

**DIRETTIVA 2008/96/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO
del 19 novembre 2008**

sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali
(G.U. Unione Europea L 319/59 del 29.11.2008)

CON LE MODIFICHE STABILITE DA

**DIRETTIVA 2019/1936 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO
del 23 ottobre 2019**

(G.U. Unione Europea L 305/1 del 26.11.2019)

Articolo 1

Oggetto e ambito di applicazione

1. La presente direttiva richiede l'istituzione e l'attuazione di procedure relative alle valutazioni d'impatto sulla sicurezza stradale, ai controlli sulla sicurezza stradale, alle ispezioni di sicurezza stradale e alle valutazioni della sicurezza stradale a livello di rete da parte degli Stati membri.
2. La presente direttiva si applica alle strade che fanno parte della rete transeuropea, alle autostrade e alle altre strade principali, siano esse in fase di progettazione, in costruzione o già aperte al traffico.
3. La presente direttiva si applica anche alle strade e ai progetti di infrastrutture stradali non contemplati dal paragrafo 2 che **non sono** situati nelle aree extraurbane, che non servono le proprietà che li costeggiano e che sono completati mediante il finanziamento dell'Unione, a eccezione delle strade non aperte al traffico automobilistico generale, per esempio le piste ciclabili o delle strade non destinate al traffico generale, per esempio le strade di accesso a siti industriali, agricoli o forestali.
4. Gli Stati membri possono escludere dall'ambito di applicazione della presente direttiva le strade principali che presentano un basso rischio per la sicurezza, sulla base di motivi debitamente giustificati connessi ai volumi di traffico e alle statistiche sugli incidenti. Gli Stati membri possono includere nell'ambito di applicazione della presente direttiva le strade di cui non si fa menzione ai paragrafi 2 e 3.
Ciascuno Stato membro trasmette alla Commissione entro il 17 dicembre 2021 l'elenco delle autostrade e delle strade principali presenti sul suo territorio e la informa circa qualsivoglia modifica successiva delle stesse. Ciascuno Stato membro comunica altresì alla Commissione l'elenco delle strade oggetto dell'esenzione a norma del presente paragrafo oppure quelle che rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva, nonché qualsivoglia modifica successiva delle stesse.
La Commissione pubblica l'elenco delle strade segnalate in conformità del presente articolo.
5. La presente direttiva non si applica alle strade in gallerie stradali disciplinate dalla direttiva 2004/54/CE;

Articolo 2

Definizioni

Ai fini della presente direttiva si applicano le seguenti definizioni:

1. “rete stradale transeuropea”: la rete stradale definita nel regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾;
- 1 bis. “autostrada”: strada appositamente progettata e costruita per il traffico motorizzato che non serve le proprietà che la costeggiano e che soddisfa i criteri seguenti:
 - a) dispone, salvo in punti particolari o provvisoriamente, di carreggiate distinte per le due direzioni di traffico, separate l’una dall’altra da una fascia divisoria non destinata alla circolazione o, eccezionalmente, da altri mezzi;
 - b) non presenta intersezioni a raso con alcuna altra strada, linea ferroviaria o sede tranviaria, pista ciclabile o cammino pedonale;
 - c) è specificamente designata come autostrada;
- 1 ter. “strada principale”: strada situata al di fuori dell’area urbana che collega importanti città o regioni, o entrambe, appartenente alla categoria di strade più elevata, al di sotto della categoria “autostrada” nella classificazione stradale nazionale in vigore al 26 novembre 2019;»;
2. «organo competente»: qualsiasi organismo pubblico, istituito a livello nazionale, regionale o locale, che partecipa, in funzione delle proprie competenze, all’attuazione della presente direttiva, inclusi gli organismi designati come organi competenti prima dell’entrata in vigore della presente direttiva, nella misura in cui rispettino i requisiti da essa stabiliti;
3. «valutazione d’impatto sulla sicurezza stradale»: un’analisi comparativa strategica dell’impatto di una nuova strada o di una modifica sostanziale della rete esistente sul livello di sicurezza della rete stradale;
4. «controllo della sicurezza stradale»: controllo di sicurezza accurato indipendente, sistematico e tecnico delle caratteristiche di un progetto di costruzione di un’infrastruttura stradale, nelle diverse fasi dalla pianificazione al funzionamento iniziale;
6. classificazione della sicurezza”: la classificazione di parti della rete stradale esistente in categorie, in base alla loro sicurezza intrinseca misurata oggettivamente;
7. “ispezione di sicurezza stradale mirata”: indagine mirata per individuare condizioni pericolose, difetti e problemi che aumentano il rischio di incidenti e lesioni, sulla base di un sopralluogo di una strada o di un tratto di strada esistente;
- 7 bis. “ispezione di sicurezza stradale periodica”: la verifica ordinaria periodica delle caratteristiche e dei difetti che esigono un intervento di manutenzione per ragioni di sicurezza;
8. «orientamenti»: le misure, adottate dagli Stati membri, che definiscono le tappe da seguire e gli elementi da prendere in considerazione al momento dell’applicazione delle procedure di sicurezza fissate nella presente direttiva;
9. «progetto d’infrastruttura»: un progetto relativo alla costruzione di infrastrutture stradali nuove ovvero ad una sostanziale modifica della rete esistente che incide sul flusso del traffico.
- 10 “utenti della strada vulnerabili”: utenti della strada non motorizzati, quali in particolare ciclisti e pedoni, e utilizzatori di veicoli a motore a due ruote;

¹ Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell’11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell’Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE (GU L 348 del 20.12.2013, pag. 1).

Articolo 3

Valutazione d'impatto sulla sicurezza stradale per i progetti di infrastruttura

1. Gli Stati membri assicurano che sia effettuata una valutazione d'impatto sulla sicurezza stradale per tutti i progetti di infrastruttura.
2. La valutazione d'impatto sulla sicurezza stradale è effettuata durante la fase di pianificazione iniziale, anteriormente all'approvazione del progetto di infrastruttura. In tale ambito gli Stati membri si adoperano per rispettare i criteri stabiliti all'allegato I.
3. La valutazione d'impatto sulla sicurezza stradale espone le considerazioni in materia di sicurezza stradale che contribuiscono alla scelta della soluzione proposta. Fornisce inoltre tutte le informazioni necessarie all'analisi costi/benefici delle diverse opzioni valutate.

Articolo 4

Controlli della sicurezza stradale per i progetti di infrastruttura

1. Gli Stati membri assicurano che siano effettuati controlli della sicurezza stradale per tutti i progetti di infrastruttura.
2. Nell'effettuare controlli della sicurezza stradale gli Stati membri si adoperano per rispettare i criteri stabiliti all'allegato II.
1. Gli Stati membri garantiscono che sia designato un controllore per effettuare il controllo delle caratteristiche di ideazione di un progetto di infrastruttura.
2. Il controllore è designato a norma dell'articolo 9, paragrafo 4, e deve possedere le qualifiche e le competenze necessarie previste all'articolo 9. Allorché l'esecuzione dei controlli è affidata ad una squadra, almeno un membro della medesima è titolare di un certificato di idoneità professionale di cui all'articolo 9, paragrafo 3.
3. I controlli della sicurezza stradale costituiscono parte integrante del processo di ideazione del progetto di infrastruttura nelle fasi degli studi preliminari, della progettazione particolareggiata, nella fase di ultimazione e nella prima fase di funzionamento.
4. Gli Stati membri garantiscono che il controllore definisca, in una relazione di controllo per ciascuna fase del progetto di infrastruttura, gli aspetti della progettazione che possono rivelarsi critici per la sicurezza. Se gli aspetti pericolosi sono messi in evidenza nel corso del controllo, ma la progettazione non è rettificata prima della conclusione della fase di cui trattasi, in base alle indicazioni dell'allegato II, l'organo competente è tenuto a giustificare tale scelta in un allegato alla relazione.
5. Gli Stati membri garantiscono che la relazione di cui al paragrafo 4 si traduca in raccomandazioni rilevanti da un punto di vista della sicurezza.
6. La Commissione fornisce orientamenti per la realizzazione di "margini della strada che perdonano l'errore" e di strade "auto esplicative" e "self-enforcing" (progettate in modo tale da suscitare corrette percezioni e comportamenti da parte dei conducenti) nel controllo iniziale della fase di progettazione, come pure orientamenti sui requisiti di qualità relativi agli utenti della strada vulnerabili. Tali orientamenti sono elaborati in stretta collaborazione con gli esperti degli Stati membri;

Articolo 5

Valutazione della sicurezza stradale a livello di rete

1. Gli Stati membri assicurano che sia eseguita la valutazione della sicurezza stradale a livello di rete sull'intera rete stradale aperta al traffico oggetto della presente direttiva.

2. Le valutazioni della sicurezza stradale a livello di rete valutano il rischio di incidente e di gravità dell'impatto sulla base degli elementi seguenti:
 - a) in primo luogo, un'indagine visiva, in loco o con mezzi elettronici, delle caratteristiche di progettazione della strada (sicurezza intrinseca); e
 - 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.
3. Gli Stati membri provvedono affinché la prima valutazione della sicurezza stradale a livello di rete sia eseguita entro e non oltre il 2024. Le valutazioni successive della sicurezza stradale a livello di rete sono effettuate con una frequenza sufficiente a garantire livelli di sicurezza adeguati, comunque in ogni caso almeno ogni cinque anni.
4. Nel valutare la sicurezza stradale a livello di rete, gli Stati membri possono tenere conto delle componenti indicative di cui all'allegato III.
5. La Commissione fornisce orientamenti circa la metodologia da applicare per svolgere valutazioni periodiche della sicurezza stradale a livello di rete e per la classificazione delle strade.
6. Sulla base dei risultati della valutazione di cui al paragrafo 1 e al fine di definire le priorità delle ulteriori misure necessarie, gli Stati membri classificano tutti **i tratti** della rete stradale in almeno tre categorie in base al loro livello di sicurezza;

Articolo 6

Ispezioni di sicurezza stradale periodiche

1. Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché siano eseguite ispezioni di sicurezza stradale periodiche con frequenza sufficiente a garantire livelli adeguati di sicurezza per l'infrastruttura stradale in questione;
3. Gli Stati membri garantiscono la sicurezza dei tratti della rete stradale contigui alle gallerie oggetto della direttiva 2004/54/CE attraverso ispezioni di sicurezza stradale congiunte, con la partecipazione delle entità competenti coinvolte nell'attuazione della presente direttiva e della direttiva 2004/54/CE. Le ispezioni di sicurezza stradale congiunte sono eseguite con una frequenza sufficiente a garantire livelli di sicurezza adeguati, ma in ogni caso almeno ogni sei anni;
4. Fatti salvi gli orientamenti adottati ai sensi dell'articolo 8, gli Stati membri adottano orientamenti relativi alle misure di sicurezza temporanee applicabili ai lavori stradali. Provvedono altresì all'attuazione di un programma d'ispezione appropriato per assicurare la corretta applicazione di tali orientamenti.

Articolo 6 bis

Seguito delle procedure per le strade aperte al traffico

1. Gli Stati membri garantiscono che ai risultati delle valutazioni della sicurezza stradale a livello di rete, effettuate ai sensi dell'articolo 5, facciano seguito ispezioni di sicurezza stradale mirate o interventi correttivi diretti.
2. Nell'effettuare le ispezioni di sicurezza stradale mirate, gli Stati membri possono tenere conto delle componenti indicative di cui all'allegato II bis.
3. Le ispezioni di sicurezza stradale mirate sono effettuate da gruppi di esperti. Almeno un membro del gruppo di esperti deve soddisfare i criteri di cui all'articolo 9, paragrafo 4, lettera a).

4. Gli Stati membri garantiscono che ai risultati delle ispezioni di sicurezza stradale mirate facciano seguito decisioni ragionate per stabilire l'eventuale necessità di interventi correttivi. In particolare, gli Stati membri individuano i tratti di strada in cui è necessario apportare miglioramenti della sicurezza delle infrastrutture stradali e, in base alle priorità, definiscono gli interventi finalizzati a migliorare la sicurezza di tali tratti.
5. Gli Stati membri garantiscono che gli interventi correttivi siano mirati principalmente ai tratti di strada con bassi livelli di sicurezza e che offrono l'opportunità di attuare le misure che hanno un elevato potenziale di miglioramento della sicurezza e di risparmio dei costi connessi agli incidenti.
6. Gli Stati membri predispongono e aggiornano regolarmente un piano d'azione in ordine di priorità basato sul rischio, per seguire l'attuazione dell'intervento correttivo individuato.

Articolo 6 ter

Protezione degli utenti della strada vulnerabili

Gli Stati membri garantiscono che, nell'attuazione delle procedure di cui agli articoli da 3 a 6 bis, saranno considerate le esigenze degli utenti della strada vulnerabili.

Articolo 6 quater

Segnaletica orizzontale e segnaletica verticale

1. Gli Stati membri prestano particolare attenzione, nell'ambito delle procedure attuali e future in materia di segnaletica orizzontale e verticale, alla leggibilità e alla visibilità di detta segnaletica sia per i conducenti umani che per i sistemi automatizzati di assistenza alla guida. Tali procedure tengono conto delle specifiche comuni laddove tali specifiche comuni siano state stabilite in conformità del paragrafo 3.
2. Al più tardi entro giugno 2021, la Commissione istituisce un gruppo di esperti incaricato di valutare la possibilità di stabilire specifiche comuni comprendenti diversi elementi volti a garantire l'uso operativo della segnaletica stradale orizzontale e verticale onde promuovere l'effettiva leggibilità e visibilità di detta segnaletica sia per i conducenti umani che per i sistemi automatizzati di assistenza alla guida. Tale gruppo è composto da esperti designati dagli Stati membri. Nell'ambito di detta valutazione è consultata la Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite.
La verifica tiene conto, in particolare, degli elementi seguenti:
 - a) l'interazione tra le diverse tecnologie di assistenza alla guida e l'infrastruttura;
 - b) gli effetti dei fenomeni meteorologici e atmosferici, nonché del traffico sulla segnaletica orizzontale e verticale presente nel territorio dell'Unione;
 - c) il tipo e la frequenza degli interventi di manutenzione necessari alle diverse tecnologie, compresa una stima dei costi.
3. Tenendo conto della valutazione di cui al paragrafo 2, la Commissione può adottare atti di esecuzione per stabilire specifiche comuni, correlate alle procedure degli Stati membri di cui al paragrafo 1, allo scopo di garantire l'uso operativo della segnaletica orizzontale e verticale, con particolare riguardo all'effettiva leggibilità e visibilità di detta segnaletica sia per i conducenti umani che per i sistemi automatizzati di assistenza alla guida. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 13, paragrafo 2.

Gli atti di esecuzione di cui al primo comma lasciano impregiudicata la competenza del Comitato europeo di normazione a riguardo delle norme per la segnaletica stradale orizzontale e verticale.

Articolo 6 quinquies

Informazione e trasparenza

La Commissione pubblica una cartina della rete stradale europea nell'ambito di applicazione della presente direttiva, accessibile on line, che evidenzia le diverse categorie di cui all'articolo 5, paragrafo 6.

Articolo 6 sexies

Segnalazioni spontanee

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.»;

Articolo 7

Gestione dei dati

1. Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché l'organo competente rediga una relazione d'incidente per ciascun incidente mortale verificatosi su una strada di cui all'articolo 1, paragrafo 2. Gli Stati membri si adoperano per includere in tale relazione tutti gli elementi d'informazione elencati nell'allegato IV.
- 1 bis. La Commissione può adottare atti di esecuzione al fine di fornire orientamenti in base ai quali segnalare la gravità dell'incidente, incluso il numero delle persone decedute e ferite. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 13, paragrafo 2;
2. Gli Stati membri calcolano il costo sociale medio di un incidente mortale ed il costo sociale medio di un incidente grave verificatosi sul loro territorio. Gli Stati membri possono optare per una differenziazione più marcata dei tassi di costo, che devono essere aggiornati perlomeno ogni cinque anni.

Articolo 8

Adozione e comunicazione di orientamenti

1. Gli Stati membri garantiscono che entro il 19 dicembre 2011 siano adottati orientamenti, qualora non esistano già, al fine di coadiuvare gli organi competenti nell'applicazione della presente direttiva.
2. Gli Stati membri notificano alla Commissione tali orientamenti entro tre mesi dalla loro adozione o modifica.
3. La Commissione li rende disponibili su un sito web pubblico.

Articolo 9

Designazione e formazione dei controllori

1. Gli Stati membri garantiscono che entro il 19 dicembre 2011 siano adottati programmi di formazione per i controllori della sicurezza stradale, qualora non esistano già.
- 1.bis Per i controllori della sicurezza stradale che seguono la formazione a decorrere dal 17 dicembre 2024, gli Stati membri garantiscono che i programmi di formazione per i

- controllori della sicurezza stradale includano aspetti relativi agli utenti della strada vulnerabili e alle infrastrutture per tali utenti;
2. Gli Stati membri garantiscono che i controllori della sicurezza che svolgono le mansioni stabilite dalla presente direttiva seguano una formazione iniziale sancita da un certificato di idoneità professionale e partecipino a ulteriori periodici corsi di formazione.
 3. Gli Stati membri garantiscono che i controllori della sicurezza stradale siano titolari di un certificato di idoneità professionale. I certificati rilasciati prima dell'entrata in vigore della presente direttiva sono riconosciuti.
 4. Gli Stati membri garantiscono che i controllori siano designati in base ai seguenti criteri:
 - a) i controllori devono possedere pertinenti esperienze o formazione nei settori della progettazione stradale, dell'ingegneria della sicurezza stradale e dell'analisi degli incidenti;
 - b) due anni dopo l'adozione degli orientamenti da parte degli Stati membri in applicazione dell'articolo 8, i controlli della sicurezza stradale sono realizzati esclusivamente da controllori o squadre di controllori che soddisfino i requisiti di cui ai paragrafi 2 e 3;
 - c) ai fini del controllo del progetto di infrastruttura, durante il periodo di realizzazione del controllo il controllore non partecipa né alla progettazione né al funzionamento del progetto di infrastruttura interessato.

Articolo 10

Scambio delle migliori prassi

Per migliorare la sicurezza delle strade nell'Unione, la Commissione instaura un sistema di scambio di informazioni e delle migliori prassi tra gli Stati membri riguardante, fra l'altro, programmi di formazione per la sicurezza stradale, progetti esistenti in materia di sicurezza dell'infrastruttura stradale e tecnologie comprovate relative alla sicurezza stradale;

Articolo 11

Continuo miglioramento delle prassi di gestione della sicurezza

1. La Commissione facilita e struttura lo scambio di conoscenze e migliori prassi tra gli Stati membri, facendo uso delle esperienze raccolte nelle competenti sedi internazionali, in modo da rendere possibile il continuo miglioramento delle prassi di gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali nell'Unione europea.
3. Se del caso, le organizzazioni non governative specializzate operanti nel campo della sicurezza e della gestione delle infrastrutture stradali possono essere consultate su aspetti relativi alla sicurezza tecnica.

Articolo 11 bis

Rendicontazione

1. Gli Stati membri forniscono una relazione alla Commissione entro il 31 ottobre 2025 sulla classificazione della sicurezza dell'intera rete valutata a norma dell'articolo 5. Ove possibile, la relazione si basa su una metodologia comune. Se del caso, la relazione comprende anche l'elenco delle disposizioni degli orientamenti nazionali aggiornati, in particolare i miglioramenti in termini di progresso tecnologico e di protezione degli utenti vulnerabili della strada. A decorrere dal 31 ottobre 2025, tali relazioni sono trasmesse ogni cinque anni.

2. Sulla base di un'analisi delle relazioni nazionali di cui al paragrafo 1, per la prima volta entro il 31 ottobre 2027 e successivamente ogni cinque anni, la Commissione elabora e presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'attuazione della presente direttiva, in particolare per quanto riguarda gli elementi di cui al paragrafo 1, e su eventuali ulteriori misure, tra cui una revisione della presente direttiva ed eventuali adeguamenti al progresso tecnico;

Articolo 12

Modifica degli allegati

La Commissione ha la facoltà di adottare atti delegati, in conformità dell'articolo 12 bis, con cui modifica gli allegati per adeguarli al progresso tecnico;

Articolo 12 bis

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 12 è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal 16 dicembre 2019. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.
3. La delega di potere di cui all'articolo 12 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale del 13 aprile 2016 «Legiferare meglio» ⁽²⁾.
5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 12 entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Articolo 13

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita da un comitato. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽³⁾.

² GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1

³ Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13);

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica, l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.

Articolo 14

Attuazione

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 19 dicembre 2010. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.
2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 2

Recepimento

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il **17 dicembre 2021**. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.
Le disposizioni adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono stabilite dagli Stati membri.
2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni principali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 3

Entrata in vigore

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Articolo 4

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Strasburgo, il 23 ottobre 2019

Per il Parlamento europeo

Il presidente

D.M. SASSOLI

Per il Consiglio

La presidente

T. TUPPURAINEN

ALLEGATO I

COMPONENTI INDICATIVE DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO SULLA SICUREZZA STRADALE

1. Componenti di una valutazione d'impatto sulla sicurezza stradale:
 - a) definizione del problema;
 - b) situazione attuale ed opzione dello status quo;
 - c) obiettivi di sicurezza stradale;
 - d) analisi dell'impatto sulla sicurezza stradale delle opzioni proposte;
 - e) confronto delle opzioni, fra cui l'analisi del rapporto costi/benefici;
 - f) presentazione della gamma di possibili soluzioni.
2. Elementi da prendere in considerazione:
 - a) numero delle vittime e degli incidenti, obiettivi di riduzione paragonati all'opzione dello status quo;
 - b) scelta di itinerari e strutture di traffico;
 - c) possibili conseguenze sulle vie di comunicazione esistenti (ad esempio uscite, incroci, intersezioni, svincoli, passaggi a livello);
 - d) utenti della strada, compresi gli utenti vulnerabili (ad esempio pedoni, ciclisti motociclisti);
 - e) traffico (ad esempio volume di traffico, categorizzazione del traffico per tipo), compresi i flussi stimati di pedoni e biciclette determinati dalle caratteristiche dell'uso del suolo adiacente;
 - f) condizioni stagionali e climatiche;
 - g) presenza di un numero sufficiente di parcheggi sicuri;
 - h) attività sismica.

ALLEGATO II

COMPONENTI INDICATIVE DEI CONTROLLI SULLA SICUREZZA STRADALE

1. Criteri applicabili nella fase della progettazione preliminare:
 - a) situazione geografica (ad esempio, pericolo di smottamenti, inondazioni, valanghe), condizioni climatiche e stagionali e attività sismica;
 - b) tipi di incroci/svincoli e distanze fra loro;
 - c) numero e tipo di corsie;
 - d) tipi di traffico autorizzati sulla nuova strada;
 - e) funzionalità della strada all'interno della rete;
 - f) condizioni meteorologiche;
 - g) velocità della circolazione;
 - h) sezioni trasversali (ad esempio, larghezza della carreggiata, piste ciclabili, sentieri pedonali);
 - i) allineamenti orizzontali e verticali;
 - j) visibilità;
 - k) disposizione di incroci e svincoli;
 - l) trasporto pubblico e infrastrutture;
 - m) passaggi a livello.
 - n) disposizioni per gli utenti della strada vulnerabili:
 - i) disposizioni per i pedoni,
 - ii) disposizioni per i ciclisti, compresa l'esistenza di percorsi alternativi o separazioni dal traffico automobilistico ad alta velocità,
 - iii) disposizioni per gli utilizzatori dei veicoli a motore a due ruote,
 - iv) densità e ubicazione degli attraversamenti pedonali e ciclabili,
 - v) disposizioni per i pedoni e i ciclisti sulle strade interessate della zona,
 - vi) separazione dei pedoni e dei ciclisti dal traffico automobilistico ad alta velocità o esistenza di percorsi alternativi diretti su strade di classe inferiore;
2. Criteri applicabili nella fase della progettazione particolareggiata:
 - a) tracciato;
 - b) armonizzazione della segnaletica verticale e segnaletica orizzontale;
 - c) illuminazione di strade e incroci stradali;
 - d) apparecchiature lungo le strade;
 - e) ambiente ai margini della strada inclusa la vegetazione;
 - f) ostacoli fissi ai margini della strada;
 - g) creazione di parcheggi sicuri;
 - h) disposizioni per gli utenti della strada vulnerabili:

- i) disposizioni per i pedoni,
 - ii) disposizioni per i ciclisti,
 - iii) disposizioni per gli utilizzatori dei veicoli a motore a due ruote;
 - i) adattamento ergonomico di sistemi stradali di contenimento (mezzerie stradali e guardrail di sicurezza per evitare pericoli agli utenti vulnerabili).
3. Criteri applicabili nella fase di ultimazione:
- a) sicurezza degli utenti della strada e visibilità in varie circostanze, quali oscurità e condizioni meteorologiche prevedibili;
 - b) leggibilità della segnaletica verticale e della segnaletica orizzontale;
 - c) condizioni del fondo stradale.
4. Criteri applicabili nella prima fase di funzionamento: valutazione della sicurezza stradale alla luce dell'effettivo comportamento degli utenti.
- La realizzazione di un controllo in qualsiasi fase può comportare la necessità di riesaminare i criteri applicabili a fasi precedenti.

ALLEGATO II bis

COMPONENTI INDICATIVE DELLE ISPEZIONI DI SICUREZZA STRADALE MIRATE

1. Allineamento stradale e sezione trasversale:
 - a) visibilità e distanze di visibilità;
 - b) limite di velocità e suddivisione in zone con assegnazione dello stesso limite di velocità;
 - c) allineamento auto esplicativo (vale a dire "leggibilità" dell'allineamento da parte degli utenti della strada);
 - d) accesso a proprietà adiacenti e conseguenze;
 - e) accesso dei veicoli di emergenza e di servizio;
 - f) trattamenti in corrispondenza di ponti e ponticelli;
 - g) configurazione dei margini della strada (banchine, scalinamento tra corsia e banchina, pendenze di sterzo e riporto).
2. Incroci e interscambi:
 - a) adeguatezza del tipo di incrocio/interscambio;
 - b) geometria della configurazione dell'incrocio/interscambio;
 - c) visibilità e leggibilità (percezione) degli incroci;
 - d) visibilità in corrispondenza dell'incrocio;
 - e) configurazione delle corsie di incanalamento in corrispondenza degli incroci;
 - f) controllo del traffico all'incrocio (per esempio regolato da segnale di stop, semafori ecc.);
 - g) esistenza di passaggi pedonali e ciclabili.
3. Disposizioni per gli utenti della strada vulnerabili:
 - a) disposizioni per i pedoni;
 - b) disposizioni per i ciclisti;
 - c) disposizioni per gli utilizzatori dei veicoli a motore a due ruote;
 - d) trasporto pubblico e infrastrutture;
 - e) passaggi a livello stradali/ferroviari (con particolare riferimento al tipo di passaggio e indicando se sia presidiato, non presidiato, manuale o automatizzato).
4. Illuminazione, segnaletica verticale e orizzontale:
 - a) segnaletica verticale coerente, che non impedisca la visibilità;
 - b) leggibilità della segnaletica verticale (posizione, dimensioni, colore);
 - c) segnali stradali;
 - d) segnaletica orizzontale e delineazione coerenti;
 - e) leggibilità della segnaletica orizzontale (posizione, dimensioni e catarifrangenza in condizioni di asciutto o bagnato);
 - f) contrasto adeguato della segnaletica orizzontale;
 - g) illuminazione di strade e incroci;
 - h) apparecchiature adeguate ai margini della carreggiata.
5. Segnali stradali luminosi:
 - a) funzionamento;
 - b) visibilità.
6. Oggetti, zone libere da ostacoli, sistemi stradali di contenimento;
 - a) ambiente ai margini della strada, compresa la vegetazione;
 - b) pericoli ai margini della strada e distanza dal bordo della carreggiata o della pista ciclabile;
 - c) adattamento ergonomico dei sistemi stradali di contenimento (mezzerie stradali e guardrail di sicurezza per evitare pericoli agli utenti della strada vulnerabili);

- d) trattamenti finali dei guardrail di sicurezza;
 - e) sistemi stradali di contenimento adeguati in corrispondenza di ponti e ponticelli;
 - f) recinzioni (in strade ad accesso limitato).
7. Manto stradale:
- a) difetti del manto stradale;
 - b) resistenza allo slittamento;
 - c) materiale incoerente/ghiaia/sassi;
 - d) accumulo d'acqua, scolo.
8. Ponti e gallerie:
- a) presenza e numero di ponti, nonché informazioni pertinenti che li riguardano;
 - b) presenza e numero di gallerie, nonché informazioni pertinenti che le riguardano;
 - c) elementi visivi che rappresentano rischi per la sicurezza dell'infrastruttura.
9. Altre tematiche:
- a) predisposizione di aree di parcheggio e aree di sosta sicure;
 - b) predisposizione per veicoli pesanti;
 - c) abbagliamento da fari anteriori;
 - d) lavori stradali;
 - e) attività ai margini della strada poco sicure;
 - f) informazioni adeguate nelle apparecchiature STI (per esempio pannelli a messaggio variabile);
 - g) flora e fauna selvatiche, animali;
 - h) segnali di avvertimento in prossimità di scuole (se pertinente);

ALLEGATO III

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

1. Aspetti generali:
- a) tipo di strada in relazione al tipo e alle dimensioni delle regioni/città da essa collegate;
 - b) lunghezza del tratto stradale;
 - c) tipo di zona (extraurbana, urbana);
 - d) uso del suolo (istruzione, commercio, industria e attività manifatturiere, residenziale, agricoltura, aree non edificate);
 - e) densità di punti di accesso alle proprietà;
 - f) presenza di strada di servizio (per esempio per negozi);
 - g) presenza di lavori stradali;
 - h) presenza di parcheggi.
2. Volume di traffico:
- a) volume di traffico;
 - b) volume di motocicli osservato;
 - c) volume di pedoni osservato su entrambi i lati, rilevando se "lungo la carreggiata" o "in attraversamento";
 - d) volume di biciclette osservato su entrambi i lati, rilevando se "lungo la carreggiata" o "in attraversamento";
 - e) volume di veicoli pesanti osservato;
 - f) flussi di pedoni stimati, determinati dalle caratteristiche dell'uso del suolo adiacente;
 - g) flussi di biciclette stimati, determinati dalle caratteristiche dell'uso del suolo adiacente;
3. Dati sugli incidenti:
- a) numero, ubicazione e causa degli incidenti mortali per gruppo di utenti della strada;
 - b) numero e ubicazione degli incidenti con feriti gravi per gruppo di utenti della strada.
4. Caratteristiche operative:
- a) limite di velocità (generale, per i motocicli, per i camion);
 - b) velocità di esercizio (85o percentile);
 - c) gestione della velocità e/o moderazione del traffico;
 - d) presenza di dispositivi STI: segnalatori di code, pannelli a messaggio variabile;
 - e) segnali di avvertimento in prossimità di scuole;
 - f) presenza di un supervisore per l'attraversamento in prossimità di scuole nei periodi prescritti.
5. Caratteristiche geometriche:

- a) caratteristiche della sezione trasversale (numero, tipo e larghezza delle corsie, configurazione e materiale delle banchine mediane centrali, piste ciclabili, sentieri pedonali ecc.), compresa la relativa variabilità;
 - b) curvatura orizzontale;
 - c) grado e allineamento verticale;
 - d) visibilità e distanze di visibilità.
6. Oggetti, zone libere da ostacoli, sistemi stradali di contenimento;
- a) ambiente al margine della strada e zone libere da ostacoli;
 - b) ostacoli fissi al margine della strada (per esempio pali per l'illuminazione, alberi ecc.);
 - c) distanza degli ostacoli dal margine della strada;
 - d) densità di ostacoli;
 - e) rallentatori a effetto acustico;
 - f) sistemi stradali di contenimento.
7. Ponti e gallerie:
- a) presenza e numero di ponti, comprese le informazioni pertinenti;
 - b) presenza e numero di gallerie, comprese le informazioni pertinenti;
 - c) elementi visivi che rappresentano rischi per la sicurezza dell'infrastruttura.
8. Incroci:
- a) tipo di incrocio e numero di diramazioni (con particolare attenzione al tipo di controllo e alla presenza di svolte protette);
 - b) presenza di canalizzazione;
 - c) qualità dell'incrocio;
 - d) volume stradale all'incrocio;
 - e) presenza di passaggi a livello (con particolare attenzione al tipo di attraversamento e indicando se sia presidiato, non presidiato, manuale o automatizzato).
9. Manutenzione:
- a) difetti del manto stradale;
 - b) resistenza allo slittamento del manto stradale;
 - c) condizioni della banchina (compresa la vegetazione);
 - d) condizioni della segnaletica verticale, della segnaletica orizzontale e della delimitazione;
 - e) condizioni dei sistemi stradali di contenimento.
10. Strutture per gli utenti della strada vulnerabili:
- a) passaggi pedonali e ciclabili (attraversamenti superficiali e separazione dei livelli);
 - b) passaggi ciclabili (attraversamenti superficiali e separazione dei livelli);
 - c) recinzione per i pedoni;
 - d) esistenza di marciapiede o struttura separata;
 - e) strutture per biciclette e relativo tipo (piste ciclabili, corsie ciclabili, altro);
 - f) qualità dei passaggi pedonali con riguardo alla cospicuità e alla segnalazione di ciascuna struttura;
 - g) strutture di attraversamento pedonale e ciclabile nella diramazione di ingresso di una strada minore che si unisce alla rete.
 - h) esistenza di percorsi alternativi per pedoni e ciclisti dove non sono presenti strutture separate.
11. Sistemi pre/post urto per incidenti stradali ed elementi di mitigazione della gravità:
- a) centri operativi della rete e altre strutture di pattugliamento;
 - b) meccanismi per informare gli utenti della strada delle condizioni di guida al fine di prevenire incidenti o inconvenienti;
 - c) sistemi di rilevamento automatico di incidenti (automatic incident detection — AID): sensori e videocamere;
 - d) sistemi di gestione degli incidenti;
 - e) sistemi per comunicare con servizi di soccorso;

ALLEGATO IV

INFORMAZIONI CHE DEVONO FIGURARE NELLE RELAZIONI DI INCIDENTI

Le relazioni di incidenti devono contenere i seguenti elementi:

- 1) localizzazione quanto più esatta possibile dell'incidente;
- 2) immagini e/o diagrammi del luogo dell'incidente;
- 3) data e ora dell'incidente;
- 4) informazioni relative alla strada, quali la natura della zona, il tipo di strada, il tipo di incrocio o di svincolo ma anche la segnaletica verticale, il numero di corsie, la segnaletica orizzontale, il rivestimento stradale, l'illuminazione e le condizioni meteorologiche, i limiti di velocità, gli ostacoli al margine della strada;
- 5) gravità dell'incidente, incluso il numero delle persone decedute e ferite, eventualmente secondo criteri comuni da definire secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 13, paragrafo 3;
- 6) caratteristiche delle persone interessate quali età, sesso, nazionalità, tasso di alcolemia, utilizzo o meno dei dispositivi di sicurezza;
- 7) dati relativi ai veicoli coinvolti (tipo, età, paese, eventuali dispositivi di sicurezza, data dell'ultima revisione periodica in conformità della legislazione applicabile);
- 8) dati relativi all'incidente quali tipo di incidente, tipo di collisione, manovre del veicolo e del conducente;
- 9) se del caso, informazioni relative al periodo di tempo intercorso tra l'incidente e la sua registrazione ovvero l'arrivo del servizio di soccorso.