



DECRETO LEGISLATIVO

15 marzo 2011, n. 35

(G.U. n. 81 dell'8.4.2011)

Attuazione della direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture.

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

Vista la direttiva 2008/96/CE ⁽¹⁾ 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 ⁽²⁾, 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

Finalità e campo di applicazione articolo 1, direttiva 2008/96/CE ⁽¹⁾

1. Il presente decreto detta disposizioni per l'istituzione e l'attuazione di procedure volte alla valutazione di impatto sulla sicurezza stradale per i progetti di infrastruttura, ai controlli della sicurezza stradale, alla gestione della sicurezza della rete stradale ed alle ispezioni di sicurezza.

2. Il presente decreto si applica alle strade che fanno parte della rete stradale transeuropea, siano esse in fase di pianificazione, di progettazione, in costruzione o già aperte al traffico. Per tutte le altre strade non appartenenti alla rete stradale transeuropea, i contenuti del presente decreto costituiscono norme di principio.

3. A decorrere dal 1° gennaio 2016 la disciplina contenuta nel presente decreto si applica anche alle strade appartenenti alla rete di interesse nazionale, individuata dal decreto legislativo 29 ottobre 1999, n. 461 ⁽³⁾, e successive modificazioni, non comprese nella rete stradale transeuropea, siano esse, a quella data, in fase di pianificazione, di progettazione, in costruzione o già aperte al traffico. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti il termine di decorrenza di cui al presente comma può essere prorogato a data successiva e comunque non oltre il 1° gennaio 2021.

4. Entro e non oltre 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 competenza delle regioni e degli enti locali, con particolare riferimento alle strade finanziate a totale o parziale carico dell'Unione europea.

5. La disciplina del presente decreto non si applica alle gallerie stradali che rientrano nel campo di applicazione del decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264 [\(4\)](#).

Art. 2

Definizioni articolo 2, direttiva 2008/96/CE [\(1\)](#)

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 modificazioni.
- 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 articolo 3, direttiva 2008/96/CE [\(1\)](#)

1. Per tutti i progetti di infrastruttura è effettuata, in fase di pianificazione o di programmazione e comunque anteriormente all'approvazione del progetto preliminare, la valutazione di impatto sulla sicurezza stradale di seguito denominata: VISS, redatta sulla base dei criteri di cui all'allegato I e del decreto di cui al comma 2.

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 articolo 4, direttiva 2008/96/CE ⁽¹⁾

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 allegare 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 priorità 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 articolo 5, direttiva 2008/96/CE ⁽¹⁾

1. Entro tre anni dalla data di entrata in vigore del presente decreto e successivamente con cadenza triennale, sulla base dell'esame del funzionamento della rete stradale aperta al traffico svolto dall'organo competente nel rispetto dei criteri riportati nell'allegato III, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto, effettua la classificazione dei tratti ad elevata concentrazione di incidenti nonché la classificazione della sicurezza della rete esistente.

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'articolo 4, comma 7, e procede alla valutazione dei tratti prioritari della rete stradale, tenendo conto degli elementi di cui all'allegato III, punto 3.

3. Sulla base delle risultanze delle visite in loco, con riferimento alle potenziali misure correttive individuate nell'allegato III, punto 3, lettera e), il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti predispone, anche attraverso analisi costi-benefici, un elenco di priorità degli interventi correttivi che risultano necessari, di cui tenere conto ai fini della redazione ed approvazione degli strumenti di pianificazione e di programmazione previsti dalla legislazione vigente.

4. Per la rete stradale a pedaggio, gli investimenti per l'attuazione degli interventi correttivi sono da considerarsi ammissibili tra i costi per la determinazione del capitale direttamente investito ai sensi delle vigenti disposizioni in materia di regolazione economica del settore stradale.

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 [\(5\)](#), e al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 [\(6\)](#).

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 articolo 6, direttiva 2008/96/CE [\(1\)](#)

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 articolo 7, direttiva 2008/96/CE [\(1\)](#)

1. Per ciascun incidente mortale verificatosi sulla rete stradale di cui all'articolo 1, comma 2, 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 [\(7\)](#), dalle forze dell'ordine e dagli enti locali.

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 articolo 8, direttiva 2008/96/CE [\(1\)](#)

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⁾

1. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con decreto da adottarsi di intesa con il Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca entro il 19 dicembre 2011, provvede ad adottare i programmi di formazione per i controllori della sicurezza stradale, fissando altresì le modalità di entrata in operatività e di gestione dell'elenco di cui all'articolo 4, comma 7.

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. 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⁾.

2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottarsi entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto legislativo, sono individuate le tariffe di cui al comma 1 e le relative modalità di versamento.

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 [\(1\)](#).

2. Fino all'adozione del decreto di cui all'articolo 3, comma 2, la VISS è redatta sulla base dei criteri di cui all'allegato 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 [\(8\)](#), per i quali, alla data di entrata in vigore del presente decreto, è approvato il progetto preliminare.

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

5. Fino all'adozione del decreto di cui all'articolo 8, comma 1, la circolare del Ministero dei lavori pubblici 8 giugno 2001, n. 3699 [\(9\)](#), recante: "Linee guida per le analisi di sicurezza delle strade", costituisce norma di riferimento nei limiti di compatibilità del presente decreto.

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

7. All'articolo 11 del decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264 [\(4\)](#), sono apportate le seguenti modificazioni:

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

b) dopo il comma 2 è inserito il seguente:

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

di vigilanza sulle 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 al DLG 15.3.2011 n. 35

allegato I direttiva 2008/96/CE
(previsto dall'articolo 3)

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.

Allegato II al DLG 15.3.2011 n. 35

allegato II direttiva 2008/96/CE
(previsto dall'articolo 4)

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.

Allegato III al DLG 15.3.2011 n. 35

allegato III direttiva 2008/96/CE
(previsto dall'articolo 5)

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.

Allegato IV al DLG 15.3.2011 n. 35

(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 (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.

- (1) Vedasi "banca dati ITER" pag. 066845.
- (2) Vedasi "banca dati ITER" pag. 071035 o "codice della strada" pagg. 103.00.17 e 116.04.32 o "l'autotrasporto di merci" pag. 2010.06/03 o "il trasporto e la gestione dei rifiuti" pag. 2010.06/01 o "la motorizzazione 2010" pag. 2010/192 o "la patente di guida" pag. 2010.06/1 o "i veicoli: profili amministrativi" pag. 2010.06/01.
- (3) Vedasi "banca dati ITER" pag. 043961.
- (4) Vedasi "banca dati ITER" pag. 062359.
- (5) Vedasi "banca dati ITER" pag. 014276 o "la motorizzazione 1992" pag. 92311 o "codice della strada" pag. 000.04.00 o "i veicoli: profili amministrativi" pag. 1992.04/11 o "la patente di guida" pag. 1992.04/1 o "le revisioni dei veicoli" pag. 1992.04/01.
- (6) Vedasi "banca dati ITER" pag. 016792 o "la motorizzazione 1992" pag. 92707 o "codice della strada" pag. 000.05.00 o "i veicoli: profili amministrativi" pag. 1992.12/33 o "la patente di guida" pag. 1992.12/1.
- (7) Vedasi "banca dati ITER" pag. 071144 o "codice della strada" pag. E.243 o "la patente di guida" pag. 2010.07/2 o "la motorizzazione 2010" pag. 2010/198 o "i veicoli: profili amministrativi" pag. 2010.07/01.
- (8) Vedasi "banca dati ITER" pag. 047786 o "il trasporto e la gestione dei rifiuti" pag. 2001.12/08.
- (9) Vedasi "banca dati ITER" pag. 069279.

NOTE In recepimento di direttiva UE è stata istituita la VISS (valutazione di impatto sulla sicurezza stradale) che verrà disciplinata nel dettaglio da appositi decreti ministeriali.