativi a modalità applicative, nonché di talune procedure che la direttiva stessa prevede possano essere attuate entro il 2011. Lo schema di decreto si compone di 11 articoli, illustrati nel prosieguo.

### Art. 1. Finalità e ambito di applicazione (art. 1 direttiva 2008/96/CE)

Le disposizioni della direttiva hanno carattere di cogenza relativamente alle 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. Nel testo di recepimento 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). È stato inoltre previsto che tale ambito sia esteso all'intera rete nazionale a decorrere dal 1 gennaio 2021. Per la rete stradale regionale e locale non compresa nella rete transeuropea, il comma 4 prevede che le disposizioni del decreto costituiscono norme di principio e che, entro il 31 dicembre 2020, le regioni e le province autonome dettino, nel rispetto dei principi stabiliti dal decreto, la disciplina riguardante la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali di pertinenza, con particolare riferimento alle strade finanziate a totale o parziale carico dall'Unione europea. Tale scelta di mediazione tra l'obbligo di applicazione delle disposizioni alla rete TEN e la possibile estensione a tutta la rete stradale, è fondata essenzialmente sulla considerazione che, a fronte di una più ampia estensione dell'applicazione della direttiva, senz'altro produttiva di una maggiore portata in termini di sicurezza, aumentano anche gli adempimenti e gli oneri a carico dei gestori stradali, siano essi soggetti pubblici o concessionari privati. Il comma 5 precisa che la disciplina del decreto non si applica alle gallerie stradali, disciplinate dal decreto legislativo 5



ottobre 2006, n. 264, attuativo della direttiva 2004/54/CE, specificamente riferito alla sicurezza nelle gallerie stradali.

#### Art. 2. Definizioni (art. 2 direttiva 2008/96/CE)

L'articolo 2 reca le definizioni mutuata dalla direttiva. In particolare all'art. 2, comma 1, lett. b), è definito l'organo competente. La direttiva definisce l'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". Alla luce di ciò, si è ritenuto, in sede di recepimento, di attribuire le funzioni spettanti all'organo competente in capo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti prevedendo che lo stesso si avvalga, per lo svolgimento di tali funzioni relativamente alla rete stradale in concessione, dell'Ispettorato di vigilanza concessioni autostradali di ANAS S.p.A.. Tale scelta è fondata sulla circostanza che a livello di ordinamento nazionale è già esistente un organismo, l'IVCA (Ispettorato Vigilanza Concessioni Autostradali) che, ancorché non ancora separato societariamente da ANAS, è titolare di funzioni di vigilanza e controllo che ricomprendono quelle previste dalla direttiva in capo all'organo competente. Si è ritenuto pertanto opportuno, anche al fine di evitare duplicazioni di competenze, consentire di avvalersi di detto organismo, sulla base di apposita convenzione con il Ministero, per lo svolgimento delle funzioni di organo competente, almeno per quanto riguarda la rete stradale in concessione. Per quanto attiene invece alle analoghe funzioni da esercitarsi nei confronti della restante rete stradale che completa il quadro della rete TEN (attualmente costituita da alcune strade ed autostrade in gestione diretta ANAS), si è ritenuto che le funzioni di organo competente debbano essere esercitate dal Ministero. Riguardo alla definizione del "controllo della sicurezza stradale" di cui al comma 1, lett. d), si segnala che il controllo non è stato limitato ai progetti di infrastruttura, come previsto dalla direttiva, ma esteso anche ai progetti di adeguamento che comportano modifiche di tracciato, a prescindere dagli effetti prodotti sui flussi di traffico.

#### Art. 3. Valutazione di impatto sulla sicurezza stradale per i progetti di infrastruttura (art. 3 direttiva 2008/96/CE)

La direttiva prevede che sia effettuata una valutazione di impatto sulla sicurezza stradale per le nuove infrastrutture e per le modifiche sostanziali di infrastrutture stradali esistenti con effetti sui flussi di traffico. In sede di recepimento è previsto che tale valutazione deve essere effettuata durante la fase di pianificazione o di programmazione, e comunque anteriormente all'approvazione del progetto preliminare. La VISS consiste in un'analisi comparativa strategica dell'impatto, sul livello di sicurezza della rete stradale, di una nuova strada o di una modifica della rete esistente con



effetti sui flussi di traffico, da redigere sulla base dei criteri di cui all'allegato I. La scelta sul momento in cui interviene la VISS è basata principalmente sull'esigenza di non prevedere una apposita procedura di approvazione della VISS che avrebbe appesantito ulteriormente l'intero iter del progetto stradale, già di per sé alquanto gravoso. Analogamente, l'integrazione della procedura VISS all'interno delle procedure ambientali (VAS o VIA) avrebbe comportato un intervento sul corpo normativo del d.lgs. n. 152/2006, peraltro recentemente modificato (nel giugno 2010), con conseguenti difficoltà aggravate dal fatto che la citata normativa ambientale ed il provvedimento di recepimento (limitato alla rete TEN) hanno ambiti di applicazione differenti tra loro. Inoltre la VISS, richiesta dalla direttiva comunitaria per la singola opera (progetto di infrastruttura) ancorché in fase di "pianificazione iniziale", risulta di difficile inquadramento sia nell'ambito della VAS, prevista nel caso di piani e programmi, sia in sede di VIA, svolta a livello di progetto preliminare per le opere di legge obiettivo e di definitivo per le restanti. Le modalità, i contenuti e i documenti costituenti la VISS sono demandati dal comma 2 a decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da emanarsi entro il 19 dicembre 2011.

#### Art. 4. Controlli della sicurezza stradale. (art. 4 direttiva 2008/96/CE)

La direttiva prevede che siano effettuati controlli della sicurezza stradale nelle diverse fasi del progetto, dalla pianificazione all'inizio del funzionamento dell'infrastruttura (studi preliminari, progettazione particolareggiata, ultimazione e prima fase di funzionamento) da effettuarsi ad opera di un controllore che abbia le necessarie competenze e che rediga, per ciascuna fase, una relazione nella quale vengano segnalati gli eventuali aspetti di progettazione che possano definirsi critici sotto il profilo della sicurezza. Nello schema di decreto di recepimento si è previsto che i controlli sui progetti vengano effettuati per tutte le nuove opere nonché per gli adeguamenti della rete esistente, che comportano modifiche del tracciato, anche se non producono effetti sui flussi di traffico. Quest'ultima è una estensione rispetto alla direttiva comunitaria, dettata dall'esigenza di garantire, attraverso il controllo sui progetti, che anche determinate opere di manutenzione straordinaria della rete TEN siano conformi ai principi fissati a livello europeo. È stato previsto, inoltre, che i controlli siano effettuati per ogni livello di progettazione e che costituiscano elemento indispensabile ai fini dell'emissione del certificato di collaudo e della messa in esercizio. Della relazione di controllo si deve tenere conto nei successivi livelli di progettazione e nella fase di realizzazione dell'opera, fino all'emissione del certificato di collaudo. Per la rete stradale a pedaggio, qualora, a seguito dei controlli, le modifiche progettuali incidano sui piani finanziari approvati, i maggiori oneri sono da considerarsi ammissibili tra i costi per la determinazione del capitale direttamente investito. 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. Si è stabilito che i controlli siano effettuati da controllori individuati dall'organo competente, nel rispetto delle disposizioni di cui agli articoli 91 e 125 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, tra gli iscritti in apposito elenco istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, consultabile sul sito informatico istituzionale del Ministero. Sono previsti i casi di incompatibilità per assicurare indipendenza ed imparzialità di giudizio.

Art. 5. Classificazione e gestione della sicurezza della rete stradale aperta al traffico (art. 5 direttiva 2008/96/CE)

La direttiva prevede che sia assicurata una classificazione dei tratti ad elevata concentrazione di incidenti e una classificazione della sicurezza delle strade aperte al traffico in base ad una analisi del funzionamento della rete, con cadenza almeno triennale. I tratti così individuati saranno oggetto di valutazione da parte di gruppi di esperti al fine di individuare misure correttive adeguate privilegiando quelle che presentano il miglior rapporto costi/benefici. Nel testo di recepimento, coerentemente, è stato previsto che entro tre anni dall'entrata in vigore del provvedimento e successivamente con cadenza triennale, venga effettuato, a cura dell'organo competente, un esame del funzionamento della rete stradale, sulla cui base 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. Si è previsto inoltre che, sulla scorta di tali classificazioni, l'organo competente provveda ad effettuare visite in loco mediante personale esperto inserito nell'apposito elenco istituito presso il Ministero. Sulla base delle risultanze delle visite in loco, l'organo competente predispose una proposta di piano triennale di misure correttive, assegnando priorità, anche mediante analisi costi-benefici. Gli enti gestori, provvedono alla installazione di adeguata segnaletica, conforme alle disposizioni del codice della strada e del relativo regolamento attuativo, per richiamare l'attenzione degli utenti sui tratti dell'infrastruttura stradale interessati da lavori stradali che possono mettere a repentaglio la sicurezza degli utenti e provvedono a fornire agli utenti adeguata informazione della presenza di tratti stradali ad elevata concentrazione di incidenti.

Art. 6. Ispezioni di sicurezza (art. 6 direttiva 2008/96/CE)

La direttiva prevede che le strade aperte al traffico siano soggette ad ispezioni di sicurezza finalizzate a monitorare le condizioni di sicurezza dell'infrastruttura stradale ed a prevenire gli incidenti. Nel recepimento è stato previsto che l'organo competente, sulla base di un programma idoneo a garantire adeguati livelli di sicurezza, effettui ispezioni periodiche su tutte le strade aperte al traffico al fine di individuare le caratteristiche di sicurezza ed a prevenire gli incidenti. E' previsto



che i controlli devono essere effettuati da personale esperto iscritto nell'apposito elenco istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. L'individuazione delle misure di sicurezza temporanee da applicarsi ai tratti di rete stradale interessati da lavori stradali è demandato a decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da emanarsi entro il 19 dicembre 2011; il medesimo decreto individua anche le modalità di svolgimento delle ispezioni volte ad assicurare la corretta applicazione dello stesso.

#### Art. 7. Gestione dei dati (art. 7 direttiva 2008/96/CE)

La direttiva prevede che l'organo competente rediga una relazione per ciascun incidente mortale verificatosi su una strada appartenente alla rete TEN e che venga effettuato il calcolo del costo sociale medio di un incidente mortale nonché di un incidente grave almeno ogni cinque anni. In sintonia con tale disposizione, nel testo di recepimento si è previsto che l'organo competente, sulla base delle informazioni concernenti gli incidenti anche non mortali verificatisi sulla rete stradale soggetta all'ambito di applicazione del decreto, fornite dalle forze di polizia ai sensi dell'articolo 56 della legge 120/2010, rediga una relazione di incidente per ciascun incidente mortale secondo specifica reportistica. Il calcolo del costo sociale medio di un incidente mortale nonché del costo sociale medio di un incidente grave è effettuato entro il 19 dicembre 2011, e poi con cadenza almeno quinquennale, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. È stato inoltre stabilito, con ciò innovando rispetto a quanto previsto dalla direttiva, che entro il 19 dicembre 2011, e poi con cadenza annuale, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, effettui il calcolo del costo totale dell'incidentalità verificatasi sulla rete stradale soggetta all'ambito di applicazione del decreto.

#### Art. 8. Orientamenti (art. 8 direttiva 2008/96/CE)

La direttiva prevede che entro il 19 dicembre 2011 siano adottati orientamenti al fine di coadiuvare l'organo competente nell'applicazione della normativa. Al riguardo nel testo di recepimento si è stabilito che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, provveda, entro i previsti termini, ad adottare 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 del presente decreto, da notificare alla Commissione europea.

#### Art. 9. Formazione dei controllori (art. 9 direttiva 2008/96/CE)

La direttiva prevede che sia garantito per i controllori della sicurezza stradale il possesso di un certificato di idoneità professionale, conseguito a seguito di una formazione di base a cui deve fare seguito adeguato aggiornamento. La norma di recepimento prevede, con ciò innovando rispetto al dettato comunitario, che sia i controllori che gli ispettori della sicurezza debbano essere "certificati" e conseguentemente iscritti in apposito elenco istituito presso il MIT. Si è stabilito che la certificazione sia conseguita mediante superamento dell'esame finale di un corso di formazione



della durata di almeno 180 ore, e che il requisito per l'accesso al corso sia il possesso della laurea in ingegneria, nonché l'iscrizione da almeno 5 anni nel settore dell'ingegneria civile e ambientale dell'albo dell'ordine degli ingegneri. Si è previsto inoltre che le attività di formazione siano svolte da università, organismi ed enti di ricerca, consigli, ordini e collegi professionali, autorizzati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e che, entro il 19 dicembre 2011, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'istruzione dell'università e della ricerca provveda ad adottare i programmi di formazione. Sono previsti poi corsi di aggiornamento della durata non inferiore a trenta ore, con cadenza almeno triennale

#### Art. 10. Disposizioni tariffarie.

È previsto che gli enti gestori contribuiscano, mediante un corrispettivo, agli oneri sostenuti per l'espletamento delle funzioni dell'organo competente (controlli, ispezioni, visite in loco, classificazione, ecc.) secondo tariffe stabilite sulla base di criteri la cui determinazione è demandata a decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, aggiornabili ogni tre anni. E' previsto che gli oneri a carico delle società concessionarie della rete stradale a pedaggio sono da considerarsi ammissibili tra i costi per la determinazione del capitale direttamente investito, che consentono un recupero attraverso la tariffa di pedaggio.

#### Art. 11. Disposizioni finanziarie.

L'articolo prevede apposita clausola di invarianza finanziaria; si precisa al riguardo che gli adempimenti attuativi posti in capo ad Anas, in qualità di gestore, per le quali i relativi oneri non possono essere previsti nel quadro economico dell'intervento infrastrutturale né possono essere recuperati in tariffa, avverrà mediante l'utilizzo delle risorse umane e strumentali di cui già dispone.

#### Art. 12. Disposizioni di coordinamento, transitorie e finali.

L'articolo prevede alcune disposizioni di coordinamento relative all'aggiornamento degli allegati e disposizioni che prevedono un regime transitorio applicabile nelle more dell'adozione dei decreti previsti agli articoli 3, 4 e 8 nonché disposizioni transitorie relative ai progetti già avviati alla data di entrata in vigore del decreto. In particolare il comma 5 prevede che, nelle more dell'adozione del decreto di cui all'art. 8, trovi applicazione, nei limiti di compatibilità del decreto, la circolare del Ministero dei lavori pubblici 8 giugno 2001, n. 3699, recante le "Linee guida per le analisi di sicurezza delle strade". Si evidenzia al riguardo che il MIT già nel 2001 aveva emanato proprie linee guida in materia di sicurezza delle strade, con cui sono state introdotte nel nostro sistema, anche se in forma non vincolante, procedure di *Road Safety Audit* e *Road Safety Review*, anticipando in sostanza i contenuti della direttiva.



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

Schema di decreto legislativo di attuazione della direttiva 2008/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali.

### PARTE I. ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO

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

L'intervento normativo risponde alla necessità di dare attuazione la direttiva 2008/96/CE, il cui termine di recepimento scade il 19 dicembre 2009, sulla base della delega al Governo contenuta nella l. 4 giugno 2010, n. 96, recante disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee.

2) *Analisi del quadro normativo nazionale.*

Il quadro normativo nazionale di riferimento in materia di strade è costituito:

dal d.lgs. 30 aprile 1992, n. 285 e s.m.i., recante il Nuovo Codice della Strada, e relativo regolamento attuativo, emanato con d.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495;

dalla l. 59/97 e s.m.i., recante la delega al Governo per il conferimento di funzioni e compiti alle regioni ed enti locali, per la riforma della Pubblica Amministrazione e per la semplificazione amministrativa (c.d. "legge Bassanini") e dal d.lgs. 31 marzo 1998, n. 112, recante il conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni ed agli enti locali, in attuazione del capo I della l. 15 marzo 1997, n. 59;

dal d.lgs. 29 ottobre 1999, n. 461 e s.m.i., recante l'individuazione della rete autostradale e stradale nazionale, a norma dell'articolo 98, comma 2, del d.lgs. 31 marzo 1998, n. 112;

dall'articolo 7 del decreto-legge 8 luglio 2002, n. 138 convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 2002, n. 178, che ha trasformato l'Ente nazionale per le strade ANAS in società per azioni con la denominazione di "ANAS S.p.A.", cui sono attribuite con convenzione di concessione i compiti di cui all'articolo 2, comma 1, lettere da a) a g), ed l) del decreto legislativo 26 febbraio 1994, n. 143.

In materia di sicurezza delle strade, la circolare del Ministero dei lavori pubblici 8 giugno 2001, n. 3699, recante le "Linee guida per le analisi di sicurezza delle strade" ha stabilito le linee guida in materia di sicurezza delle strade, con cui sono state introdotte nel nostro sistema, anche se in forma non vincolante, procedure di *Road Safety Audit* e *Road Safety Review*, ora previste dalla direttiva.

Per quanto riguarda la definizione della rete TEN, è attualmente vigente la decisione n. 884/2004/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004, che modifica la decisione n. 1692/96/CE sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti.

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

Le norme proposte non hanno un'incidenza diretta su disposizioni legislative o regolamentari vigenti, non modificando o integrando alcuna di esse, fermo restando che dei nuovi adempimenti introdotti in materia di sicurezza di dovrà tenere conto nell'espletamento delle procedure di programmazione, progettazione, realizzazione e gestione delle infrastrutture stradali.

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

Il provvedimento, trattando della sicurezza stradale, investe aspetti inerenti la salvaguardia del diritto alla tutela della salute, garantito dall'art. 32 della Costituzione.

5) *Analisi delle compatibilità dell'intervento con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e 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.*

La materia del provvedimento, investe la materia della sicurezza stradale, di competenza legislativa esclusiva dello Stato, ai sensi dell'art. 117, co. 2, Cost., nonché la materia delle grandi reti di trasporto, annoverate tra le materie di legislazione concorrente dall'art. 117, co. 3.

Tenuto conto del fatto che l'attuazione della direttiva 2008/96 introduce nuove procedure in materia di pianificazione, progettazione, realizzazione e gestione delle infrastrutture stradali volte a conseguire il miglioramento della sicurezza delle strade appartenenti alla rete TEN, con possibilità di estensione, come codice di buone prassi, anche alle infrastrutture nazionali di trasporto stradale non comprese nella detta rete TEN, nel testo di recepimento si è optato per la limitazione dell'ambito di applicazione, in una prima fase, esclusivamente alla rete transeuropea, prevedendo dal 2021 l'estensione all'intera rete nazionale e, entro la medesima data, che le Regioni provvedano, nell'ambito del proprio ordinamento, al recepimento dei principi dettati dalle nuove disposizioni. Sotto quest'ultimo aspetto, atteso il carattere procedurale delle disposizioni volte a garantire, in attuazione della direttiva, il miglioramento della sicurezza stradale, si è ritenuto di prevedere che per la rete stradale regionale e locale non compresa nella rete transeuropea, le disposizioni costituissero norme di principio nel rispetto delle quali le regioni e le province autonome provvedono a dettare la propria disciplina. L'applicazione delle norme "principio", tra cui rientra l'obbligo di predisporre la VISS, di effettuare controlli in fase di progettazione e di messa in esercizio dell'infrastruttura stradale, di disporre ispezioni sulla sicurezza delle strade, consente di generalizzare lo standard di sicurezza perseguito dalla direttiva, lasciando la disciplina organizzativa alla competenza delle Regioni nel rispetto delle competenze e delle funzioni delle regioni e degli enti locali, ed assicurando in tal modo la compatibilità delle disposizioni con i principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza di cui all'articolo 118, comma 1, Cost..

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

Non sono previste dal provvedimento in esame rilegificazioni né delegificazioni.

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

Non sussistono progetti di legge all'esame del Parlamento vertenti su materia analoga.

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

Non si rilevano orientamenti giurisprudenziali né pronunce di costituzionalità conferenti con i contenuti del provvedimento

## **PARTE II. CONTESTO NORMATIVO COMUNITARIO E INTERNAZIONALE**

10) *Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento comunitario.* 11) *Verifica dell'esistenza di procedure di infrazione da parte della Commissione Europea sul medesimo o analogo oggetto.*

Il provvedimento in esame è nel suo complesso teso a rendere compatibile l'ordinamento nazionale con l'ordinamento comunitario tramite il recepimento della direttiva comunitaria 2008/96/CE in materia di sicurezza delle infrastrutture.

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

Il provvedimento in esame non presenta profili di incompatibilità 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.*

Il provvedimento adegua la normativa nazionale in materia di sicurezza delle infrastrutture stradali appartenenti alla rete TEN al diritto comunitario.

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 sussistere 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.*

La regolamentazione sul medesimo oggetto da parte degli altri Stati membri dell'Unione Europea è soggetta al recepimento della direttiva 2008/96 nei rispettivi ordinamenti nazionali.

### **PARTE III. ELEMENTI DI QUALITA' SISTEMATICA E REDAZIONALE DEL TESTO**

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

L'articolo 2 del provvedimento in esame rubricato "definizioni" essenzialmente riproduce le definizioni contenute nell'articolo 2 della direttiva 2008/96, alcune delle quali sono state riformulate in coerenza con l'attuazione delle disposizioni della direttiva. In particolare, la definizione di "organo competente", di cui all'art. 2, co. 1, lett. b), individua nel Ministero delle infrastrutture e dei trasporti l'organo competente, precisando che, per lo svolgimento delle proprie funzioni relativamente alla rete stradale non gestita direttamente da Anas S.p.a., si avvale dell'ispettorato dell'Anas che svolge le funzioni di vigilanza sulle concessioni autostradali.

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

E' stata verificata la correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel provvedimento in esame.

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

Il provvedimento normativo in esame non utilizza la tecnica della novella legislativa.

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

L'atto normativo non contiene abrogazioni espresse né produce effetti abrogativi impliciti.

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.

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

Non sussistono deleghe aperte sul medesimo oggetto.



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

Il provvedimento in esame contiene il riferimento ai seguenti successivi atti attuativi:

- l'art. 3, co. 2 prevede che, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti da adottare entro il 19 dicembre 2011, saranno definite le modalità, i contenuti e i documenti costituenti la VISS;
- l'art. 5, co. 1, prevede che, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro tre anni dall'entrata in vigore del decreto e successivamente con cadenza triennale, si provvederà alla classificazione dei tratti ad elevata concentrazione di incidenti stradali nonché alla classificazione della sicurezza della rete esistente;
- l'art. 6, co. 2, prevede che, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti da adottare entro il 19 dicembre 2011, saranno individuate le misure di sicurezza temporanee da applicarsi ai tratti interessati da lavori stradali;
- l'art. 8, co. 1, prevede che con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti da adottare entro il 19 dicembre 2011, saranno definite le linee guida in materia di gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali volte ad agevolare l'applicazione delle disposizioni di cui agli articoli 4 e 6 del decreto;
- l'art. 9, co. 1, prevede che con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti da emanare entro il 19 dicembre 2011, saranno adottati i programmi di formazione per i controllori della sicurezza stradale.

All'art. 12 sono previste alcune disposizioni transitorie volte a disciplinare la materia nelle more dell'adozione dei sopra elencati atti attuativi.

*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.*

La predisposizione dell'atto normativo non ha richiesto l'utilizzazione di dati e riferimenti statistici e non prevede nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, come disposto dall'art. 11 del provvedimento, e come chiarito nella relazione illustrativa del citato art. 11.



*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

*Ufficio Legislativo*

**Schema di decreto legislativo di attuazione della direttiva 2008/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali.**

**Referente: Dr.ssa Amalia GIULIETTI VIRGULTI**

**ANALISI DI IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (A.I.R.)**

**(d.P.C.M. 11 settembre 2008, n. 170 – G.U. 3 novembre 2008, n. 257)**

## **SEZIONE 1. Il contesto e gli obiettivi**

### *A) Quadro normativo vigente.*

Il quadro normativo vigente in materia di strade è costituito:

- dal d.lgs. 30 aprile 1992, n. 285 e s.m.i, recante il Nuovo Codice della Strada, e relativo regolamento attuativo, emanato con d.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495;
- dalla l. 59/97 e s.m.i, recante la delega al Governo per il conferimento di funzioni e compiti alle regioni ed enti locali, per la riforma della Pubblica Amministrazione e per la semplificazione amministrativa (c.d. “legge Bassanini”) e dal d.lgs. 31 marzo 1998, n. 112, recante il conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni ed agli enti locali, in attuazione del capo I della l. 15 marzo 1997, n. 59;
- dal d.lgs. 29 ottobre 1999, n. 461 e s.m.i., recante l’individuazione della rete autostradale e stradale nazionale, a norma dell’articolo 98, comma 2, del d.lgs. 31 marzo 1998, n. 112;
- dall’articolo 7 del decreto-legge 8 luglio 2002, n. 138 convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 2002, n. 178, che ha trasformato l’Ente nazionale per le strade ANAS in società per azioni con la denominazione di “ANAS S.p.A.”, cui sono attribuite con convenzione di concessione i compiti di cui all’articolo 2, comma 1, lettere da a) a g), ed l) del decreto legislativo 26 febbraio 1994, n. 143;
- dall’art. 15 del d.l. 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, e s.m.i., che ha introdotto il pedaggiamento sulle autostrade e sui raccordi autostradali gestiti direttamente da Anas.

In particolare, in materia di sicurezza stradale, la circolare del Ministero dei lavori pubblici 8 giugno 2001, n. 3699, recante le “Linee guida per le analisi di sicurezza delle strade” ha stabilito le linee guida in materia di sicurezza stradale, con cui sono state introdotte nel nostro sistema, anche se in forma non vincolante, procedure di *Road Safety Audit* e *Road Safety Review*, ora previste dalla direttiva.

Per quanto riguarda la definizione della rete TEN, è attualmente vigente la decisione n. 884/2004/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004, che modifica la decisione n. 1692/96/CE sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti. La normativa in materia di realizzazione di infrastrutture stradali è dettata dal codice dei contratti pubblici di lavori servizi e forniture di cui al d.lgs. n. 163/2006 e dal relativo regolamento di attuazione, attualmente in fase di pubblicazione; nelle more dell'entrata in vigore del regolamento attuativo si applicano, nei limiti di compatibilità con il codice, le disposizioni di cui al DPR n. 554/1999.

*B) Illustrazione delle carenze e criticità nella vigente situazione normativa*

L'intervento normativo recepisce, in attuazione della l. delega 4 giugno 2010, n. 96, recante disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee, la direttiva 2008/96/CE, il cui termine di recepimento scade il 19 dicembre 2009. Nonostante non si rilevino criticità nella vigente situazione normativa, l'attuazione della direttiva è volta a produrre il miglioramento della sicurezza delle infrastrutture stradali in termini di riduzione dell'incidentalità.

*C) Rappresentazione del problema*

Deve essere garantito il miglioramento del livello di sicurezza delle infrastrutture stradali mediante l'introduzione di una serie di procedure atte ad implementare la sicurezza delle infrastrutture stradali nelle varie fasi che vanno dalla pianificazione, progettazione e realizzazione delle stesse, fino alla gestione ed alla manutenzione. Tale scopo è perseguito mediante la previsione di specifici istituti quali la valutazione d'impatto sulla sicurezza, i controlli sulla progettazione, la classificazione della sicurezza delle strade, le ispezioni, la gestione dei dati relativi all'incidentalità stradale, l'adeguata formazione dei soggetti che eseguono i controlli e le ispezioni.

*D) Descrizione degli obiettivi*

Il decreto è volto ad introdurre nell'ordinamento nazionale la disciplina comunitaria in materia di sicurezza delle infrastrutture, tenendo conto della necessità di armonizzare le nuove procedure introdotte con le procedure di realizzazione e gestione delle infrastrutture stradali già previste dalla normativa vigente; è stato previsto, in particolare, che la valutazione dell'impatto sulla sicurezza stradale sia predisposta in fase di pianificazione e comunque prima dell'approvazione del progetto preliminare che, nell'ordinamento italiano, costituisce il primo livello di approfondimento del progetto; è stato previsto che per lo svolgimento delle funzioni proprie dell'organo competente, individuato nel Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, questo si avvalga, limitatamente alla rete stradale non gestita direttamente da Anas, dell'Istituto di vigilanza sulle concessionarie autostradali, in virtù delle funzioni ispettive allo stesso già attribuite, ai sensi della normativa vigente.

*E) Destinatari dei principali effetti dell'intervento regolatorio*

L'intervento regolatorio proposto produce effetti immediati nei confronti degli utilizzatori e dei gestori della rete stradale transeuropea e, a decorrere dai termini previsti dall'art. 1, commi 3 e 4, anche nei confronti degli utilizzatori e dei gestori della rete nazionale e regionale non appartenente alla rete TEN. L'intervento inoltre produce effetti nei confronti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sia rispetto alle funzioni attribuite in qualità di organo competente, sia per gli adempimenti di tenuta dell'elenco degli esperti cui affidare gli incarichi di controllo e ispettivi, di individuazione delle misure di sicurezza e temporanee da applicarsi ai tratti stradali interessati da lavori, di calcolo del costo sociale medio per incidente e del costo totale dell'incidentalità, di adozione delle linee guida in materia di gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali, di adozione dei programmi di formazione per i controllori della sicurezza stradale e di determinazione delle tariffe a carico dei gestori per le attività di controllo, classificazione ed ispezione.

## **SEZIONE 2. Le procedure di consultazione**

E' stato ritenuto opportuno, ai fini di un proficuo confronto con i soggetti interessati alla materia oggetto di disciplina, indire un "forum", sia preliminarmente alla stesura del testo, sia successivamente, ai fini della sua definitiva messa a punto, con le Regioni e gli enti locali, l'Anas, l'AISCAT, i principali gestori della rete autostradale ed esponenti del mondo accademico. E' intendimento del Ministero sottoporre lo schema di regolamento al parere delle autonomie territoriali in sede di Conferenza unificata.

## **SEZIONE 3. La valutazione dell'opzione di non intervento**

L'intervento è necessitato dall'obbligo di recepire nell'ordinamento nazionale la direttiva comunitaria entro il termine fissato dalla legge delega, non sussistendo, nella legislazione vigente, norme in materia di sicurezza delle infrastrutture stradali che già garantiscano l'attuazione della direttiva.

## **SEZIONE 4. La valutazione delle opzioni alternative**

Dal punto di vista giuridico, non vi sono alternative all'intervento normativo in quanto la legge comunitaria prevede l'attuazione mediante decreto legislativo. Nel merito, nel corso delle consultazioni, sono emerse le seguenti opzioni alternative, relativamente alla delimitazione dell'ambito oggettivo di applicazione del decreto: comprendere nello stesso la sola rete TEN; estendere l'ambito di applicazione all'intera rete stradale. Al riguardo si evidenzia che le disposizioni della direttiva hanno carattere di cogenza relativamente alle 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.

## **SEZIONE 5. Giustificazione dell'opzione regolatoria proposta**

### *A) Metodo di analisi applicato per la misurazione degli effetti*

Trattandosi di disposizioni comunitarie da recepire nell'ordinamento nazionale non sono state effettuate, al fine di decidere se promuovere o meno l'intervento normativo, analisi per la misurazione degli effetti. L'attuazione della direttiva è senz'altro suscettibile di produrre il miglioramento della sicurezza stradale e, attraverso ciò, la riduzione dell'incidentalità sulle strade oggetto dell'ambito di applicazione della nuova disciplina, che, peraltro, contiene specifiche disposizioni idonee a misurare gli effetti dell'intervento, in corso di vigenza, in termini di riduzione dell'incidentalità e dei costi sociali da essa derivanti.

### *B) Svantaggi e vantaggi dell'opzione prescelta.*

I vantaggi dell'opzione prescelta consistono nella connotazione preventiva e strutturale delle misure introdotte in materia di sicurezza delle infrastrutture stradali che, già dalla fase della pianificazione e della progettazione, debbono tenere conto dell'aspetto "sicurezza" attraverso procedure di analisi, verifica, controllo ed ispettive, inerenti la progettazione, la realizzazione e la gestione delle infrastrutture stradali. In particolare, la previsione che l'organo competente, individuato nel Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, si avvalga, per lo svolgimento delle funzioni ad esso proprie relativamente alla rete autostradale in concessione, dell'Ispettorato di vigilanza concessioni autostradali di ANAS S.p.A, presenta il vantaggio di evitare duplicazioni di competenze, in presenza di un organismo già titolare di funzioni di vigilanza e controllo che ricomprendono quelle previste dalla direttiva in capo all'organo competente. L'intervento regolatorio non presenta

svantaggi in quanto l'aggravio procedurale in tema di realizzazione e gestione delle infrastrutture stradali, conseguente all'introduzione delle nuove procedure, è necessario al perseguimento del superiore vantaggio per l'interesse generale della maggiore sicurezza stradale.

*C) Indicazione degli obblighi informativi a carico dei destinatari diretti ed indiretti.*

Sono previsti obblighi informativi a carico degli enti gestori della rete stradale e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. In particolare, gli enti gestori debbono fornire agli utenti adeguata informazione della presenza di tratti stradali ad elevata concentrazione di incidenti; il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, notifica alla Commissione europea il decreto contenente le linee guida in materia di gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali, e gli eventuali successivi decreti di aggiornamento, entro tre mesi dalla loro adozione. Si è tenuto conto dell'esigenza di non prevedere adempimenti superflui, limitandosi a quelli strettamente necessari ai fini del raggiungimento dell'interesse collettivo perseguito o espressamente prescritti dalla direttiva.

*D) Eventuale comparazione con altre opzioni esaminate.*

Per quanto riguarda il contenuto del provvedimento, sono state comparate le diverse opzioni emerse in sede di consultazione relativamente alla delimitazione dell'ambito di applicazione del decreto. L'opzione prescelta limita, in una prima fase, l'ambito di applicazione alla sola rete transeuropea (rappresentata dalla gran parte della rete autostradale e da parte della rete stradale di interesse nazionale a gestione ANAS) prevedendo l'estensione all'intera rete nazionale a decorrere dal 1° gennaio 2021; per la rete stradale regionale e locale non compresa nella rete transeuropea, si prevede che le disposizioni del decreto costituiscono norme di principio e che, entro il 31 dicembre 2020, le regioni e le province autonome dettino, nel rispetto dei principi stabiliti dal decreto, la disciplina riguardante la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali di pertinenza, con particolare riferimento alle strade finanziate a totale o parziale carico dall'Unione europea. Tenuto conto della circostanza che, seppure una più ampia estensione dell'applicazione della direttiva produce senz'altro una maggiore efficacia in termini di sicurezza e conseguente riduzione dell'incidentalità stradale, tuttavia è parimenti innegabile che l'attuazione di tali norme comporti maggiori adempimenti procedurali per i gestori stradali, si ritiene che, rispetto all'opzione alternativa di limitare l'ambito di applicazione alla sola rete TEN ovvero di estendere le disposizioni all'intera rete stradale, l'opzione sopra descritta costituisca un equo contemperamento degli interessi in gioco.

*E) Condizioni e fattori incidenti sui prevedibili effetti dell'intervento regolatorio.*

Fattori che possono incidere sugli effetti dell'intervento regolatorio sono: la tempestiva adozione degli atti di decretazione di secondo livello cui è demandata la regolazione di modalità applicative e di procedure che la direttiva stessa prevede possano essere attuate entro il 2011; inoltre, poiché la rete TEN è immediatamente soggetta all'ambito di applicazione del decreto, le eventuali variazioni della rete TEN sono suscettibili di produrre, in caso di aumento delle strade in essa ricadenti, un ampliamento degli effetti positivi in termini di sicurezza e, in caso di sottrazione ad essa di talune tratte, una diminuzione degli stessi, almeno fino al momento di entrata in vigore delle disposizioni anche per le strade non appartenenti alla rete TEN. Si è accertato che le strutture che devono dare attuazione alle disposizioni previste nell'intervento regolatorio sono in grado attuare le attività e gli adempimenti regolamentari senza ulteriori oneri per lo Stato: infatti gli oneri per gli adempimenti dell'organo competente (MIT) sono posti a carico degli enti gestori; gli oneri per gli adempimenti attuativi dell'intervento regolatorio in capo ai gestori sono recuperati in tariffa per le strade soggette a pedaggio mentre, nel caso di strade non soggette a pedaggio, avviene con le risorse umane e strumentali di cui già disponibili.

## **SEZIONE 6. Incidenza sul corretto funzionamento concorrenziale del mercato e competitività del paese**

L'intervento regolatorio proposto non riguarda disposizioni direttamente incidenti sul funzionamento concorrenziale del mercato; tuttavia, per l'individuazione dei soggetti cui affidare i controlli sulla sicurezza è previsto che l'affidamento avvenga ai sensi delle disposizioni previste dal codice dei contratti pubblici per l'affidamento dei servizi di architettura e di ingegneria, che assicurano un corretto funzionamento concorrenziale del mercato. 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 del paese sotto il profilo infrastrutturale.

## **SEZIONE 7. Modalità attuative dell'intervento regolatorio**

### *A) Soggetti responsabili dell'attuazione dell'intervento regolatorio proposto.*

I soggetti responsabili dell'intervento regolatorio proposto sono il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in qualità di organo competente, nonché i gestori della rete stradale transeuropea e, a decorrere dal 2021 i gestori della rete nazionale e regionale non appartenente alla rete TEN. L'attuazione dell'intervento regolatorio avverrà attraverso il rispetto delle disposizioni contenute nel provvedimento nonché attraverso l'adozione e l'applicazione dei seguenti decreti ministeriali: decreto che definisce modalità, contenuti e documenti costituenti la VISS; decreto di classificazione dei tratti ad elevata concentrazione di incidenti nonché classificazione della sicurezza della rete esistente; decreto di individuazione delle misure di sicurezza temporanee da applicarsi ai tratti interessati da lavori stradali; decreto di definizione delle linee guida in materia di gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali; decreto di adozione dei programmi di formazione per i controllori della sicurezza stradale; decreto di determinazione delle tariffe a carico dei gestori della rete autostradale. Per gli adempimenti attuativi dell'intervento regolatorio in capo all'organo competente, i relativi oneri sono posti a carico degli enti gestori secondo tariffe i cui criteri di determinazione saranno stabiliti con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti; in particolare, è previsto che gli oneri a carico delle società concessionarie della rete stradale a pedaggio siano 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. Per gli adempimenti attuativi dell'intervento regolatorio in capo ai soggetti gestori, i relativi oneri sono recuperati in tariffa per le strade soggette a pedaggio mentre, nel caso di strade non soggette a pedaggio, avverrà con le risorse umane e strumentali già disponibili.

### *B) Eventuali azioni per la pubblicità e per l'informazione dell'intervento.*

Oltre alla pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà alla pubblicazione sul sito informatico istituzionale del Ministero.

### *C) Strumenti per il controllo ed il monitoraggio dell'intervento regolatorio.*

Il controllo e monitoraggio dell'intervento regolatorio è in capo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che rileva il calcolo del costo totale dell'incidentalità sulla rete stradale.

### *D) Eventuali meccanismi per la revisione e l'adeguamento periodico della prevista regolamentazione e gli aspetti prioritari da sottoporre eventualmente a V.I.R.*

E' previsto che gli allegati siano aggiornati con decreto del Ministero 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. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con cadenza biennale, curerà la redazione della prescritta V.I.R. nella quale saranno presi in esame i seguenti aspetti prioritari: la disciplina non deve presentare elementi di criticità operativa

nello svolgimento delle fasi procedurali volte alla realizzazione e gestione delle infrastrutture stradali; diminuzione dell'incidentalità sulle tratte stradali oggetto dell'ambito di applicazione dell'intervento. In esito alla verifica, ove emergesse che gli obiettivi prefissati non siano stati raggiunti con l'intervento regolatorio proposto, il Ministero valuterà l'opportunità di intervenire con interventi correttivi.