



Gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali Atto del Governo 282

Informazioni sugli atti di riferimento

Atto del Governo:	282
Titolo:	Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2019/1936 che modifica la direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali
Norma di delega:	Articolo 1 della legge 22 aprile 2021, n. 53

	Senato	Camera
Date:		
presentazione	04/08/2021	05/08/2021
annuncio:	05/08/2021	05/08/2021
assegnazione:	05/08/2021	05/08/2021
termine per l'espressione del parere:	14/09/2021	14/09/2021
Commissione competente:	8 ^a (Lavori pubblici, comunicazioni)	VIII Ambiente
Rilievi di altre Commissioni:	5 ^a (Bilancio), 13 (Territorio, ambiente, beni ambientali), 14 ^a (Politiche dell'Unione europea)	XIV Politiche dell'Unione europea, V Bilancio (Termine il 25 agosto 2021)

Premessa

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

La **delega per il recepimento** in questione è recata dalla [legge 22 aprile 2021, n. 53](#) (legge di delegazione europea 2019-2020) che nell'allegato A include la direttiva 2019/1936/UE.

Le **principali novità** recate dalla **direttiva 2019/1936/UE** riguardano:

- l'**ampliamento dell'ambito di applicazione** delle disposizioni della direttiva anche alle **autostrade e strade principali al di fuori della rete TEN**, nonché a qualsiasi progetto di infrastrutture stradali nelle aree extraurbane completato mediante fondi dell'UE (tale ultima estensione era prevista come mera facoltà dal testo originario dell'art. 1 della direttiva 2008/96/CE);
- la modifica dell'attività di "**ispezione di sicurezza stradale**", al fine di chiarire la natura **mirata** di questa procedura (v. nuovo punto 7 dell'art. 2 della direttiva 2008/96/CE) e differenziarla dalla nuova procedura di valutazione delle strade a livello di rete (v. *infra*);
- la soppressione del metodo della classificazione dei tratti ad elevata concentrazione di incidenti e la sua sostituzione con la **nuova procedura di "valutazione della sicurezza stradale a livello di rete"** (prevista dal nuovo testo dell'art. 5 della direttiva 2008/96/CE);
- l'introduzione di un criterio di consequenzialità logica tra le **risultanze delle ispezioni** di sicurezza stradale e le necessarie attività da porre in essere riferite alla sicurezza stessa (nuovo art. 6-*bis* della direttiva 2008/96/CE);
- la previsione (all'interno dell'art. 2) della **nuova definizione di "utenti della strada vulnerabili"** (vale a dire gli utenti della strada non motorizzati, quali in particolare ciclisti e pedoni, e utilizzatori di veicoli a motore a due ruote), che sono sovrarappresentati negli incidenti stradali mortali o con feriti gravi (secondo quanto riportato nel 19° considerando della direttiva, tali "utenti vulnerabili" hanno costituito, nel 2017, il 47% delle vittime di incidenti stradali nell'UE) e che pertanto richiedono una particolare attenzione nell'applicazione delle procedure previste dalla direttiva (come previsto dal nuovo art. 6-*ter* della direttiva 2008/96/CE);

la previsione di un'**attività ispettiva sui tratti della rete stradale contigui alle gallerie** (le quali sono oggetto della direttiva 2004/54/CE) **effettuata in maniera congiunta**, con la partecipazione delle entità competenti coinvolte nell'attuazione della direttiva 2008/96/CE e della direttiva 2004/54/CE (nuovo paragrafo 3 dell'art. 6 della direttiva 2008/96/CE);

- la previsione di **nuove attività sulla segnaletica stradale orizzontale e verticale** al fine di una migliore riconoscibilità sia per i conducenti umani che per i sistemi automatizzati di assistenza alla guida (come previsto dal nuovo art. 6-*quater* della direttiva 2008/96/CE);
- l'obbligo di rendicontazione da parte degli Stati membri, che sono tenuti a presentare **relazioni quinquennali** (la prima delle quali **entro il 31 ottobre 2025**) sulla classificazione della sicurezza dell'intera rete valutata secondo la nuova procedura di "valutazione della sicurezza stradale a livello di rete" prevista dal nuovo testo dell'art. 5 (v. nuovo art. 11-*bis* della direttiva 2008/96/CE);
- l'**integrazione degli allegati** in armonia con le nuove disposizioni della direttiva.

Il **termine per il recepimento** della direttiva è fissato, dalla direttiva medesima, al **17 dicembre 2021**.

Contenuto

Lo schema in esame, che si compone di 15 articoli, reca numerose modifiche e integrazioni alla disciplina vigente in materia di gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali, recata dal d.lgs. 35/2011.

L'**articolo 1** riscrive l'art. 1 del d.lgs. 35/2011 al fine precipuo di adeguare l'ambito di applicazione alle nuove disposizioni introdotte dalla direttiva 2019/1936/UE (d'ora in poi direttiva).

Art. 1 (Oggetto e ambito di applicazione)

In linea con il disposto dell'art. 1, punto 1), della direttiva, viene prevista l'**estensione del campo di applicazione** della disciplina in questione, che fino ad ora è stato limitato alle strade che fanno parte della rete stradale transeuropea (in fase di pianificazione, di progettazione, in costruzione o già aperte al traffico) anche:

- **alle autostrade e alle strade principali** (siano esse in fase di progettazione, in costruzione o già aperte al traffico);

- **alle strade e ai progetti di infrastrutture stradali diverse dalle precedenti** (vale a dire diverse dalle strade della rete transeuropea, dalle autostrade e dalle strade principali, che sono contemplate dal comma 2 del nuovo articolo 1 del decreto legislativo n. 35/2011), **situati nelle aree extraurbane, che non sono serventi** aree pubbliche o private che li costeggiano **e che hanno usufruito di finanziamenti a valere su risorse stanziati dall'UE**, ad eccezione delle strade non aperte al traffico automobilistico generale, quali, a titolo esemplificativo, le piste ciclabili, ovvero delle strade non destinate al traffico generale, quali, a titolo esemplificativo, le strade di accesso a siti industriali, agricoli o forestali (comma 3 del nuovo testo dell'art. 1 del decreto n. 35/2011).

Si fa notare che, a differenza di quanto previsto dal nuovo comma 3 testé commentato, nel testo della direttiva viene precisato che la stessa si applica alle strade e ai progetti di infrastrutture stradali che "non sono situati nelle aree extraurbane". La relazione illustrativa chiarisce in proposito che «il testo in lingua italiana della direttiva riporta una traduzione errata delle parole "che non sono situati nelle aree extraurbane". In particolare, il testo in lingua inglese riporta "*which are situated outside urban areas*", che, quindi, si traduce correttamente in "che sono situate al di fuori delle aree urbane"».

Il comma 4 del nuovo testo dell'art. 1 del d.lgs. 35/2011 prevede l'**ulteriore estensione del campo di applicazione, dal 1° gennaio 2025**, anche **alle altre strade appartenenti alla rete di interesse nazionale** non già ricomprese tra quelle elencate al comma 2 (ovvero rete stradale transeuropea, autostrade e strade principali).

Si tratta di una norma che ripropone nella sostanza quanto previsto dal testo vigente del comma 3 e che, secondo la relazione illustrativa, viene confermata per dare continuità a quanto già disposto dal d.lgs. 35/2011.

Tale comma 3 prevede infatti che l'estensione in questione operi dal 1° gennaio 2016 ma, nel contempo, viene previsto che con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili il termine di decorrenza può essere prorogato a data successiva e comunque non oltre il 1° gennaio 2022.

Tale ultima parte della disposizione - il cui termine del 1° gennaio 2022 risulta dalla proroga di un anno operata dall'art. 13, comma 3, lettera a), del D.L. 183/2020 - ha di fatto evitato fino ad oggi (in virtù dell'emanazione di successivi decreti ministeriali di proroga), l'applicazione delle norme del d.lgs. 35/2011 alle altre strade della rete di interesse nazionale.

La relazione illustrativa evidenzia che l'estensione del campo di applicazione testé illustrata "incide anche sui controlli di cui all'articolo 4, comma 1, del decreto legislativo n. 35 del 2011".

L'art. 4, che disciplina i controlli della sicurezza stradale e che non è oggetto di modifica da parte dello schema in esame, dispone, in particolare, che "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".

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

Si ricorda infatti che il testo vigente dell'art. 1, comma 2, secondo periodo, del d.lgs. 35/2011 dispone che "per tutte le altre strade non appartenenti alla rete stradale transeuropea, i contenuti del presente decreto costituiscono norme di principio".

Il comma 5, che consente di recepire gli **obblighi di informazione alla Commissione europea** introdotti dall'art. 1, punto 1), della direttiva, stabilisce che:

- entro il 17 dicembre 2021 il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS) provvede alla **trasmissione, alla Commissione europea, dell'elenco delle autostrade e delle strade principali presenti sul suo territorio, tenendola** informata sulle modifiche successive delle stesse;

- entro il 30 giugno 2024, lo stesso Ministero comunica altresì alla Commissione l'elenco delle strade di cui al comma 4 (per le quali troveranno applicazione le disposizioni del decreto a decorrere dal 1° gennaio 2025) e ogni ulteriore successiva modifica del medesimo elenco.

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

Si tratta di una disposizione che riproduce, nella sostanza, quanto già previsto dal testo vigente del comma 4 (e che, secondo la relazione illustrativa, viene confermata per dare continuità a quanto già disposto dal d.lgs. 35/2011), con la differenza che il termine per l'emanazione della disciplina regionale è attualmente fissato al 31 dicembre 2021 e deriva dalla proroga di un anno (operata dall'art. 13, comma 3, lettera b), del D.L. 183/2020) del termine inizialmente previsto. Di fatto il comma in esame configura un'ulteriore proroga di tre anni del termine in questione.

Il comma 7 conferma quanto già previsto dal testo vigente (al comma 5) circa la **non applicabilità alle strade in gallerie stradali** che rientrano nel campo di applicazione del decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264, in linea con il disposto della direttiva.

Rispetto al testo vigente, ove si dispone che la disciplina del decreto n. 35/2011 "non si applica alle gallerie stradali" di cui al d.lgs. 264/2006, il comma in esame reca una formulazione più corretta in quanto precisa che l'esclusione riguarda le "strade in gallerie stradali" di cui al d.lgs. 264/2006, e non le gallerie stradali nel complesso considerate.

Si ricorda che il d.lgs. 5 ottobre 2006, n. 264, reca le disposizioni di attuazione della direttiva 2004/54/CEE in materia di sicurezza per le gallerie della rete stradale transeuropea.

Un altro elemento di novità, che viene evidenziato anche dalla relazione illustrativa, è l'introduzione del concetto della **valutazione della sicurezza stradale a livello di rete**. Concetto che non solo viene introdotto nella riscrittura dell'art. 1 (in particolare nel testo del comma 1), ma che diventa l'oggetto centrale della disciplina recata dal nuovo testo dell'art. 5 del d.lgs. 35/2011 che, come illustrato nel seguito, viene proprio intitolato "Valutazione della sicurezza stradale a livello di rete".

L'**articolo 2** modifica e integra le **definizioni** recate dall'art. 2 del d.lgs. 35/2011 al fine precipuo di recepire le nuove definizioni introdotte dall'art. 1, punto 2), della direttiva.

Art. 2
(Definizioni)

In particolare vengono introdotte le definizioni di **autostrada, strada principale e strade di interesse nazionale**, che sono funzionali alla delimitazione del campo di applicazione.

Nel definire la strada principale si fa riferimento alla strada situata al di fuori dell'area urbana che collega importanti città o regioni, o entrambe, appartenente alla categoria di strade più elevata classificata di tipo "B-Strade extraurbane principali", ai sensi dell'articolo 2, comma 2, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

In base alla norma richiamata, la categoria "B - Strada extraurbana principale" riguarda la "strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia e banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso, con accessi alle proprietà laterali coordinati, contraddistinta dagli appositi segnali di inizio e fine, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore; per eventuali altre categorie di utenti devono essere previsti opportuni spazi. Deve essere attrezzata con apposite aree di servizio, che

comprendano spazi per la sosta, con accessi dotati di corsie di decelerazione e di accelerazione". Si fa notare che, mentre tale definizione richiama la tipologia stradale definita dal Codice della strada (d.lgs. 285/1992), la definizione di autostrada, che ricalca quella introdotta dalla direttiva, non richiama la categoria "A - Autostrada" definita anch'essa dall'art. 2 del Codice della strada. Relativamente alla definizione di strade di interesse nazionale, la norma in esame rinvia alle "strade di competenza statale elencate dal decreto legislativo 29 ottobre 1999, n. 461". Tale decreto, recante "Individuazione della rete autostradale e stradale nazionale, a norma dell'articolo 98, comma 2, del D.Lgs. 31 marzo 1998, n. 112", prevede, in allegato, una serie di tabelle, una per ogni regione, in cui sono indicati i tratti stradali di competenza statale.

Un'ulteriore modifica riguarda la **definizione di organo competente**. La nuova definizione (recata dalla lettera c) del comma 1) non individua più con precisione il soggetto competente, come invece avviene nel testo vigente (che individua quale organo competente il Ministero delle infrastrutture), ma si limita a disporre che è organo competente "qualsiasi organismo pubblico, istituito a livello nazionale, regionale o locale, che partecipa, in funzione delle proprie competenze, all'attuazione del presente decreto". La relazione illustrativa giustifica tale modifica "per tenere conto sia della pluralità dei soggetti coinvolti, in coerenza con l'ordinamento nazionale, sia dell'estensione del campo di applicazione". La stessa relazione precisa che è stata ripresa la definizione di "organo competente" contenuta nella direttiva 2008/96/CE e non modificata dalla direttiva 2019/1936/UE, in quanto "l'organo competente non è più individuabile esclusivamente nel Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile".

In relazione alla **classificazione delle strade in base alla loro sicurezza**, l'articolo in esame:

- sopprime la lettera e) del testo vigente del comma 1 dell'art. 2 del d.lgs. 35/2011, recante la definizione di "classificazione dei tratti ad elevata concentrazione di incidenti", in linea con quanto disposto dalla direttiva;

La relazione illustrativa evidenzia che tale soppressione si giustifica "per tenere conto delle nuove procedure per la valutazione e la classificazione della sicurezza della rete non più basate sul potenziale di miglioramento della sicurezza e di risparmio dei costi connessi agli incidenti bensì sul rischio legato, tra l'altro, anche alle caratteristiche intrinseche dell'infrastruttura stradale".

- riscrive la successiva lettera f), che contiene la definizione di "classificazione della sicurezza" che viene adeguata alla nuova definizione prevista dalla direttiva e che fa riferimento alla "classificazione di parti della rete stradale esistente in categorie, **in base alla loro sicurezza intrinseca misurata oggettivamente**".

Relativamente alle **ispezioni di sicurezza stradale**, si segnala lo "sdoppiamento" della definizione vigente.

In linea con quanto previsto dall'art. 1, punto 2), lettere d) ed e), della direttiva, vengono infatti previste due differenti definizioni: ispezione di sicurezza stradale **mirata e** ispezione di sicurezza stradale **periodica**.

E' inoltre introdotta la nuova lettera *i-bis*) che recepisce fedelmente la nuova **definizione di "utenti della strada vulnerabili"** (vale a dire gli utenti della strada non motorizzati, quali in particolare ciclisti e pedoni, e utilizzatori di veicoli a motore a due ruote) recata dalla direttiva, art. 1, punto 2), lettera f), della direttiva.

L'**articolo 3** riscrive l'articolo 5 del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35, al fine di recepire fedelmente le norme introdotte dall'art. 1, punto 4), della direttiva.

Il nuovo testo reca disposizioni non confrontabili, se non in minima parte, con quelle previste dal testo vigente. La stessa rubrica viene modificata: mentre nel testo vigente si fa riferimento alla classificazione e alla gestione della sicurezza della rete stradale aperta al traffico, il nuovo testo dell'art. 5 è rubricato "Valutazione della sicurezza stradale a livello di rete".

Il comma 1 del nuovo testo dell'articolo 5 dispone che l'organo competente assicura l'esecuzione della **valutazione della sicurezza stradale a livello di rete sull'intera rete stradale aperta al traffico** oggetto del presente decreto.

In base al successivo comma 2, le valutazioni della sicurezza stradale a livello di rete riguardano il **rischio di incidente e di gravità dell'impatto** sulla base dei seguenti elementi:

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

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

La relazione illustrativa sottolinea che "la portata innovativa di questo articolo risiede nella diversa

Art. 3
(Valutazione
della sicurezza
stradale a livello
di rete)

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

Il comma 3 del nuovo testo dell'art. 5 dispone inoltre che l'organo competente esegue:
- la **prima valutazione della sicurezza stradale a livello di rete entro e non oltre il 2024**;
- le **valutazioni successive** con una frequenza sufficiente a garantire livelli di sicurezza adeguati, comunque in ogni caso, **almeno ogni 5 anni**.

Il successivo comma 4 dispone che nel valutare la sicurezza stradale a livello di rete, **l'organo competente tiene conto delle componenti indicative di cui all'allegato III** (che viene riscritto dall'art. 13 del presente schema, v. *infra*).

Infine, il comma 5 dispone che l'organo competente, sulla base dei risultati della predetta valutazione e al fine di definire le priorità delle ulteriori misure necessarie, provvede alla **classificazione di tutti i tratti della rete stradale in almeno 3 categorie in base al loro livello di sicurezza**.

L'**articolo 4** reca modifiche puntuali all'art. 6 del d.lgs. 35/2011.

Una prima modifica riguarda la rubrica dell'articolo, al fine di precisare che lo stesso non riguarda tutte le ispezioni di sicurezza ma solamente quelle periodiche.

Viene inoltre sostituito il primo periodo del comma 1 (che nel testo vigente prevede che le ispezioni periodiche siano basate su un programma da adottare entro il 19 dicembre 2011 e da aggiornare con cadenza biennale) con una disposizione che impone all'organo competente l'esecuzione di **ispezioni di sicurezza stradale periodiche con frequenza sufficiente a garantire livelli adeguati di sicurezza per l'infrastruttura stradale e comunque almeno ogni 5 anni**.

Viene inoltre inserito il comma 2-*bis* che recepisce fedelmente la norma introdotta dall'art. 1, punto 5), lettera d), della direttiva, e che prevede che l'organo competente garantisce la sicurezza dei **tratti della rete stradale contigui alle gallerie** oggetto del d.lgs. 264/2006, attraverso **ispezioni di sicurezza stradale congiunte**, con la partecipazione dei soggetti competenti coinvolti nell'attuazione dello schema di decreto in esame e del citato decreto legislativo, da effettuarsi con frequenza sufficiente a garantire livelli di sicurezza adeguati, e comunque, **almeno ogni 6 anni**.

L'**articolo 5** inserisce, nel testo del d.lgs. 35/2011, i nuovi articoli 6-*bis*, 6-*ter*, 6-*quater* e 6-*quinquies* che recepiscono fedelmente le nuove disposizioni introdotte dall'art. 1, punto 6), della direttiva e che descrivono, come sottolineato dalla relazione illustrativa, "una serie di attività e di buone prassi da adottare al fine di creare una sequenza logica, efficace ed efficiente di operazioni tese al miglioramento della sicurezza delle infrastrutture stradali".

Nel dettaglio, l'articolo 6-*bis*, rubricato "Seguito delle procedure per le strade aperte al traffico", dispone che, **sulla base dei risultati delle valutazioni della sicurezza** stradale a livello di rete, **l'organo competente deve garantire l'esecuzione di ispezioni di sicurezza stradale mirate o di interventi correttivi diretti**. Tali ispezioni devono tenere conto anche delle **componenti indicative di cui all'allegato II-*bis*** (che viene introdotto dall'art. 12 del presente schema, v. *infra*).

Rispetto alle corrispondenti disposizioni della direttiva, nell'articolo 6-*bis*:

- viene inserita la disposizione (originariamente prevista al comma 4 dell'articolo 5, sostituito con il decreto in esame) per la quale **gli investimenti per l'attuazione dei predetti interventi correttivi per la rete stradale a pedaggio sono da considerarsi ammissibili tra i costi per la determinazione del capitale direttamente investito**, ai sensi delle vigenti disposizioni in materia di regolazione economica del settore stradale;

- viene precisato che il **piano d'azione** (che secondo la direttiva deve essere predisposto e aggiornato regolarmente e "in ordine di priorità basato sul rischio, per seguire l'attuazione dell'intervento correttivo individuato") deve essere **aggiornato almeno ogni 5 anni**.

Gli articoli 6-*ter* e 6-*quater* recepiscono fedelmente quanto previsto dalla direttiva, prevedendo rispettivamente che:

- nell'attuazione delle procedure di sicurezza siano **tenute in considerazione le esigenze**

Art. 4 (Ispezioni di sicurezza stradale periodiche)

Art. 5 (Ispezioni mirate, interventi correttivi e segnalazioni)

degli utenti della strada vulnerabili;

- e che l'ente proprietario della strada, ai fini dell'apposizione della **segnaletica orizzontale e verticale**, assicura che la stessa risulti **leggibile e visibile sia per i conducenti che per i sistemi automatizzati di assistenza alla guida**, tenendo conto delle specifiche comuni eventualmente adottate dalla Commissione europea.

Infine, l'articolo 6-*quinquies* reca disposizioni finalizzate a recepire il nuovo art. 6-*sexies* della direttiva 2008/96/CE (introdotto dall'art. 1, punto 6), della direttiva 2019/1936/UE), secondo cui gli Stati membri si adoperano al fine di istituire un sistema nazionale di segnalazione spontanea, accessibile on line a tutti gli utenti della strada, per facilitare la raccolta di informazioni dettagliate sugli eventi trasmesse dagli utenti della strada e dai veicoli, e di qualsiasi altra informazione in materia di sicurezza che l'autore della segnalazione percepisce come un rischio reale o potenziale per la sicurezza dell'infrastruttura stradale.

Al fine di recepire tali disposizioni, il nuovo articolo 6-*quinquies* prevede che **l'archivio informatico nazionale delle opere pubbliche** (AINOP, istituito dal D.L. 109/2018) **costituisce anche il sistema nazionale di segnalazione spontanea** previsto dalla direttiva.

L'**articolo 6** reca modifiche puntuali al comma 1 dell'articolo 7 del d.lgs. 35/2011 al fine di:
- precisare che gli incidenti mortali, i cui dati sono riportati dall'organo competente in apposita relazione, sono quelli verificatisi sulla rete stradale ricadente nell'ambito di applicazione dello schema di decreto in esame;
- disporre - in coerenza con quanto previsto dall'art. 12, comma 4, del D.L. 109/2018, come modificato dall'art. 65 del D.L. 77/2021 (c.d. decreto semplificazioni e governance PNRR) - che l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (**ANSFISA**) **sovrintende alla gestione dei suddetti dati**.

Si ricorda che l'art. 12 del D.L. 109/2018 ha istituito, a decorrere dal 1° gennaio 2019, l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA) e che il comma 4 citato, con riferimento alla sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali e fermi restando i compiti e le responsabilità dei soggetti gestori, "ha posto in capo alla medesima Agenzia alcune delle attività disciplinate dal presente intervento normativo di modifica del d.lgs. 35/2011" (come evidenziato dalla relazione illustrativa).

In particolare, la lettera i) del comma 4 dispone che l'ANSFISA "sovrintende alla gestione dei dati secondo quanto previsto dall'articolo 7 del citato decreto legislativo n. 35 del 2011".

L'**articolo 7** - al fine di recepire l'art. 1, punto 8), della direttiva - introduce un comma 1-*bis* nel testo dell'art. 9 del d.lgs. 35/2011, che dispone che **a decorrere dal 17 dicembre 2024, i programmi di formazione per i controllori della sicurezza stradale includono aspetti relativi agli utenti della strada vulnerabili e alle infrastrutture per tali utenti**.

L'**articolo 8** - al fine di recepire l'art. 1, punto 11), della direttiva - introduce l'articolo 9-*bis* nel testo del d.lgs. 35/2011, che prevede l'obbligo, in capo al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di fornire alla Commissione europea, **entro il 31 ottobre 2025 e successivamente ogni 5 anni, una relazione sulla classificazione della sicurezza dell'intera rete**, valutata ai sensi dell'articolo 5. La relazione deve comprendere anche l'elenco delle eventuali disposizioni di aggiornamento degli orientamenti nazionali, ivi compresi i miglioramenti in termini di progresso tecnologico e di protezione degli utenti vulnerabili della strada.

L'**articolo 9** novella i commi 1 e 3 dell'articolo 10 (che reca le disposizioni tariffarie) del d.lgs. 35/2011.

Mentre nel testo vigente il comma 1 dispone che il Ministero delle infrastrutture provvede alle attività di controllo, classificazione e ispezione mediante tariffe da porre a carico degli enti gestori, non pubblici, il nuovo testo:

- sostituisce il termine "classificazione" con "valutazione" e quindi **le attività a cui si provvede mediante la tariffazione in questione sono quelle di controllo, valutazione e ispezione**;

- precisa che le attività in questione non sono solo quelle previste dagli articoli 4, 5 e 6 (come previsto dal testo vigente) ma anche quelle disciplinate dal nuovo art. 6-*bis*;

- precisa altresì che **all'espletamento di tali attività provvede non solo il MIMS** (come previsto dal testo vigente) **ma anche l'ANSFISA**.

Viene inoltre modificato il comma 3, che nel testo vigente dispone che le **tariffe** in questione sono **aggiornate almeno ogni tre anni**, precisando che l'aggiornamento avviene

Art. 6 (Dati sugli incidenti)

Art. 7
(Formazione dei controllori della sicurezza stradale)

Art. 8
(Rendicontazione)

Art. 9 (Tariffe)

su proposta dell'ANSFISA e secondo le modalità di cui al comma 2 (che non viene modificato dallo schema in esame), vale a dire **con decreto del Ministro delle infrastrutture** e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.

Gli articoli da 10 a 14 recano modifiche agli allegati del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35.

Art. 10-14
(Modifiche agli allegati)

L'**articolo 10** reca alcune limitate **modifiche all'allegato I** del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35. In particolare, si novella il titolo dell'Allegato I, che diviene "Componenti indicative delle valutazioni d'impatto sulla sicurezza stradale" in coerenza con quanto previsto dalla direttiva, e si prevede una nuova definizione di traffico (anch'essa in linea con quanto previsto dalla direttiva) che tiene conto anche degli utenti vulnerabili e della categorizzazione del traffico per tipo, quale, a titolo esemplificativo, i flussi di traffico di pedoni e biciclette.

L'**articolo 11** apporta alcune **modifiche all'allegato II** del decreto legislativo n. 35 del 2011, in coerenza con quanto previsto dalla direttiva. In particolare si novella il titolo dell'allegato II, che diviene "Componenti indicative dei controlli sulla sicurezza stradale", e si inseriscono, in particolare, tra i criteri applicabili nella fase della progettazione preliminare, le disposizioni per gli utenti della strada vulnerabili.

L'**articolo 12 inserisce l'allegato II-bis** che recepisce i contenuti del corrispondente allegato introdotto dalla direttiva e che tiene conto degli utenti vulnerabili e individua le componenti indicative delle ispezioni di sicurezza stradale mirate.

L'**articolo 13** dispone la **sostituzione dell'allegato III** del decreto legislativo n. 35 del 2011 al fine di dettagliare, in coerenza con la modificata valutazione della sicurezza stradale a livello di rete, le relative componenti indicative.

L'**articolo 14** apporta **modifiche all'allegato IV** (recante "Informazioni che devono figurare nelle relazioni di incidenti"), in particolare prescrivendo che la localizzazione dell'incidente sia la più esatta possibile e che debba comprendere le coordinate GNSS (*global navigation satellite system*).



L'**articolo 15** reca la **clausola di invarianza finanziaria**, prevedendo che le amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti previsti dallo schema di decreto in esame con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Art. 15
(Clausola di invarianza finanziaria)

Senato: Dossier n. 424

Camera: Atti del Governo n. 282

6 settembre 2021

Senato	Servizio Studi del Senato Ufficio ricerche nei settori ambiente e territorio	Studi1@senato.it - 066706-2451	 SR_Studi
Camera	Servizio Studi Dipartimento Ambiente	st_ambiente@camera.it - 066760-9253	 CD_ambiente