

I

(Atti legislativi)

DIRETTIVE

DIRETTIVA (UE) 2019/1936 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 23 ottobre 2019

che modifica la direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali

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 ⁽¹⁾,visto il parere del Comitato delle regioni ⁽²⁾,deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria ⁽³⁾,

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 ⁽⁴⁾ 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 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 Consiglio ⁽⁵⁾ 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.

⁽¹⁾ GU C 62 del 15.2.2019, pag. 261.

⁽²⁾ GU C 168 del 16.5.2019, pag. 81.

⁽³⁾ Posizione del Parlamento europeo del 4 aprile 2019 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 7 ottobre 2019.

⁽⁴⁾ 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).

⁽⁵⁾ 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).

- (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 Consiglio ⁽⁶⁾.
- (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 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.

⁽⁶⁾ 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).

- (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 civile dell'Unione offre, a norma della decisione n. 1313/2013/UE del Parlamento europeo e del Consiglio⁽⁷⁾, 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⁽⁸⁾, 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.

(7) 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).

(8) 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).

- (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⁽⁹⁾. 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⁽¹⁰⁾.
- (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

La direttiva 2008/96/CE è così modificata:

- 1) l'articolo 1 è sostituito dal seguente:

«*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.

⁽⁹⁾ GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

⁽¹⁰⁾ 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).

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.»;

2) l'articolo 2 è così modificato:

a) il punto 1 è sostituito dal seguente:

«1. “rete stradale transeuropea”: la rete stradale definita nel regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio (*);

(*) 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).»;

b) sono inseriti i punti seguenti:

«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.»;

c) il punto 5 è abrogato;

d) i punti 6 e 7 sono sostituiti dai seguenti:

«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.»;

e) è inserito il punto seguente:

«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.»;

f) è aggiunto il punto seguente:

«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.»;

3) all'articolo 4 è aggiunto il paragrafo seguente:

«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.»;

4) l'articolo 5 è sostituito dal seguente:

«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.»;

5) l'articolo 6 è così modificato:

a) il titolo è sostituito dal seguente:

«Articolo 6

Ispezioni di sicurezza stradale periodiche»;

b) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«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.»;

c) il paragrafo 2 è abrogato;

d) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

«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.»;

6) sono inseriti gli articoli seguenti:

«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.»;

7) all'articolo 7 è inserito il paragrafo seguente:

«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.»;

8) all'articolo 9 è inserito il paragrafo seguente:

«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.»;

9) l'articolo 10 è sostituito dal seguente:

«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.»;

10) all'articolo 11, il paragrafo 2 è abrogato;

11) è inserito l'articolo seguente:

«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.»;

12) l'articolo 12 è sostituito dal seguente:

«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.»;

13) è inserito l'articolo seguente:

«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» (*).
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.

(*) GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.»;

14) l'articolo 13 è sostituito dal seguente:

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

(*) 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).»;

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

Gli allegati della direttiva 2008/96/CE sono così modificati:

1) l'allegato I è così modificato:

a) il titolo è sostituito dal seguente:

«ALLEGATO I

COMPONENTI INDICATIVE DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO SULLA SICUREZZA STRADALE»;

b) al punto 2, la lettera e) è sostituita dalla seguente:

«e) traffico (per 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»;

2) l'allegato II è così modificato:

a) il titolo è sostituito dal seguente:

«ALLEGATO II

COMPONENTI INDICATIVE DEI CONTROLLI SULLA SICUREZZA STRADALE»;

b) nella sezione 1, è aggiunta la lettera seguente:

«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»;

c) al punto 2, la lettera h) è sostituita dalla seguente:

«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»;

3) è inserito l'allegato seguente:

«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).»;

4) l'allegato III è sostituito dal seguente:

«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 (85° 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 delineazione;
- 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.»;
- 5) l'allegato IV è così modificato:
- a) il punto 1 è sostituito dal seguente:
 - «1. localizzazione dell'incidente (più esatta possibile), comprendente le coordinate GNSS;»;
 - b) il punto 5 è sostituito dal seguente:
 - «5. gravità dell'incidente.».
-