

**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)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

- visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 71, paragrafo 1, lettera c),
- vista la proposta della Commissione,
- visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽¹⁾,
- previa consultazione del Comitato delle regioni,
- deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato ⁽²⁾,

considerando quanto segue:

(1) La rete transeuropea dei trasporti di cui alla 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 ⁽³⁾, è di fondamentale importanza per favorire l'integrazione e la coesione in Europa e assicurare un elevato livello di benessere. Occorre garantire, in particolare, un elevato livello di sicurezza.

(2) Nel Libro bianco del 12 settembre 2001 «La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte» la Commissione ha segnalato la necessità di effettuare valutazioni d'impatto sulla sicurezza e controlli in materia di sicurezza stradale onde individuare e gestire i tratti ad elevata concentrazione di incidenti sul territorio comunitario. Ha altresì fissato l'obiettivo di dimezzare il numero di decessi sulle strade nell'Unione europea fra il 2001 e il 2010.

(3) Nella comunicazione del 2 giugno 2003 «Programma di azione europeo per la sicurezza stradale — Dimezzare il numero di vittime della strada nell'Unione europea entro il 2010: una responsabilità condivisa», la Commissione ha individuato nell'infrastruttura stradale il terzo pilastro della politica di sicurezza stradale, che dovrebbe apportare un considerevole contributo alla realizzazione dell'obiettivo comunitario di riduzione degli incidenti.

(4) Negli ultimi anni si sono registrati notevoli progressi nella progettazione dei veicoli (misure di sicurezza, concezione e applicazione di nuove tecnologie) che hanno contribuito a ridurre il numero di vittime negli incidenti stradali. Per conseguire l'obiettivo fissato per il 2010 è necessario agire anche in altri ambiti. La gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali offre un ampio margine di miglioramento, che deve essere sfruttato.

(5) La definizione di procedure adeguate è essenziale per migliorare la sicurezza dell'infrastruttura stradale sulla rete stradale transeuropea. Le valutazioni d'impatto della sicurezza stradale dovrebbero dimostrare, a livello strategico, le implicazioni che, in un progetto di infrastruttura, le varie alternative di pianificazione hanno per la sicurezza stradale e dovrebbero svolgere un ruolo importante nella selezione degli itinerari. I risultati della valutazione d'impatto della sicurezza stradale possono essere esposti in una serie di documenti. Inoltre, i controlli sulla sicurezza stradale dovrebbero

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

- visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91, paragrafo 1,
- vista la proposta della Commissione europea,
- previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,
- visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽⁷⁾,
- visto il parere del Comitato delle regioni ⁽⁸⁾,
- deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria ⁽⁹⁾,
- considerando quanto segue:

(1) La comunicazione della Commissione, del 20 luglio 2010, al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni intitolata «Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale: orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale» ha definito gli obiettivi strategici dell'Unione di dimezzare entro il 2020 il numero di vittime della strada rispetto al 2010 e avvicinarsi all'azzeramento degli incidenti mortali entro il 2050. I progressi verso il raggiungimento di questi obiettivi hanno tuttavia subito un arresto negli ultimi anni. Nelle sue conclusioni dell'8 giugno 2017, con cui si approva la dichiarazione di La Valletta del marzo 2017, il Consiglio ha approvato un nuovo obiettivo intermedio che prevede di dimezzare, entro il 2030, il numero di feriti gravi rispetto al 2020. È pertanto necessario approfondire maggiori sforzi per conseguire entrambi gli obiettivi.

(2) Secondo l'approccio del «sistema sicuro», i decessi e le lesioni gravi negli incidenti stradali sono in larga misura evitabili. Dovrebbe essere responsabilità condivisa a tutti i livelli di assicurare che gli incidenti stradali non provochino conseguenze gravi o fatali. In particolare, strade ben progettate, sottoposte a una corretta manutenzione e dotate di una chiara segnaletica orizzontale e verticale dovrebbero ridurre la probabilità di incidente stradale, mentre le strade «che perdonano l'errore» (forgiving roads), ossia le strade concepite in modo intelligente, per assicurare che gli errori di guida non comportino immediatamente conseguenze gravi o mortali, dovrebbero ridurre la gravità degli incidenti. È opportuno che la Commissione fornisca orientamenti per la realizzazione e la manutenzione di «margini della strada che perdonano l'errore» (forgiving roadsides) basandosi sull'esperienza di tutti gli Stati membri.

(3) Le strade della rete transeuropea di trasporto (rete TEN-T) definita nel regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁰⁾ sono di importanza fondamentale per sostenere l'integrazione europea. Dovrebbe essere perciò garantito un elevato livello di sicurezza su tali strade.

(4) Le procedure di gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali («GSIS») attuate sulla rete TEN-T hanno contribuito a ridurre

¹ GU C 168 del 20.7.2007, pag. 71.

² Parere del Parlamento europeo del 19 giugno 2008 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 20 ottobre 2008.

³ GU L 228 del 9.9.1996, pag. 1.

⁷ GU C 62 del 15.2.2019, pag. 261.

⁸ GU C 168 del 16.5.2019, pag. 81.

⁹ Posizione del Parlamento europeo del 4 aprile 2019 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 7 ottobre 2019.

¹⁰ 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).

individuare attentamente gli elementi pericolosi di un progetto di infrastruttura stradale. È pertanto ragionevole sviluppare procedure da adottare in questi due settori allo scopo di rafforzare il livello di sicurezza delle infrastrutture nella rete stradale transeuropea, escludendo al contempo le gallerie stradali, che sono oggetto della direttiva 2004/54/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa ai requisiti minimi di sicurezza per le gallerie della rete stradale transeuropea⁴).

(6) Numerosi Stati membri dispongono già di un sistema di gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali ben funzionante. A tali Stati membri dovrebbe essere consentito di continuare a utilizzare i propri metodi, purché siano coerenti con gli obiettivi della presente direttiva.

(7) La ricerca è essenziale per aumentare la sicurezza sulle strade nell'Unione europea. Lo sviluppo e la dimostrazione di componenti, misure e metodi (compresa la telematica) e la diffusione dei risultati della ricerca svolgono un ruolo importante nel migliorare la sicurezza delle infrastrutture stradali.

(8) Il livello di sicurezza delle strade esistenti dovrebbe essere rafforzato concentrando gli investimenti sui tratti che presentano la concentrazione più elevata di incidenti e/o il maggiore potenziale di riduzione degli incidenti. Gli automobilisti dovrebbero essere avvertiti dei tratti stradali ad elevata concentrazione di incidenti, in modo che possano adeguare il loro comportamento e rispettare con più attenzione il codice stradale, in particolare i limiti di velocità.

(9) La classificazione della sicurezza della rete presenta un elevato potenziale nel periodo immediatamente successivo alla sua applicazione. Una volta affrontato il problema dei tratti stradali ad elevata concentrazione di incidenti e dopo aver adottato le opportune misure correttive, le ispezioni preventive della sicurezza dovrebbero svolgere un ruolo di maggiore rilevanza. Le ispezioni regolari sono uno strumento essenziale di prevenzione dei pericoli ai quali possono essere esposti tutti gli utenti della strada, segnatamente gli utenti vulnerabili, e anche in caso di lavori stradali.

(10) La formazione e la certificazione del personale incaricato della sicurezza in base a programmi di formazione e a strumenti di qualificazione convalidati dagli Stati membri dovrebbero permettere di dispensare agli operatori del settore le conoscenze aggiornate di cui hanno bisogno.

(11) Per incrementare la sicurezza sulle strade nell'Unione europea, sarebbe opportuno organizzare scambi più frequenti e coerenti di migliori prassi tra gli Stati membri.

(12) Onde assicurare un elevato livello di sicurezza stradale sulle strade nell'Unione europea, gli Stati membri dovrebbero applicare orientamenti relativi alla gestione della sicurezza dell'infrastruttura. La notifica di tali orientamenti alla Commissione e la regolare elaborazione di relazioni d'applicazione dovrebbero condurre al miglioramento sistematico nel settore della sicurezza delle infrastrutture a livello europeo e fornire una base per evolvere progressivamente verso un sistema più efficace. Le relazioni d'applicazione dovrebbero inoltre consentire ad altri Stati membri di individuare le soluzioni più efficaci, mentre la sistematica rilevazione di dati provenienti da studi «prima/dopo» dovrebbe consentire di scegliere le misure più efficaci in previsione di un'azione futura.

(13) Le disposizioni della presente direttiva relative agli investimenti nella sicurezza stradale dovrebbero applicarsi fatte salve le competenze degli Stati membri in materia di investimenti per la manutenzione della rete stradale.

(14) Poiché l'obiettivo della presente direttiva, ossia la definizione di procedure atte a garantire un livello sistematicamente elevato di sicurezza stradale in tutta la rete transeuropea, non può essere realizzato in misura sufficiente dagli Stati membri e può dunque, a causa degli effetti dell'intervento, essere realizzato meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

i casi di decesso e di ferite gravi a seguito di incidenti stradali nell'Unione. Dalla valutazione degli effetti della direttiva 2008/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹¹) emerge chiaramente che gli Stati membri che applicano i principi GSIS su base volontaria alle proprie reti nazionali, al di là della rete TEN-T, hanno conseguito livelli di sicurezza stradale molto superiori rispetto agli altri. È pertanto auspicabile che detti principi di gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali siano applicati ad altri tratti della rete stradale europea.

(5) È importante che i tratti stradali costruiti su ponti e i tratti stradali che passano attraverso le gallerie facenti parte della rete oggetto della presente direttiva, rientrino anch'essi nell'ambito di applicazione della stessa per quanto riguarda la sicurezza stradale, a eccezione delle gallerie oggetto della direttiva 2004/54/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹²).

(6) Per ragioni legate alla sicurezza stradale, è importante che gli ingressi e le uscite delle aree di parcheggio situate lungo le strade che compongono la rete rientrante nell'ambito di applicazione della presente direttiva, in particolare le autostrade e le strade principali, siano altresì disciplinati dalla presente direttiva.

(7) Le condizioni stagionali differiscono in maniera considerevole tra gli Stati membri e le regioni. È pertanto fondamentale che dette condizioni siano adeguatamente prese in considerazione nelle disposizioni nazionali di recepimento della presente direttiva.

(8) Gran parte degli incidenti stradali si verifica su una piccola parte di strade, in cui il volume di traffico e la velocità sono elevati e in cui vi è un'ampia gamma di traffico che viaggia a velocità diverse. Pertanto, la limitata estensione dell'ambito di applicazione della direttiva 2008/96/CE alle autostrade e alle altre strade principali oltre la rete TEN-T dovrebbe contribuire in misura significativa a migliorare la sicurezza delle infrastrutture stradali in tutta l'Unione.

(9) Per garantire che tale estensione dell'ambito di applicazione produca l'effetto desiderato, è logico che le strade principali diverse dalle autostrade comprendano tutte le strade appartenenti alla categoria di strade più elevata al di sotto della categoria «autostrada» nella classificazione stradale nazionale. Per lo stesso motivo, è opportuno che gli Stati membri siano incoraggiati a garantire che almeno tutte le strade cui si applicava la direttiva 2008/96/CE prima dell'entrata in vigore della presente direttiva, anche su base volontaria, continuino a essere disciplinate dalla presente direttiva.

(10) L'applicazione obbligatoria delle procedure di cui alla direttiva 2008/96/CE a qualsiasi progetto di infrastruttura stradale fuori delle aree urbane completato mediante fondi dell'Unione dovrebbe assicurare che i fondi dell'Unione non siano utilizzati per costruire strade poco sicure.

(11) La direttiva 2008/96/CE riguarda unicamente le infrastrutture stradali. Nell'ambito di applicazione della presente direttiva non rientrano pertanto né il codice della strada né la competenza degli Stati membri di adottare decisioni, agendo di propria autorità, in materia di provvedimenti legislativi relativi alla circolazione stradale. È opportuno che siano rispettate dalle parti contraenti la Convenzione di Ginevra delle Nazioni Unite sulla circolazione stradale, del 19 settembre 1949, la Convenzione di Vienna sulla circolazione stradale, dell'8 novembre 1968, nonché la Convenzione di Vienna sulla segnaletica stradale dell'8 novembre 1968.

(12) La valutazione della sicurezza stradale a livello di rete basata sul rischio è risultata uno strumento efficiente ed efficace per individuare i tratti della rete che dovrebbero essere oggetto di ispezioni di sicurezza stradale più dettagliate e per definire le priorità di investimento secondo l'apporto potenziale in termini di miglioramento della sicurezza su tutta la rete. L'intera rete stradale oggetto della presente direttiva dovrebbe pertanto essere sistematicamente valutata, anche attraverso dati raccolti per via elettronica e digitale, per migliorare la sicurezza stradale in tutta l'Unione.

(13) Integrare gli elementi che si sono dimostrati più efficaci nella precedente «procedura di classificazione e gestione della sicurezza della rete stradale aperta al traffico» nella nuova procedura di valutazione della sicurezza stradale a livello di rete dovrebbe

⁴ GU L 167 del 30.4.2004, pag. 39.

¹¹ Direttiva 2008/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali (GU L 319 del 29.11.2008, pag. 59).

¹² Direttiva 2004/54/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa ai requisiti minimi di sicurezza per le gallerie della rete stradale transeuropea (GU L 167 del 30.4.2004, pag. 39).

(15) Le misure necessarie per l'esecuzione della presente direttiva dovrebbero essere adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione⁽⁵⁾.

(16) In particolare, la Commissione dovrebbe avere il potere di fissare i criteri necessari per il miglioramento delle prassi di gestione della sicurezza stradale e l'adeguamento degli allegati al progresso tecnico. Tali misure di portata generale e intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, anche completandola con nuovi elementi non essenziali, devono essere adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5 bis della decisione 1999/468/CE.

(17) La creazione di un numero sufficiente di parcheggi e di aree di sosta lungo le strade riveste enorme importanza per la sicurezza del traffico, oltre che per la prevenzione del crimine. I parcheggi e le aree di sosta consentono ai conducenti dei veicoli di concedersi per tempo una pausa di riposo e di proseguire il viaggio con piena concentrazione. La creazione di un numero sufficiente di parcheggi e di aree di sosta sicuri dovrebbe pertanto costituire parte integrante della gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali.

(18) Conformemente al punto 34 dell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio»⁽⁶⁾, gli Stati membri sono incoraggiati a redigere e a rendere pubblici, nell'interesse proprio e della Comunità, prospetti indicanti, per quanto possibile, la concordanza tra la presente direttiva e i provvedimenti di attuazione,

consentire una migliore individuazione dei tratti stradali che presentano le più grandi opportunità di aumentare la sicurezza e in cui interventi mirati dovrebbero produrre i maggiori miglioramenti.

(14) Al fine di migliorare la qualità, l'obiettività e l'efficienza delle procedure di GSIS, è utile consentire agli Stati membri di avvalersi, se del caso, delle tecnologie in continua evoluzione per sottoporre a ispezione tratti stradali, documentare le condizioni di sicurezza stradale e raccogliere altri dati relativi alla sicurezza della rete stradale.

(15) Dare sistematicamente un seguito adeguato alla luce dei risultati delle procedure di GSIS è fondamentale per conseguire i miglioramenti della sicurezza delle infrastrutture stradali necessari al fine di realizzare gli obiettivi di sicurezza stradale dell'Unione. A tal fine, piani d'azione basati sulle priorità dovrebbero assicurare l'attuazione degli interventi necessari con la massima tempestività. In particolare, ai risultati della valutazione della sicurezza stradale a livello di rete dovrebbero fare seguito ispezioni di sicurezza stradale mirate o, se possibile ed efficiente in termini di costi, interventi correttivi diretti volti a eliminare o ridurre i rischi per la sicurezza stradale senza imporre oneri amministrativi eccessivi.

(16) Il livello di sicurezza delle strade esistenti dovrebbe essere migliorato, concentrando gli investimenti sui tratti che presentano la concentrazione più elevata di incidenti e il maggiore potenziale di riduzione degli stessi.

(17) I finanziamenti e gli incentivi finanziari a livello dell'Unione possono, in conformità delle condizioni applicabili, essere utilizzati per fornire sostegno a tali investimenti, integrando gli investimenti e gli incentivi nazionali corrispondenti.

(18) I tratti della rete stradale contigui a gallerie della rete stradale transeuropea oggetto della direttiva 2004/54/CE presentano un rischio di incidenti particolarmente elevato. Dovrebbero perciò essere introdotte ispezioni di sicurezza stradale congiunte su questi tratti, con il coinvolgimento di rappresentanti delle autorità competenti in materia di strade e gallerie, al fine di migliorare la sicurezza della rete stradale che rientra nella presente direttiva.

(19) Gli utenti della strada vulnerabili hanno costituito il 47 % delle vittime di incidenti stradali nell'Unione nel 2017. Assicurare che le esigenze di questi utenti della strada vulnerabili siano considerate in tutte le procedure di GSIS e che siano elaborati requisiti di qualità per le infrastrutture per tali utenti dovrebbe pertanto migliorarne la sicurezza sulla strada.

(20) Al fine di consentire agli Stati membri di migliorare le proprie procedure volte a garantire l'uso operativo della loro segnaletica stradale orizzontale e verticale, è opportuno stabilire specifiche comuni al fine di promuovere l'effettiva leggibilità e visibilità di tale segnaletica orizzontale e verticale, sia per i conducenti umani che per i sistemi automatizzati di assistenza alla guida.

(21) Il potenziamento della sicurezza è prioritario anche per i passaggi a livello (vale a dire il miglioramento della segnaletica e dell'infrastruttura). In base alla relazione sulla sicurezza e l'interoperabilità delle ferrovie nell'UE elaborata dall'Agenzia ferroviaria dell'Unione europea per il 2018, presso i 108 000 passaggi a livello esistenti nell'Unione, nel 2016 si sono verificati 433 incidenti importanti che hanno causato 255 morti e 217 feriti gravi. Di conseguenza, è opportuno procedere all'identificazione dei passaggi a livello che presentano un rischio elevato per la sicurezza al fine di migliorarli.

(22) È fondamentale che la segnaletica stradale orizzontale e verticale sia di elevata qualità per poter assistere i conducenti e i veicoli connessi e automatizzati. È opportuno che le specifiche comuni per la segnaletica stradale orizzontale e quella verticale fungano da base per facilitare l'introduzione di sistemi avanzati di mobilità connessa e automatizzata. Sarebbe preferibile adottare un approccio congiunto a livello di Unione, in linea con la convenzione di Vienna del 1968 sulla segnaletica stradale.

(23) Al fine di consolidare i risultati attesi dall'applicazione della presente direttiva e garantire un adeguato livello di sicurezza in situazioni di emergenza, gli Stati membri potrebbero agevolare la cooperazione tra i servizi di protezione civile, di interventi d'emergenza e di polizia stradale, ove opportuno e in particolare sui tratti stradali transfrontalieri. Laddove sia necessario che gli Stati membri cooperino nell'ambito di tali attività, il meccanismo di protezione

⁵ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

⁶ GU C 321 del 31.12.2003, pag. 1.

civile dell'Unione offre, a norma della decisione n. 1313/2013/UE del Parlamento europeo e del Consiglio⁽¹³⁾, il quadro adatto a tale scopo. (24) Fatta salva la normativa sugli appalti pubblici, in particolare la direttiva 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio⁽¹⁴⁾, è opportuno che le specifiche tecniche relative alla sicurezza siano accessibili al pubblico per gli appalti pubblici svolti nel settore dell'infrastruttura stradale.

(25) A fini di trasparenza e per migliorare l'assunzione di responsabilità, è opportuno che sia indicata la classificazione di sicurezza, in modo tale che gli utenti della strada siano informati sullo stato delle infrastrutture e vengano sensibilizzati al riguardo.

(26) È opportuno incentivare lo scambio di esperienze sulle metodologie del «sistema sicuro» tra operatori del settore e lo scambio di informazioni tra i controllori della sicurezza stradale.

(27) La pubblicazione dei risultati delle valutazioni della sicurezza stradale a livello di rete dovrebbe consentire la comparazione del livello di sicurezza delle infrastrutture stradali a livello dell'Unione.

(28) Poiché l'obiettivo della presente direttiva, ossia la definizione di procedure atte a garantire un livello sistematicamente elevato di sicurezza stradale su tutta la rete TEN-T e sulla rete di autostrade e strade principali nell'Unione, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri, ma può essere conseguito meglio a livello di Unione, data la necessità di un miglioramento in tutta l'Unione per assicurare una convergenza verso standard più elevati di sicurezza delle infrastrutture stradali, l'Unione può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo. In conseguenza di un intervento a livello di Unione, i viaggi in tutta l'Unione dovrebbero diventare più sicuri e ciò, a sua volta, dovrebbe migliorare il funzionamento del mercato interno e sostenere l'obiettivo di coesione economica, sociale e territoriale.

(29) Per fare in modo che il contenuto delle procedure di GSIS continui a rispecchiare la migliore conoscenza tecnica disponibile, è opportuno delegare alla Commissione dovrebbe il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, al fine di adattare gli allegati della direttiva al progresso tecnico. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016⁽¹⁵⁾. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.

(30) Sono necessari interventi specifici per il costante miglioramento delle prassi di gestione della sicurezza stradale e per facilitare il riconoscimento della segnaletica orizzontale e della segnaletica verticale da parte dei veicoli dotati di sistemi di assistenza alla guida o di livelli di automazione più elevati. Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione delle disposizioni pertinenti della presente direttiva, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽¹⁶⁾.

(31) È pertanto opportuno modificare di conseguenza la direttiva 2008/96/CE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Modifiche della direttiva 2008/96/CE

¹³ Decisione n. 1313/2013/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 dicembre 2013, su un meccanismo unionale di protezione civile (GU L 347 del 20.12.2013, pag. 924).

¹⁴ Direttiva 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali e che abroga la direttiva 2004/17/CE (GU L 94 del 28.3.2014, pag. 243).

¹⁵ GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

¹⁶ 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).

La direttiva 2008/96/CE è così modificata:

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, alla gestione della sicurezza della rete stradale ed alle ispezioni di sicurezza da parte degli Stati membri.~~
- ~~2. La presente direttiva si applica alle strade che fanno parte della rete stradale transeuropea, siano esse in fase di progettazione, in costruzione o già aperte al traffico.~~
- ~~3. Gli Stati membri possono anche applicare le disposizioni della presente direttiva, come codice di buone prassi, per le infrastrutture nazionali di trasporto stradale, non comprese nella rete stradale transeuropea, che sono state costruite con il finanziamento parziale o totale della Comunità.~~
- ~~4. La presente direttiva non si applica alle gallerie stradali disciplinate dalla direttiva 2004/54/CE.~~

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 descritta nell'allegato I, sezione 2, della decisione n. 1692/96/CE;~~
1. “rete stradale transeuropea”: la rete stradale definita nel regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁷⁾;
- 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;
- ~~5. «classificazione di tratti ad elevata concentrazione di incidenti»: un metodo per individuare, analizzare e classificare i tratti della rete stradale aperti al traffico da oltre tre anni e in cui è stato registrato un numero considerevole di incidenti mortali in proporzione al flusso di traffico;~~
- ~~6. «classificazione della sicurezza della rete»: un metodo per individuare, analizzare e classificare le sezioni della rete stradale esistente in funzione del loro potenziale di miglioramento della sicurezza e di risparmio dei costi connessi agli incidenti;~~
6. “classificazione della sicurezza”: la classificazione di parti della rete stradale esistente in categoria, in base alla loro sicurezza intrinseca misurata oggettivamente;

¹⁷ 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).

- ~~7. «ispezione di sicurezza»: la verifica ordinaria periodica delle caratteristiche e dei difetti che esigono un intervento di manutenzione per ragioni di sicurezza;~~
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.;

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.

Gli Stati membri garantiscono che sia designato un controllore per effettuare il controllo delle caratteristiche di ideazione di un progetto di infrastruttura.

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 “marginii 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

Classificazione e gestione della sicurezza della rete stradale aperta al traffico

- ~~1. Gli Stati membri assicurano che la classificazione dei tratti ad elevata concentrazione di incidenti e la classificazione della sicurezza della rete aperta al traffico siano fondate su un esame del funzionamento della rete stradale con cadenza almeno triennale. In tale ambito, gli Stati membri si adoperano per rispettare i criteri stabiliti all'allegato III.~~
- ~~2. Gli Stati membri garantiscono che i tratti stradali di maggiore priorità in virtù dei risultati della classificazione dei tratti ad elevata concentrazione di incidenti e della classificazione della sicurezza della rete siano valutati da gruppi di esperti mediante visite in loco in base agli elementi di cui al punto 3 dell'allegato III. Almeno un membro del gruppo di esperti deve soddisfare i criteri di cui all'articolo 9, paragrafo 4, lettera a).~~
- ~~3. Gli Stati membri assicurano che le misure correttive siano mirate ai tratti stradali di cui al paragrafo 2. La priorità è conferita alle misure di cui al punto 3, lettera e), dell'allegato III, privilegiando quelle che presentano il miglior rapporto costi/benefici.~~
- ~~4. Gli Stati membri predispongono un'adeguata segnaletica per richiamare l'attenzione degli utenti della strada sui tratti dell'infrastruttura stradale in riparazione che possono mettere a repentaglio la sicurezza degli utenti. Tale segnaletica, che comprende anche segnalazioni visibili sia di giorno sia di notte e collocate a una distanza di sicurezza, è conforme alle disposizioni della convenzione di Vienna sulla segnaletica stradale del 1968.~~
- ~~5. Gli Stati membri garantiscono che gli utenti della strada siano informati, con mezzi adeguati, della presenza di un tratto stradale ad elevata concentrazione di incidenti. Qualora uno Stato membro decida di ricorrere alla segnaletica, quest'ultima è conforme alle disposizioni della convenzione di Vienna sulla segnaletica stradale del 1968.~~

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 le strade aperte al traffico siano soggette a ispezioni di sicurezza al fine di individuare le caratteristiche connesse alla sicurezza stradale e di prevenire gli incidenti.~~
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.;
 - ~~2. Le ispezioni di sicurezza comprendono ispezioni periodiche della rete stradale ed accertamenti circa i possibili effetti dei lavori in corso sulla sicurezza del flusso di traffico.~~
 - ~~3. Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché le ispezioni periodiche siano realizzate dall'organo competente. La frequenza di tali ispezioni deve essere 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 europea che non fanno parte della rete stradale transeuropea, la Commissione instaura un sistema coerente di scambio delle migliori prassi tra gli Stati membri che riguarda, fra l'altro, i progetti esistenti in materia di sicurezza dell'infrastruttura stradale e le tecnologie comprovate relative alla sicurezza stradale.~~

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.
- ~~2. La Commissione è assistita dal comitato di cui all'articolo 13. Nella misura in cui si renda necessaria l'adozione di misure specifiche, tali misure sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 13, paragrafo 3.~~

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

~~Adeguamento al progresso tecnico~~

~~Gli allegati della presente direttiva sono adeguati secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 13, paragrafo 3, per tenere conto del 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» ⁽¹⁸⁾.
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

Comitologia

- ~~1. La Commissione è assistita da un comitato.~~
- ~~2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa. Il periodo di cui all'articolo 5, paragrafo 6, della decisione 1999/468/CE è fissato a tre mesi.~~
- ~~3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano l'articolo 5 bis, paragrafi da 1 a 4, e l'articolo 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.~~

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 ⁽¹⁹⁾.
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 15

Entrata in vigore

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

¹⁸ GUL 123 del 12.5.2016, pag. 1

¹⁹ 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).;

Aggiornamento direttiva 2008/96/CE con 2019/1936/CE

<http://polidoro.org>

Articolo 16

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Strasburgo, addì 19 novembre 2008.

Per il Parlamento europeo

Il presidente

H.-G. PÖTTERING

Per il Consiglio

Il presidente

J.-P. JOUYET

15) gli allegati sono modificati come indicato nell'allegato della 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

~~VALUTAZIONE D'IMPATTO SULLA SICUREZZA STRADALE PER I PROGETTI DI INFRASTRUTTURA~~

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

~~CONTROLLI DELLA SICUREZZA STRADALE PER I PROGETTI DI INFRASTRUTTURA~~

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

~~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 tiene conto perlomeno del numero di incidenti mortali nel corso degli anni precedenti per unità di distanza in rapporto al volume di traffico e, nel caso di incroci 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 dei gruppi di esperti:~~

- ~~a) una descrizione del tratto stradale;~~
- ~~b) il riferimento ad eventuali relazioni anteriori sullo stesso tratto stradale;~~
- ~~c) l'esame delle eventuali relazioni di incidente;~~
- ~~d) il numero di incidenti, decessi e feriti gravi nel corso dei tre anni precedenti;~~
- ~~e) un pacchetto di potenziali misure correttive da mettere in atto entro varie scadenze che preveda ad esempio:~~
 - ~~— eliminazione degli ostacoli fissi al margine della strada o applicazione di dispositivi di protezione dei medesimi;~~
 - ~~— riduzione dei limiti di velocità e aumento del controllo della velocità a livello locale;~~

- ~~— miglioramento della visibilità in diverse condizioni meteorologiche e di luminosità,~~
- ~~— miglioramento delle condizioni di sicurezza delle attrezzature al margine della strada quali i sistemi di ritenuta stradale,~~
- ~~— miglioramento della coerenza, della visibilità, della leggibilità e della collocazione della segnaletica orizzontale (inclusa l'applicazione di rallentatori sonori) e della segnaletica verticale,~~
- ~~— protezione contro la caduta di sassi, smottamenti del terreno e valanghe,~~
- ~~— miglioramento dell'aderenza/ruvidità del fondo stradale,~~
- ~~— nuova concezione dei sistemi di ritenuta stradale,~~
- ~~— inserimento e miglioramento delle barriere protettive al centro strada,~~
- ~~— modifica degli schemi di sorpasso,~~
- ~~— miglioramento di incroci/svincoli/passaggi a livello,~~
- ~~— modifica dell'allineamento,~~
- ~~— modifica della larghezza stradale, aggiunta di una corsia d'emergenza,~~
- ~~— installazione di un dispositivo di gestione e di controllo del traffico,~~
- ~~— riduzione dei potenziali conflitti con gli utenti della strada più vulnerabili,~~
- ~~— adeguamento della strada agli standard odierni,~~
- ~~— miglioramento o sostituzione del manto stradale,~~
- ~~— utilizzo di segnali stradali intelligenti,~~
- ~~— miglioramento dei sistemi di trasporto intelligenti e dei servizi telematici ai fini dell'interoperabilità, dell'emergenza e della segnaletica.~~

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.