

VISTI gli articoli 76 e 87, quinto comma, della Costituzione;

VISTO l'articolo 14 della legge 23 agosto 1988, n. 400 recante: "Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri";

VISTA la legge 24 dicembre 2012, n. 234, recante: "Norme generali sulla partecipazione dell'Italia alla formazione e all'attuazione della normativa e delle politiche dell'Unione europea" e, in particolare, gli articoli 31 e 32;

VISTA la legge 22 aprile 2021, n. 53, recante: "Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea – Legge di delegazione europea 2019-2020", e, in particolare, l'articolo 1 e l'allegato A, n. 31;

VISTA la direttiva (UE) 2019/1936 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2019, che modifica la direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali;

VISTO il regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio 11 dicembre 2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE;

VISTA la direttiva 2008/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali;

VISTO il decreto legislativo 30 aprile 1992, n.285, recante: "Nuovo codice della strada";

VISTO decreto legislativo 29 ottobre 1999, n. 461, recante: "Individuazione della rete autostradale e stradale nazionale, a norma dell'articolo 98, comma 2, del D. Lgs. 31 marzo 1998, n. 112";

VISTO il decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264, recante: "Attuazione della direttiva 2004/54/CEE in materia di sicurezza per le gallerie della rete stradale transeuropea";

VISTO il decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35, recante: "Attuazione della direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali";

VISTO il decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, recante: "Disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze", e, in particolare, l'articolo 12 che ha istituito l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA);

VISTA la preliminare deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 29 luglio 2021;

ACQUISITO il parere della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, reso nella seduta del 21 ottobre 2021 (Rep. Atti n. 161/CU);

ACQUISITI i pareri delle competenti Commissioni della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica;

VISTA la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 10 novembre 2021;

SULLA PROPOSTA del Presidente del Consiglio dei Ministri e del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con i Ministri degli affari esteri e della cooperazione



internazionale, dell'economia e delle finanze, della giustizia, dell'interno, per gli affari regionali e le autonomie, per il Sud e la coesione territoriale, dell'istruzione e dell'università e della ricerca;

EMANA

il seguente decreto legislativo:

ART. 1

(Sostituzione dell'articolo 1 del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35)

1. L'articolo 1 del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35, è sostituito dal seguente:

«Art. 1

(Oggetto e ambito di applicazione)

1. *Il presente decreto detta disposizioni per l'istituzione e l'attuazione di procedure relative alle valutazioni di impatto sulla sicurezza stradale per i progetti di infrastruttura, ai controlli sulla sicurezza stradale, alle ispezioni di sicurezza stradale e alle valutazioni della sicurezza stradale a livello di rete.*
2. *Il presente decreto si applica alle strade che fanno parte della rete stradale transeuropea, alle autostrade e alle strade principali, siano esse in fase di progettazione, in costruzione o già aperte al traffico.*
3. *Il presente decreto si applica anche alle strade e ai progetti di infrastrutture stradali diverse da quelle di cui al comma 2, situati nelle aree extraurbane, che non sono serventi aree pubbliche o private che li costeggiano e che hanno usufruito di finanziamenti a valere su risorse stanziati dall'Unione europea, ad eccezione delle strade non aperte al traffico automobilistico generale, quali, a titolo esemplificativo, le piste ciclabili, ovvero delle strade non destinate al traffico generale, quali, a titolo esemplificativo, le strade di accesso a siti industriali, agricoli o forestali.*
4. *A decorrere dal 1° gennaio 2025 il presente decreto si applica anche alle altre strade appartenenti alla rete di interesse nazionale di cui all'articolo 2, comma 1, lettera a-quater), diverse da quelle di cui al comma 2, a prescindere dal fatto che, a decorrere da tale data, le stesse siano in fase di progettazione, in costruzione o già aperte al traffico.*
5. *Entro il 17 dicembre 2021 il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili trasmette alla Commissione europea l'elenco delle autostrade e delle strade principali presenti sul territorio nazionale, e comunica eventuali modifiche delle stesse successivamente intervenute. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili comunica altresì alla Commissione europea, entro il 30 giugno 2024, l'elenco delle strade di cui al comma 4. Ogni ulteriore successiva modifica dell'elenco delle strade è comunicata alla Commissione europea dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.*
6. *Entro e non oltre il 31 dicembre 2024, le regioni e le province autonome, nel rispetto dei principi stabiliti dal presente decreto, anche in relazione all'attuazione di quanto previsto dall'articolo 1, paragrafo 4, della direttiva 2008/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, dettano la disciplina riguardante la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali di competenza delle regioni e degli enti locali, non già ricomprese*



tra quelle di cui ai commi 2 e 3, con particolare riferimento alle strade finanziate totalmente o parzialmente a valere su risorse stanziare dall'Unione europea.

7. Il presente decreto non si applica alle strade in gallerie stradali che rientrano nel campo di applicazione del decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264.».



ART. 2

(Modifiche all'articolo 2 del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35)

1. All'articolo 2, comma 1, del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35, sono apportate le seguenti modificazioni:
 - a) la lettera a) è sostituita dalla seguente: «a) *rete stradale transeuropea: la parte ricadente nel territorio nazionale della rete stradale definita nel regolamento UE n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2003.*»;
 - b) dopo la lettera a), sono inserite le seguenti:
 - «a-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:*
 - 1) *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;*
 - 2) *non presenta intersezioni a raso con alcuna altra strada, linea ferroviaria o sede tranviaria, pista ciclabile o cammino pedonale;*
 - 3) *è specificamente designata come autostrada;*
 - a-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 classificata di tipo "B-Strade extraurbane principali", ai sensi dell'articolo 2, comma 2, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285;*
 - a-quater) *strade di interesse nazionale: le strade di competenza statale elencate dal decreto legislativo 29 ottobre 1999, n.461.*»;
 - c) la lettera b) è sostituita dalla seguente: «b) *organo competente: qualsiasi organismo pubblico, istituito a livello nazionale, regionale o locale, che partecipa, in funzione delle proprie competenze, all'attuazione del presente decreto;*»;
 - d) la lettera e) è abrogata;
 - e) le lettere f) e g) sono sostituite dalle seguenti:
 - «f) *classificazione della sicurezza: la classificazione di parti della rete stradale esistente in categorie, in base alla loro sicurezza intrinseca misurata oggettivamente;*
 - g) *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;*»;
 - f) dopo la lettera g) è inserita la seguente: «g-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;*»;
 - g) alla lettera i), il segno d'interpunzione "." è sostituito dal seguente ";" e, dopo la lettera i), è inserita la seguente: «i-bis) *utenti della strada vulnerabili: utenti della strada non motorizzati, quali in particolare ciclisti e pedoni, disabili in carrozzella e utilizzatori di veicoli a motore a due ruote.*».



ART. 3

(Sostituzione dell'articolo 5 del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35)

1. L'articolo 5 del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35, è sostituito dal seguente:

«Art. 5

(Valutazione della sicurezza stradale a livello di rete)

- 1. L'organo competente assicura l'esecuzione della valutazione della sicurezza stradale a livello di rete sull'intera rete stradale aperta al traffico oggetto del presente decreto.*
- 2. Le valutazioni della sicurezza stradale a livello di rete riguardano il rischio di incidente e di gravità dell'impatto sulla base dei seguenti elementi:*
 - a) un'indagine visiva, in loco o con mezzi elettronici, delle caratteristiche di progettazione della strada al fine di valutarne la sicurezza intrinseca;*
 - b) un'analisi dei tratti della rete stradale aperti al traffico da oltre tre anni e in cui è stato registrato un numero considerevole di incidenti gravi in proporzione al flusso di traffico.*
- 3. L'organo competente esegue la prima valutazione della sicurezza stradale a livello di rete 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, l'organo competente tiene conto delle componenti indicative di cui all'allegato III.*
- 5. Sulla base dei risultati della valutazione di cui al comma 1 e al fine di definire le priorità delle ulteriori misure necessarie, l'organo competente classifica tutti i tratti della rete stradale in almeno tre categorie in base al loro livello di sicurezza.»*



ART. 4

(Modifiche all'articolo 6 del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35)

1. All'articolo 6 del decreto legislativo 15 marzo 2011, n.35, sono apportate le seguenti modificazioni:
 - a) la rubrica è sostituita dalla seguente: *«(Ispezioni di sicurezza stradale periodiche)»;*
 - b) al comma 1, il primo periodo è sostituito dal seguente: *«L'organo competente esegue ispezioni di sicurezza stradale periodiche con frequenza sufficiente a garantire livelli adeguati di sicurezza per l'infrastruttura stradale oggetto di applicazione del presente decreto, comunque in ogni caso, almeno ogni cinque anni.»;*
 - c) dopo il comma 2, è inserito il seguente: *«2-bis. L'organo competente garantisce la sicurezza dei tratti della rete stradale contigui alle gallerie oggetto del decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264, attraverso ispezioni di sicurezza stradale congiunte, con la partecipazione dei soggetti competenti coinvolti nell'attuazione del presente decreto e del decreto legislativo 5 ottobre 2006, n.264. Le ispezioni di sicurezza stradale congiunte sono eseguite con una frequenza sufficiente a garantire livelli di sicurezza adeguati, e comunque, almeno ogni sei anni.».*



ART. 5

(Inserimento degli articoli 6-bis, 6-ter, 6-quater e 6-quinquies al decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35)

1. Dopo l'articolo 6 del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35, sono inseriti i seguenti:

«Art. 6-bis

(Seguito delle procedure per le strade aperte al traffico).

1. *L'organo competente garantisce 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, l'organo competente tiene conto anche delle componenti indicative di cui all'allegato II- bis del presente decreto.*
3. *Le ispezioni di sicurezza stradale mirate sono svolte da soggetti inseriti nell'elenco di cui all'articolo 4, comma 7, che possono avvalersi anche di assistenti. Ai soggetti di cui al primo periodo si applica la disposizione di cui all'articolo 4, comma 7, ultimo periodo.*
4. *L'organo competente adotta provvedimenti al fine di garantire che ai risultati delle ispezioni di sicurezza stradale mirate facciano seguito idonee azioni per stabilire l'eventuale necessità di interventi correttivi. In particolare, l'organo competente individua i tratti di strada in cui è necessario apportare miglioramenti della sicurezza delle infrastrutture stradali e definisce gli interventi finalizzati a migliorare la sicurezza di tali tratti, in base alle priorità.*
5. *L'organo competente garantisce che gli interventi correttivi si svolgano prioritariamente su 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. Per la rete stradale a pedaggio, gli investimenti per l'attuazione degli interventi correttivi sono da considerarsi ammissibili tra i costi per la determinazione del capitale direttamente investito ai sensi delle vigenti disposizioni in materia di regolazione economica del settore stradale.*
6. *L'organo competente predispose e aggiorna con regolarità, comunque in ogni caso, almeno ogni cinque anni, un piano d'azione in ordine di priorità basato sul rischio, per seguire l'attuazione dell'intervento correttivo individuato.*

Art. 6-ter

(Protezione degli utenti della strada vulnerabili)

1. *L'organo competente garantisce che, nell'attuazione delle procedure di cui agli articoli da 3 a 6-bis, sono tenute in considerazione le esigenze degli utenti della strada vulnerabili.*

Art. 6-quater

(Segnaletica orizzontale e segnaletica verticale)

1. *L'ente proprietario della strada, ai fini dell'apposizione della segnaletica orizzontale e verticale, assicura che la stessa risulti leggibile e visibile sia per i conducenti che per i sistemi automatizzati di assistenza alla guida. Tali procedure tengono conto delle specifiche comuni eventualmente adottate dalla Commissione europea ai sensi dell'articolo 6-quater, paragrafo 3, della direttiva 2008/96/CE.*



Art. 6-quinquies

(Segnalazioni spontanee)

1. L'archivio informatico nazionale delle opere pubbliche - AINOP, istituito dall'articolo 13 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, costituisce il sistema nazionale di segnalazione spontanea, ed è reso 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.».



ART. 6

(Modifiche all'articolo 7 del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35)

1. All'articolo 7, comma 1, del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35, le parole: *“di cui all'articolo 1, comma 2”* sono sostituite dalle seguenti: *“ricadente nell'ambito di applicazione del presente decreto”* ed è aggiunto, in fine, il seguente periodo: *“L'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA) sovrintende alla gestione dei suddetti dati.”*



ART. 7

(Modifiche all'articolo 9 del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35)

1. All'articolo 9 del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35, dopo il comma 1, è inserito il seguente: *«1-bis. A decorrere dal 17 dicembre 2024, i programmi di formazione per i controllori della sicurezza stradale includono aspetti relativi agli utenti della strada vulnerabili e alle infrastrutture per tali utenti.»*



ART. 8

(Inserimento dell'articolo 9-bis al decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35)

1. Dopo l'articolo 9 del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35, è inserito il seguente:

«Art. 9-bis

(Rendicontazione)

- 1. Entro il 31 ottobre 2025, e successivamente ogni cinque anni, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili fornisce alla Commissione europea una relazione sulla classificazione della sicurezza dell'intera rete, valutata ai sensi dell'articolo 5. La relazione comprende anche l'elenco delle eventuali disposizioni di aggiornamento degli orientamenti nazionali, ivi compresi i miglioramenti in termini di progresso tecnologico e di protezione degli utenti vulnerabili della strada.»*



ART. 9

(Modifiche all'articolo 10 del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35)

1. All'articolo 10 del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35, sono apportate le seguenti modificazioni:
 - a) al comma 1, la parola: «*classificazione*» è sostituita dalla seguente: «*valutazione*», le parole: «*articoli 4, 5 e 6*» sono sostituite dalle seguenti: «*articoli 4, 5, 6 e 6- bis*» e le parole: «*il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede*» sono sostituite dalle seguenti: «*il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e l'ANSFISA provvedono*»;
 - b) il comma 3 è sostituito dal seguente:

«*3. Su proposta dell'ANSFISA, le tariffe sono aggiornate almeno ogni tre anni secondo le modalità di cui al comma 2.*».



ART. 10

(Modifiche all'allegato I del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35)

1. All'allegato I del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35, sono apportate le seguenti modificazioni:

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.»*.



ART. 11

(Modifiche all'allegato II del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35)

1. All'allegato II del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il titolo è sostituito dal seguente: «*ALLEGATO II - COMPONENTI INDICATIVE DEI CONTROLLI SULLA SICUREZZA STRADALE*»;

b) al punto 1, le parole: “*della progettazione preliminare*” sono sostituite dalle seguenti: “*della redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica*” ed è aggiunta, in fine, la seguente lettera:

«*d-bis) disposizioni per gli utenti della strada vulnerabili:*

1) *disposizioni per i pedoni,*

2) *disposizioni per i ciclisti, compresa l'esistenza di percorsi alternativi o separazioni dal traffico automobilistico ad alta velocità,*

3) *disposizioni per gli utilizzatori dei veicoli a motore a due ruote,*

4) *densità e ubicazione degli attraversamenti pedonali e ciclabili,*

5) *disposizioni per i pedoni e i ciclisti sulle strade interessate della zona,*

6) *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, alla lettera f), le parole: “*utenti vulnerabili*” sono sostituite dalle seguenti: «*utenti della strada vulnerabili.*».



ART. 12

(Inserimento dell'allegato II-bis al decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35)

1. Dopo l'allegato II del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35, è inserito il 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 sterro 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 e similari;*
- 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 con riferimento alla posizione, alle dimensioni e al colore;*
- c) segnali stradali;*
- d) segnaletica orizzontale e delineazione coerenti;*
- e) leggibilità della segnaletica orizzontale con riferimento alla posizione, alle dimensioni e alla 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 di sistemi di trasporto intelligenti (STI), quali, a titolo esemplificativo, pannelli a messaggio variabile;*
 - g) *flora e fauna selvatiche, animali;*
 - h) *segnali di avvertimento in prossimità di scuole.».*



ART. 13

(Sostituzione dell'allegato III del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35)

1. L'allegato III del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35, 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 o 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, quale, a titolo esemplificativo, per accesso a 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 di sistemi di trasporto intelligenti (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, quali, a titolo esemplificativo, numero, tipo e larghezza delle corsie, configurazione e materiale delle banchine mediane centrali, piste ciclabili, sentieri pedonali, 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 quali, a titolo esemplificativo, pali per l'illuminazione e alberi;
 - 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, quali, a titolo esemplificativo, piste ciclabili, corsie ciclabili e similari;
 - 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 o 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.».



ART. 14

(Modifiche all'allegato IV del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35)

1. All'allegato IV del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35, sono apportate le seguenti modificazioni:

- a) il punto 1) è sostituito dal seguente: «1) *localizzazione dell'incidente più esatta possibile, comprendente le coordinate GNSS (global navigation satellite system);*»;
- b) il punto 5) è sostituito dal seguente: «5) *gravità dell'incidente;*».



ART. 15

(Clausola di invarianza finanziaria)

1. Dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti previsti dal presente decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.



Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a

