



Bruxelles, 17.5.2018
COM(2018) 274 final

2018/0129 (COD)

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

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

{SEC(2018) 226 final} - {SWD(2018) 175 final} - {SWD(2018) 176 final}

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

• **Motivi e obiettivi della proposta**

La sicurezza stradale nell'Unione europea è enormemente migliorata negli ultimi decenni, grazie agli interventi intrapresi a livello dell'UE nonché a livello nazionale, regionale e locale. Tra 2001 e il 2010 il numero di morti per incidenti stradali nell'UE è sceso del 43%, e di un ulteriore 19% tra il 2010 e il 2016. Nel 2016, sulle strade dell'UE hanno perso la vita 25 620 persone, 510 in meno rispetto al 2015 e quasi 5 900 in meno rispetto al 2010.

Anche se alcuni Stati membri continuano a compiere ogni anno notevoli progressi, il tasso di mortalità stradale a livello dell'UE è fermo da qualche anno. I portatori di interessi in tema di sicurezza stradale hanno reagito al rallentamento con un rinnovato impegno verso questa causa, espresso dai ministri dei trasporti dell'UE nella dichiarazione di La Valletta del marzo 2017¹ sulla sicurezza stradale.

Sostenuta da questo impulso politico, la Commissione propone, contestualmente alla presente iniziativa, un quadro sulla sicurezza stradale per il 2020-2030 in grado di adattarsi meglio alle sfide note e ai cambiamenti della mobilità derivanti dalle tendenze in atto nella società (ad es. maggior numero di ciclisti e pedoni, invecchiamento demografico) e dagli sviluppi tecnologici. Il quadro proposto segue l'approccio del "sistema sicuro" (*Safe System*), basato sul principio secondo cui gli esseri umani possono commettere e continueranno a commettere errori ed è responsabilità condivisa degli attori a tutti i livelli assicurare che gli incidenti stradali non provochino lesioni gravi o fatali. Secondo l'approccio del "sistema sicuro" occorre migliorare la sicurezza di tutte le componenti del sistema (strade e relativi margini, velocità, veicoli e utilizzo delle strade) in modo tale che, in caso di cedimento di una componente, le altre proteggano comunque quelle coinvolte.

Le infrastrutture stradali continueranno a rappresentare una parte sostanziale del nuovo approccio. Strade ben progettate e sottoposte a una corretta manutenzione possono 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 gravi conseguenze, possono ridurre la gravità degli incidenti che si verificano.

La direttiva sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali² (di seguito "la direttiva GSIS") è stata adottata nel 2008 per assicurare che le considerazioni in materia di sicurezza stradale fossero in primo piano in tutte le fasi della pianificazione, della progettazione e del funzionamento delle infrastrutture stradali. Esistono tuttavia grandi differenze nella modalità di attuazione della direttiva da parte degli Stati membri, molti dei quali ottengono ottimi risultati che vanno al di là delle prescrizioni della direttiva, mentre altri registrano ritardi.

L'obiettivo generale dell'iniziativa proposta è ridurre i casi di decesso e di ferite gravi a seguito di incidenti stradali sulle reti stradali dell'UE, aumentando la sicurezza delle infrastrutture stradali. Tra gli obiettivi specifici figurano:

¹ <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/it/pdf>.

² 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.

- migliorare il seguito dato alla luce dei risultati delle procedure di gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali;
- promuovere l'armonizzazione e la condivisione delle conoscenze tra gli Stati membri riguardo a tali procedure e requisiti;
- proteggere gli utenti della strada vulnerabili;
- migliorare l'impiego di nuove tecnologie e
- perseguire un livello costantemente elevato di sicurezza stradale tra gli Stati membri, utilizzando in modo efficiente le limitate risorse finanziarie.

La direttiva riveduta mira a raggiungere questi obiettivi introducendo le seguenti modifiche principali:

- imporre la trasparenza delle procedure di gestione della sicurezza delle infrastrutture e il seguito da dare loro;
 - introdurre una valutazione delle strade a livello di rete, una procedura di mappatura del rischio sistematica e attiva per valutare la sicurezza "incorporata", o intrinseca, delle strade nell'UE;
 - estendere l'ambito di applicazione della direttiva oltre la rete transeuropea dei trasporti (TEN-T), per includere autostrade e strade principali al di fuori della rete, nonché le strade extraurbane realizzate, in tutto o in parte, con l'utilizzo di fondi dell'UE;
 - fissare requisiti di prestazione generali per la segnaletica orizzontale e la segnaletica verticale, al fine di facilitare l'introduzione di sistemi di mobilità cooperativa, connessa e automatizzata e
 - rendere obbligatoria la considerazione sistematica degli utenti della strada vulnerabili in tutte le procedure di gestione della sicurezza stradale.
- **Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato**

L'iniziativa è finalizzata ad affrontare le carenze della direttiva 2008/96/CE.

L'iniziativa è strettamente legata alla proposta di revisione del regolamento sulla sicurezza generale³ e del regolamento sulla sicurezza dei pedoni⁴. L'obiettivo della proposta è migliorare le norme in materia di sicurezza dei veicoli mediante funzionalità di sicurezza aggiuntive, quali sistemi di sicurezza attiva studiati per la prevenzione degli incidenti e funzionalità per la protezione degli utenti della strada vulnerabili. Le due iniziative trovano un punto di collegamento laddove la tecnologia dei veicoli si affida alle infrastrutture (ad es. segnaletica orizzontale visibile a sostegno del sistema di mantenimento della corsia).

³ Regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 luglio 2009, sui requisiti dell'omologazione per la sicurezza generale dei veicoli a motore, dei loro rimorchi e sistemi, componenti ed entità tecniche ad essi destinati, GU L 200 del 31.7.2009.

⁴ Regolamento (CE) n. 78/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 gennaio 2009, concernente l'omologazione dei veicoli a motore in relazione alla protezione dei pedoni e degli altri utenti della strada vulnerabili, GU L 35 del 4.2.2009.

In merito agli sviluppi tecnologici la proposta è anche strettamente legata a iniziative che rientrano nella strategia della Commissione per i sistemi di trasporto intelligenti cooperativi (C-ITS)⁵.

Tutte queste iniziative devono essere considerate come facenti parte di un'ampia serie di interventi, che affrontano il tema della sicurezza stradale in un'ottica di "sistema sicuro".

Il rapporto tra la direttiva GSIS e la direttiva 2004/54/CE relativa ai requisiti minimi di sicurezza per le gallerie della rete stradale transeuropea (la "direttiva sulle gallerie") è stato valutato nell'ambito dell'efficienza normativa e semplificazione.

- **Coerenza con le altre normative dell'Unione**

La proposta si lega alla priorità della Commissione Juncker sulla realizzazione di un'Europa che protegge, dà forza e difende. Essa rientra nell'ambito degli sforzi compiuti dalla Commissione per avvicinare gli europei all'UE, facendo della loro tutela una priorità. Contribuisce altresì all'attuazione del pilastro europeo dei diritti sociali, secondo cui "ogni persona ha il diritto di accedere a servizi essenziali di qualità", tra cui i trasporti.

La proposta è in linea con gli obiettivi fissati nel Libro bianco sui trasporti⁶ e negli orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale⁷ e fa parte del nuovo quadro dell'UE sulla sicurezza stradale per il 2020-2030. È coerente con l'impegno della Commissione teso a facilitare l'introduzione di soluzioni per una mobilità cooperativa, connessa e automatizzata, in particolare con la [comunicazione CCAM], e fa parte del terzo pacchetto sulla mobilità presentato nell'ambito delle proposte dell'Unione dell'energia.

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

- **Base giuridica**

L'UE ha competenza condivisa nel campo della sicurezza dei trasporti, come stabilito nell'articolo 4 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE). La proposta si basa sull'articolo 91, paragrafo 1, lettera c), del TFUE, che costituisce la base per l'adozione di misure atte a migliorare la sicurezza dei trasporti, compresa la sicurezza stradale. Essendo la competenza condivisa, si applicano le considerazioni sulla sussidiarietà.

- **Sussidiarietà (per la competenza non esclusiva)**

Gli effetti esterni negativi degli incidenti stradali, comprese mortalità stradale e congestione, sono problemi transfrontalieri che non possono essere risolti unicamente con interventi a livello nazionale o locale. Per conseguire e mantenere un livello elevato di sicurezza stradale in tutta l'UE, la rete stradale principale richiede l'uso mirato di procedure di gestione della sicurezza armonizzate, basate su un quadro normativo adeguato e proporzionato. Il necessario livello di mobilità sicura per le componenti chiave della rete stradale dell'Unione non sarebbe raggiungibile senza un intervento a livello dell'UE, poiché l'azione su base volontaria non è sostenuta da tutti gli Stati membri.

⁵ Comunicazione della Commissione "Una strategia europea per i sistemi di trasporto intelligenti cooperativi, prima tappa verso una mobilità cooperativa, connessa e automatizzata" (COM/2016/0766 final).

⁶ Libro bianco "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" (COM(2011)144 final).

⁷ Comunicazione della Commissione "Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale: orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale" (COM(2010) 389 final).

La valutazione ex post, così come le consultazioni eseguite nell'ambito della valutazione d'impatto⁸, hanno confermato che la direttiva esistente ha prodotto risultati ed è diffusamente accettata tra gli Stati membri e i portatori di interessi. Aggiornare il quadro per inserire i nuovi sviluppi e aumentarne l'efficienza e l'efficacia rappresenta quindi una risposta logica alle considerazioni sopra riportate.

Riguardo all'estensione dell'ambito di applicazione oltre la rete TEN-T, è chiaro che le strade della TEN-T dipendono da strade di collegamento che uniscono importanti centri di attività economica a tale rete. Molte strade che non fanno parte della rete TEN-T sono importanti per il funzionamento generale del trasporto stradale all'interno dell'UE e sostengono volumi significativi di traffico nazionale e internazionale. I livelli di sicurezza su queste strade possono essere notevolmente inferiori a quelli delle strade della rete TEN-T, su cui avviene solo l'8% degli incidenti mortali che si verificano nell'UE.

La valutazione ex post ha evidenziato che gli Stati membri che applicano da tempo procedure di GSIS alle proprie strade nazionali raggiungono livelli di sicurezza stradale molto superiori a quelli degli Stati membri che non adottano tali procedure. A causa dell'elevato volume di traffico, sulla rete stradale principale dell'UE si verifica una grande percentuale degli incidenti mortali, se confrontata con la quota di tali strade rispetto alla rete stradale totale (il 15% della rete di strade extraurbane, in termini di chilometri, costituisce circa il 39% dell'intera mortalità stradale nell'UE). Un intervento coordinato dell'UE sulla rete stradale principale (comprendente la sezione non TEN-T) aiuterà perciò a conseguire sia l'obiettivo dell'UE di medio termine di dimezzare gli incidenti mortali entro il 2030, sia l'obiettivo di lungo termine di azzerare entro il 2050 il numero delle vittime nel trasporto su strada.

Senza un intervento dell'UE, permarranno le attuali differenze negli approcci nazionali: molti Stati membri, soprattutto quelli con i tassi di mortalità più elevati, non applicherebbero sistematicamente i principi della direttiva in assenza di norme vincolanti dell'UE. La situazione si tradurrebbe in un livello di sicurezza stradale persistentemente insufficiente in tali Stati membri, con effetti negativi anche sul livello di sicurezza stradale dell'UE nel suo complesso.

I principali vantaggi di un intervento dell'UE risiedono nella convergenza verso standard più elevati di sicurezza delle infrastrutture in tutta l'Unione, obiettivo che l'iniziativa punta a raggiungere. Viaggiare attraverso l'UE deve diventare più sicuro e i paesi meno efficienti potranno beneficiare dell'esperienza dei paesi più avanzati. Ciò dovrebbe a sua volta migliorare il funzionamento del mercato interno, rendendo più fluidi e coerenti gli spostamenti per il trasporto di passeggeri e merci, e sostenere l'obiettivo dell'UE di coesione economica, sociale e territoriale.

Senza un intervento dell'UE, non esisterebbe un quadro comparabile a livello di Unione delle condizioni della sicurezza sulle reti stradali principali degli Stati membri, né mezzi comparabili per definire le priorità del finanziamento dell'UE.

- **Proporzionalità**

Le opzioni strategiche esaminate nella valutazione d'impatto rappresentano vari gradi di proporzionalità nel raggiungimento degli obiettivi strategici. Anche se tutte le opzioni strategiche consistono in misure collaudate per affrontare efficacemente il problema dei casi di decesso o di ferite gravi a seguito di incidenti stradali, quella di più vasta portata è risultata

⁸ SWD(2018)175.

la meno proporzionata. L'estensione dell'ambito di applicazione della direttiva alle reti stradali principali degli Stati membri costituisce una misura proporzionata, in quanto riguarda un relativamente modesto 15% della rete stradale in termini di lunghezza. Tale quota della rete stradale incide tuttavia per circa il 39% degli incidenti mortali nell'UE.

I costi per gli Stati membri sono limitati rispetto ai benefici, e l'opzione strategica preferita ha un costo di tre volte inferiore ed è maggiormente flessibile rispetto all'opzione di più vasta portata valutata.

- **Scelta dell'atto giuridico**

Essendo l'atto giuridico da modificare una direttiva, è opportuno che l'atto di modifica assuma la stessa forma.

3. RISULTATI DELLE VALUTAZIONI EX POST, DELLE CONSULTAZIONI DEI PORTATORI DI INTERESSI E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO

- **Valutazioni ex post / Vaglio di adeguatezza della legislazione vigente**

La Commissione ha pubblicato nel 2015 i risultati della valutazione ex post della direttiva esistente⁹. Essi possono essere così riassunti:

- la direttiva ha prodotto un diverso modo di concepire e trattare la gestione della sicurezza stradale;
- ha incoraggiato un uso generalizzato delle procedure di gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali, ormai consolidate in tutti gli Stati membri e basate su un insieme minimo di norme dell'UE obbligatorie per la gestione delle strade della rete TEN-T;
- fornisce un "linguaggio comune" per l'attuazione delle misure di sicurezza delle infrastrutture stradali e
- a livello nazionale, ha sollecitato un processo normativo e operativo che non avrebbe avuto luogo in modo così capillare in assenza di un intervento dell'UE.

D'altro canto, la direttiva non sembra avere fornito un incentivo a estendere lo scambio di buone prassi tra gli Stati membri. Inoltre, l'ambito di applicazione della direttiva è limitato alle strade della rete TEN-T, che sono principalmente autostrade e che incidono solo per l'8% circa degli incidenti mortali totali nell'UE. Tuttavia, la maggior parte degli Stati membri applica su base volontaria una o più delle procedure di gestione della sicurezza stradale indicate nella direttiva a sezioni delle proprie reti stradali non facenti parte della rete TEN-T.

La valutazione non ha fornito prove di un eventuale miglioramento della sicurezza delle gallerie stradali sulla rete TEN-T in caso di integrazione della direttiva con la direttiva sulle gallerie.

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

Nella preparazione della valutazione d'impatto per questa proposta, la Commissione ha condotto diverse attività di consultazione con i portatori di interessi. Alcune di queste rientravano nello studio di valutazione d'impatto eseguito da un appaltatore esterno (COWI). Sono state condotte le seguenti attività di consultazione:

⁹ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/road/studies/doc/2014-12-ex-post-evaluation-study-road-infra-safety-mgmt.pdf>.

- conferenza dei portatori di interessi, organizzata dalla Commissione nel marzo 2017 a La Valletta, Malta;
- incontri con i principali portatori di interessi;
- indagine mirata fra i portatori di interessi (condotta da COWI);
- colloqui individuali con portatori di interessi selezionati (condotti da COWI);
- consultazione pubblica aperta condotta tra il 14 giugno e il 10 settembre 2017 e
- riunioni del comitato per la sicurezza delle gallerie stradali e del comitato per la gestione della sicurezza dell'infrastruttura stradale.

La grande maggioranza dei partecipanti ritiene che il quadro legislativo attuale dell'UE, sia per la gestione della sicurezza dell'infrastruttura sia per la sicurezza delle gallerie, affronti il problema della sicurezza stradale in larga misura o in misura abbastanza buona. Vengono tuttavia segnalati in particolare i seguenti problemi nell'attuale quadro: assenza di armonizzazione, assenza di condivisione delle informazioni e ambito di applicazione limitato.

In occasione della conferenza dei portatori di interessi tenutasi a Malta nel marzo 2017, è stato raccomandato alla Commissione di rivedere la direttiva GSIS per porre maggiore attenzione sugli output misurati e meno sugli input, oltre a rivedere gli obiettivi programmatici (per la rete TEN-T) e gli strumenti finanziari.

Nel complesso si è registrato un consenso quasi unanime sulla necessità di apportare miglioramenti alla manutenzione e alla riparazione delle strade esistenti, aggiornando i dispositivi di sicurezza delle strade esistenti e aumentando la protezione degli utenti della strada vulnerabili. I pareri si sono rivelati più discordanti riguardo alla necessità di apportare miglioramenti alla qualità dell'arredo stradale (quali barriere di sicurezza) e alla visibilità della segnaletica orizzontale e verticale. Tuttavia, una chiara maggioranza dei partecipanti ha espresso il parere che fossero comunque necessari dei miglioramenti. Si è riscontrato un diffuso consenso sulla necessità di disporre di requisiti di prestazione comuni a livello dell'UE per la visibilità della segnaletica orizzontale e verticale.

La consultazione pubblica aperta ha evidenziato inoltre un ampio accordo sulla necessità di utilizzare metodologie comparabili nell'UE per misurare la sicurezza delle infrastrutture stradali.

Riguardo alla disponibilità ad attuare una mobilità cooperativa, connessa e automatizzata, è risultata una divergenza di opinioni riguardo alla questione se fosse necessario adattare le infrastrutture fisiche alle esigenze dei veicoli con un elevato grado di automazione o viceversa sviluppare veicoli in grado di adattarsi alle infrastrutture esistenti. Secondo le conclusioni della Commissione, sarà necessario un certo grado di armonizzazione delle infrastrutture fisiche per agevolare l'introduzione di livelli di automazione più elevati e assicurare che i veicoli automatizzati operino in sicurezza in condizioni di traffico misto. Una recente relazione della task force sull'automazione stradale TM 2.0¹⁰ (costituita da rappresentanti di autorità pubbliche, prestatori di servizi, fornitori, costruttori e ricercatori) avvalora questa conclusione.

I commenti sulle esigenze degli utenti della strada vulnerabili hanno evidenziato la difficoltà nel prescrivere misure individuali per alcune tipologie di tali utenti. Nel complesso, la

¹⁰ <http://tm20.org/final-report-on-road-automation-now-available/>.

Commissione ha ritenuto preferibile non prescrivere misure specifiche, ma imporre il requisito generale di tenere in considerazione le esigenze di tutti i gruppi di utenti della strada vulnerabili nelle procedure di gestione della sicurezza stradale e di trovare la soluzione più appropriata adattata alle circostanze locali.

Riguardo a una possibile estensione dell'ambito di applicazione della legislazione al di là della rete TEN-T i pareri sono stati divergenti. Le imprese private e le ONG si sono mostrate più inclini a ritenere che l'ambito di applicazione della legislazione dovesse riguardare tutte le strade o tutte le strade principali e nazionali, mentre le autorità pubbliche hanno tendenzialmente espresso il parere che l'ambito dovesse interessare la rete TEN-T. Diversi partecipanti all'indagine mirata fra i portatori di interessi hanno citato "la riluttanza degli Stati membri ad accettare l'estensione alle strade non appartenenti alla rete TEN-T" per motivi di sussidiarietà. I rappresentanti di uno Stato membro hanno commentato che, al di là della questione della sussidiarietà, fosse preferibile non estendere l'ambito di applicazione delle direttive (oltre la rete TEN-T), al fine di mantenere la possibilità di adattare l'impostazione e le disposizioni alle specificità delle reti e dei rispettivi gestori. I partecipanti all'indagine hanno tuttavia riconosciuto anche il grande potenziale di riduzione della mortalità, dato che la maggior parte degli incidenti mortali si verifica al di fuori della rete TEN-T.

Secondo il Consiglio europeo per la sicurezza dei trasporti, l'ambito di applicazione della legislazione andrebbe esteso a tutte le autostrade, tutte le strade (co-)finanziate dall'UE e tutte le principali strade extraurbane e urbane. Ciò è richiesto alla luce del nuovo obiettivo di puntare l'attenzione sulla riduzione dei casi di decesso e di ferite gravi a seguito di incidenti stradali (perché nelle aree urbane si verifica una maggiore percentuale di incidenti con lesioni) e perché gli utenti devono avere diritto a uguali livelli di sicurezza su tutte le strade.

Nel complesso, la Commissione ha ritenuto giustificata e proporzionata una limitata estensione al di là della rete TEN-T al fine di includere le strade principali, affrontando così il problema di un numero molto maggiore di incidenti mortali senza imporre carichi di lavoro e costi sproporzionati agli Stati membri.

- **Assunzione e uso di perizie**

La Commissione ha richiesto perizie esterne mediante un contratto per uno studio di supporto, con un consorzio guidato da Ecorys e costituito da esperti di COWI e SWOV, avviato nel settembre 2016. I risultati della relazione sulla valutazione d'impatto si basano sulla relazione finale scaturita da questo contratto.

Inoltre, un esperto esterno (il professor George Yannis dell'Università tecnica nazionale di Atene) è stato incaricato di fornire un'analisi complementare, una revisione scientifica e un'ulteriore validazione.

Un elenco non esaustivo di studi esterni usati come contributi per redigere la relazione sulla valutazione d'impatto è riportato negli allegati della relazione. Complessivamente, le fonti sono numerose, largamente esaustive e rappresentative dei diversi gruppi di portatori di interessi.

- **Valutazione d'impatto**

L'iniziativa è sostenuta da una valutazione d'impatto, che ha ricevuto il parere favorevole, con riserve, del comitato per il controllo normativo. Il comitato ha espresso raccomandazioni, richiedendo una migliore giustificazione e un chiarimento riguardo, in particolare:

- al contributo previsto dell'iniziativa nell'ambito dell'approccio globale di "sistema sicuro" alla sicurezza stradale, nonché alla sua relazione e complementarità con la sicurezza generale dei veicoli e l'iniziativa per la sicurezza dei pedoni;
- la proporzionalità dell'opzione strategica preferita, in particolare riguardo ai vincoli finanziari e
- la necessità di trarre conclusioni dalle valutazioni della direttiva esistente, così come della direttiva sulle gallerie, e rispetto alla modalità di affrontare le questioni di applicazione.

Nella valutazione d'impatto riveduta si è tenuto conto dei commenti, che forniscono un'ulteriore spiegazione, come indicato nell'allegato I della relazione sulla valutazione d'impatto. Tra gli altri adeguamenti, sono state apportate le seguenti modifiche per affrontare le questioni sopra citate:

- Sono state aggiunte spiegazioni riguardo all'approccio di "sistema sicuro", al contributo delle iniziative individuali, alla relazione con la sicurezza generale dei veicoli e l'iniziativa per la sicurezza dei pedoni e ai rispettivi contributi al conseguimento dell'obiettivo generale.
- La mancanza di finanziamenti è stata considerata un problema e un obiettivo specifico è stato ampliato per tenere conto dei vincoli finanziari. Sono stati considerati i costi di conformità per ogni Stato membro per il 2030.
- Sono stati aggiunti ulteriori dettagli sui risultati della valutazione ex post. È stato spiegato anche l'approccio proposto per assicurare la conformità alla legislazione esistente.

Le possibili misure strategiche sono state combinate in sei opzioni strategiche, con diversi livelli di ambizione. Le opzioni strategiche che limitano l'intervento strategico alla rete TEN-T (opzioni strategiche 1-3) e quelle che estendono l'ambito di applicazione oltre la rete TEN-T (opzioni strategiche A-C) sono state valutate separatamente. A causa della natura complementare delle misure di gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali, le opzioni da 1 a 3 rappresentano alternative, ma sono collegate tra loro in modo incrementale. Analogamente, le opzioni strategiche che estendono gli interventi strategici oltre la rete TEN-T rappresentano alternative, pur essendo tra loro collegate.

L'OS1 contempla un cambiamento minimo a un costo minimo, tenendo conto degli imminenti sviluppi tecnologici e proponendo modifiche legislative limitate, relativamente facili e veloci da attuare. Prevede interventi "morbidi" di natura non legislativa, come la promozione della condivisione delle conoscenze e lo scambio delle migliori prassi per sostenere l'efficacia delle procedure di gestione già previste dalla direttiva esistente. Questa opzione strategica introduce inoltre misure legislative per migliorare la trasparenza delle procedure di gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali, oltre al chiaro requisito di concentrarsi sulla sicurezza degli utenti della strada vulnerabili nell'ambito di tali procedure. Infine, essa realizza una migliore interfaccia tra la direttiva GSIS e la direttiva sulle gallerie, rivedendo la direttiva GSIS con particolare attenzione alle zone di transizione tra strade aperte e gallerie e alle ispezioni congiunte di tali zone, con il coinvolgimento del personale addetto alla sicurezza sia delle strade sia delle gallerie.

L'OS2 va oltre, includendo elementi dell'approccio di "sistema sicuro". Essa introduce una nuova procedura, la valutazione delle strade a livello di rete, per valutare e confrontare periodicamente la sicurezza intrinseca della rete stradale, al fine di individuare in maniera

attiva i tratti di strada che richiedono ulteriori ispezioni e interventi. Fissa inoltre requisiti di prestazione generali per determinate componenti delle infrastrutture stradali, al fine di facilitare l'introduzione di una mobilità cooperativa, connessa e automatizzata. L'OS2 punta inoltre a risolvere il problema della mancanza di dati coerenti e comparabili sul livello di sicurezza della rete stradale dell'UE. Il principio guida dietro l'OS2 è che la legislazione dell'UE debba imporre agli Stati membri di applicare e monitorare adeguatamente procedure di GSIS, allo scopo di individuare un'ampia gamma di potenziali rischi per le infrastrutture stradali. Gli Stati membri conserverebbero, tuttavia, la flessibilità nella definizione del livello previsto di sicurezza delle infrastrutture stradali. Anche la scelta delle soluzioni tecniche appropriate spetterebbe agli Stati membri, mentre la legislazione dell'UE si limiterebbe a fissare requisiti di prestazione generali per favorire l'attuazione di una mobilità cooperativa, connessa e automatizzata (ad es. leggibilità della segnaletica verticale e orizzontale).

L'OS3 stabilisce un livello minimo di sicurezza da raggiungere sulle strade della rete TEN-T e definisce i requisiti di prestazione minimi per l'arredo stradale. Ciò rappresenta un approccio improntato sui risultati, utilizzabile per conseguire un livello uniforme di sicurezza minima sull'intera rete TEN-T. Il livello minimo di sicurezza da conseguire verrebbe fissato a livello dell'UE. Gli Stati membri conserverebbero la flessibilità nella scelta delle contromisure per la sicurezza delle infrastrutture stradali.

Contrariamente alle OS 1-3, le OS A, B e C comportano tutte una certa estensione delle procedure della direttiva GSIS oltre la rete TEN-T. Le estensioni sono limitate alle strade principali o nazionali, in genere rappresentate dalle reti stradali principali degli Stati membri.

L'OS A comprende un'unica misura legislativa, che prevede che qualsiasi progetto stradale sulla rete nazionale finanziato in tutto o in parte con fondi dell'UE debba essere assoggettato alle procedure prescritte nella direttiva GSIS.

L'OS B è finalizzata ad assicurare che le procedure di GSIS già stabilite siano applicate su una rete stradale più ampia, comprendente nello specifico autostrade e strade trafficate delle reti stradali principali degli Stati membri. Questa opzione strategica rappresenta un'estensione obbligatoria moderatamente ambiziosa dell'ambito di applicazione delle procedure dell'attuale direttiva GSIS. Avrebbe effetti solo sugli Stati membri che non hanno ancora esteso l'applicazione di queste procedure su base volontaria.

L'OS C punta ad applicare la filosofia della gestione attiva della sicurezza stradale a livello di rete anche alle reti stradali principali degli Stati membri. Questa opzione strategica rappresenta un'estensione più ambiziosa dell'applicazione delle procedure di GSIS rivedute a una più ampia rete stradale (comprendente autostrade e strade principali) al di là della rete TEN-T.

La valutazione d'impatto ha individuato come preferibile una combinazione fra l'opzione strategica 2 e l'opzione strategica C.

Questa combinazione potrebbe salvare oltre 3 200 vite ed evitare più di 20 700 feriti gravi nel 2020-2030, rispetto allo scenario di riferimento (14 650 vite salvate e 97 502 feriti gravi evitati nel 2020-2050). Solo per il 2030, i provvedimenti per le infrastrutture stradali si tradurrebbero in 562 vite salvate e in 3 675 feriti gravi evitati.

- **Efficienza normativa e semplificazione**

In linea con il programma di controllo dell'adeguatezza e dell'efficacia della regolamentazione (REFIT) della Commissione, è stata valutata la possibilità di una semplificazione amministrativa, in particolare mediante la fusione della direttiva GSIS con la direttiva sulle gallerie. Con la valutazione d'impatto e la consultazione dei portatori di interessi non è stato individuato alcun guadagno in termini di sicurezza stradale ottenibile con la fusione delle direttive. Non essendo state individuate riduzioni degli oneri amministrativi, tale fusione non è stata ritenuta vantaggiosa o auspicabile.

La proposta introduce una nuova procedura di gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali attiva e basata sul rischio, la valutazione delle strade a livello di rete, senza aumentare il numero complessivo di procedure. Ciò si realizza integrando le procedure per le strade aperte al traffico con gli elementi utili della precedente procedura reattiva (in particolare l'individuazione delle zone a elevata concentrazione di incidenti).

- **Diritti fondamentali**

La proposta rispetta i diritti fondamentali e i principi riconosciuti, in particolare, nella Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

La proposta non ha alcuna incidenza sul bilancio per l'UE, sebbene la valutazione delle strade a livello di rete possa essere utilizzata come criterio per un orientamento più mirato della spesa dell'UE.

5. ALTRI ELEMENTI

- **Piani attuativi e modalità di monitoraggio, valutazione e informazione**

Nella relazione sulla valutazione d'impatto è individuata una serie di indicatori di progresso che potrebbero essere utilizzati per monitorare i progressi effettuati. La proposta evita di causare un eccessivo onere amministrativo agli Stati membri, limitando gli obblighi in materia di presentazione delle relazioni all'indicatore di risultato fondamentale: la classificazione della sicurezza delle strade oggetto delle procedure.

Per determinare l'impatto della legislazione, sarebbe necessario effettuare anche una valutazione approfondita una volta inserite gradualmente tutte le modifiche. La tempistica appropriata per tale valutazione sarà stabilita una volta che il nuovo quadro sarà divenuto applicabile nella sua interezza.

- **Documenti esplicativi (per le direttive)**

Dato l'ambito di applicazione della proposta e il fatto che essa si limita a modificare la direttiva 2008/96/CE, che tutti gli Stati membri hanno recepito integralmente, non sembra giustificato o proporzionato richiedere ulteriori documenti esplicativi.

- **Illustrazione dettagliata delle singole disposizioni della proposta**

L'articolo 1, paragrafo 1, è modificato per includere i riferimenti a una nuova procedura di gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali e a una procedura rinominata (rispettivamente "valutazione delle strade a livello di rete" e "ispezione di sicurezza stradale").

L'articolo 1, paragrafo 2, è modificato per rispecchiare l'ambito ampliato di applicazione della direttiva, con l'aggiunta delle autostrade e delle strade principali al di fuori della rete TEN-T, al fine di estendere l'applicazione obbligatoria delle procedure della direttiva per includervi specificamente le strade trafficate che collegano le principali città e regioni.

L'articolo 1, paragrafo 3, è modificato per rendere l'applicazione della direttiva obbligatoria per qualsiasi progetto di infrastrutture stradali nelle aree extraurbane completato mediante fondi dell'UE, al fine di assicurare che tali fondi non siano utilizzati per costruire strade potenzialmente poco sicure.

L'articolo 2, paragrafo 1, è modificato per fornire una definizione aggiornata di "rete stradale transeuropea", conformemente alla definizione contenuta nel regolamento (UE) n. 1315/2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti.

All'articolo 2 sono inseriti il paragrafo 2 *bis* e il paragrafo 2 *ter* per fornire le definizioni di "autostrada" e "strada principale", necessarie per via dell'ampliamento dell'ambito di applicazione della legislazione.

È inserito l'articolo 2, paragrafo 2 *quater*, per fornire una definizione di "valutazione delle strade a livello di rete", una nuova procedura di gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali attiva e basata sul rischio (in sostituzione dell'attuale procedura di "classificazione e gestione della sicurezza della rete stradale aperta al traffico" contenuta nell'articolo 5, di natura reattiva).

L'articolo 2, paragrafo 5, è soppresso perché il metodo della "classificazione di tratti ad elevata concentrazione di incidenti" è integrato nella nuova procedura di "valutazione delle strade a livello di rete" e nelle ispezioni di sicurezza stradale.

L'articolo 2, paragrafo 7, è modificato per fornire una definizione aggiornata di "ispezione di sicurezza stradale", al fine di chiarire la natura mirata di questa procedura e differenziarla dalla nuova procedura di "valutazione delle strade a livello di rete".

È inserito l'articolo 2, paragrafo 10, per fornire una definizione di "utenti della strada vulnerabili", che sono sovrarappresentati negli incidenti stradali mortali o con feriti gravi e richiedono perciò una particolare attenzione nell'applicazione delle procedure della direttiva.

L'articolo 5 è riveduto per sostituire l'attuale procedura reattiva "classificazione e gestione della sicurezza della rete stradale aperta al traffico" con la nuova procedura di "valutazione delle strade a livello di rete" attiva e basata sul rischio. Una valutazione delle strade a livello di rete è una valutazione attiva basata sul rischio di tutte le strade che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva, per valutare e confrontare la sicurezza incorporata o intrinseca delle infrastrutture stradali esistenti allo scopo di individuare le aree prioritarie per ulteriori ispezioni e interventi e di rafforzare la componente infrastrutturale dell'approccio di "sistema sicuro". Questa nuova procedura tiene conto dei dati storici sugli incidenti e dell'esistenza di tratti a elevata concentrazione di incidenti già individuati. Inoltre, essa determina in modo sistematico e attivo i rischi rappresentati dalle infrastrutture stradali, quali le rispettive caratteristiche geometriche, la presenza di incroci e passaggi a livello, l'esistenza di ostacoli ai margini della strada e la disponibilità di sistemi stradali di contenimento adeguati. Ciò costituirà un forte incentivo per il monitoraggio dei risultati e un orientamento più mirato degli investimenti nelle aree a massimo rischio.

L'articolo 6, paragrafo 1, è modificato per collegare l'individuazione dei tratti di strada per le ispezioni di sicurezza ai risultati della valutazione delle strade a livello di rete, effettuata ai sensi dell'articolo 5.

L'articolo 6, paragrafo 3, è riveduto per richiedere ispezioni di sicurezza stradale congiunte delle zone di transizione tra le strade, oggetto di questa direttiva, e delle gallerie stradali oggetto della direttiva 2004/54/CE. Questa disposizione è concepita per assicurare una migliore cooperazione tra le entità competenti responsabili della sicurezza stradale e della sicurezza delle gallerie, poiché queste zone di transizione sono in genere individuate come quelle più esposte al rischio di incidenti delle gallerie stradali.

L'articolo 6 *bis* viene inserito perché sia dato seguito adeguato a tutte le procedure di gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali nella direttiva GSIS. L'assenza di seguito è uno dei principali punti deboli individuati nella valutazione della direttiva GSIS e nella valutazione d'impatto. Questa disposizione richiederà, in particolare, che ogni decisione riguardo all'eventualità di dare seguito a una raccomandazione scaturita da un'ispezione di sicurezza stradale sia giustificata e adeguatamente corroborata.

È inserito l'articolo 6 *ter* per prevedere la protezione degli utenti della strada vulnerabili. La necessità di una migliore protezione degli utenti della strada vulnerabili è stata evidenziata nella preparazione della valutazione d'impatto, in particolare da parte dei portatori di interessi pertinenti. Questo articolo prevede che ogni procedura di gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali valuti la situazione degli utenti della strada vulnerabili separatamente.

È inserito l'articolo 6 *quater* per richiedere che la segnaletica orizzontale e la segnaletica verticale siano realizzate e mantenute in modo da assicurarne il riconoscimento affidabile. Si tratta di una misura studiata per assicurare un'esperienza di viaggio coerente per gli utenti della strada, per contribuire a introdurre sistemi di mobilità connessa e autonoma e per tenere in considerazione le esigenze di una popolazione che invecchia, rendendo la segnaletica verticale ed orizzontale più facile da riconoscere.

È inserito l'articolo 11 *bis* per prevedere l'obbligo per gli Stati membri di presentare relazioni riguardo all'applicazione e ai risultati delle procedure di gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali. Esso impone in particolare agli Stati membri di classificare le proprie reti stradali in base al livello di rischio individuato nelle valutazioni delle strade a livello di rete. Nella direttiva attuale mancano i requisiti in materia di presentazione delle relazioni, il che rende molto difficile il monitoraggio dei progressi, l'analisi comparativa e l'attività di controllo a livello dell'UE. I requisiti in materia di presentazione delle relazioni sono essenziali per assicurare che la sicurezza intrinseca della rete stradale possa essere misurata e comunicata agli utenti della strada, nonché per accelerare la tendenza alla convergenza nel livello di sicurezza stradale nell'UE.

Sono inseriti nuovi requisiti nell'allegato II per assicurare la considerazione delle esigenze degli utenti della strada vulnerabili nell'applicazione dei controlli sulla sicurezza stradale.

È inserito un nuovo allegato II *bis* per l'elenco degli elementi per le ispezioni di sicurezza stradale, poiché l'attenzione principale deve essere rivolta a migliorare la sicurezza delle strade esistenti.

L'allegato III è sostituito da un nuovo allegato, che riporta l'elenco degli elementi della nuova procedura "valutazione delle strade a livello di rete". Questi comprendono informazioni generali sulle strade valutate, dati sugli incidenti e i volumi di traffico, caratteristiche

operative, considerazioni specifiche sul tracciato delle strade e sulle caratteristiche di sicurezza e rischi comuni, per assicurare che la sicurezza intrinseca delle strade possa essere correttamente valutata.

L'allegato IV è modificato per chiarire che la descrizione della localizzazione esatta degli incidenti comprende le coordinate GNSS.

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

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, lettera c),

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹¹,

visto il parere del Comitato delle regioni¹²,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- (1) È obiettivo strategico dell'Unione dimezzare entro il 2020 il numero di vittime della strada rispetto al 2010 e avvicinarsi all'azzeramento degli incidenti mortali entro il 2050 (obiettivo "zero vittime")¹³. I progressi verso il raggiungimento di questi obiettivi hanno tuttavia subito un arresto negli ultimi anni.
- (2) Secondo l'approccio del "sistema sicuro", i decessi e le lesioni gravi negli incidenti stradali sono in larga misura evitabili. Deve essere responsabilità condivisa a tutti i livelli assicurare che gli incidenti stradali non provochino conseguenze gravi o fatali. In particolare, strade ben progettate e sottoposte a una corretta manutenzione 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 gravi conseguenze, dovrebbero ridurre la gravità degli incidenti.
- (3) Le strade della rete transeuropea definita nel regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁴ sono di importanza fondamentale per sostenere l'integrazione europea. Deve essere perciò garantito un elevato livello di sicurezza su tali strade.
- (4) Le procedure di gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali attuate sulla rete transeuropea 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

¹¹ GU C, pag. .

¹² GU C, pag. .

¹³ Comunicazione della Commissione "Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale: orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale" (COM(2010) 389 final).

¹⁴ 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).

del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁵ emerge chiaramente che gli Stati membri che applicano i principi di gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali ("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.

- (5) 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 strade principali oltre la rete TEN-T dovrebbe contribuire in misura significativa a migliorare la sicurezza delle infrastrutture stradali in tutta l'Unione.
- (6) Inoltre, l'applicazione obbligatoria delle procedure della direttiva 2008/96/CE a qualsiasi progetto di infrastruttura stradale fuori delle aree urbane completato mediante fondi dell'UE dovrebbe fare sì che i fondi dell'Unione non siano utilizzati per costruire strade poco sicure.
- (7) La valutazione delle strade a livello di rete basata sul rischio è risultata uno strumento efficiente ed efficace per individuare i tratti della rete che devono 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 di questa direttiva deve essere quindi sistematicamente valutata per migliorare la sicurezza stradale in tutta l'Unione.
- (8) 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 delle strade 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.
- (9) 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 questo scopo, piani d'azione basati sulle priorità devono assicurare l'attuazione degli interventi necessari con la massima tempestività.
- (10) 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.
- (11) I tratti della rete stradale contigui a gallerie della rete stradale transeuropea oggetto della direttiva 2004/54/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁶ 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 nel suo complesso.
- (12) Gli utenti della strada vulnerabili hanno costituito il 46% delle vittime di incidenti stradali nell'Unione nel 2016. Assicurare che gli interessi di questi utenti siano

¹⁵ 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).

¹⁶ 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).

considerati in tutte le procedure di GSIS dovrebbe quindi migliorarne la sicurezza sulla strada.

- (13) La progettazione e la manutenzione della segnaletica orizzontale e verticale rappresentano un elemento importante per la sicurezza delle infrastrutture stradali, soprattutto alla luce dello sviluppo di veicoli dotati di sistemi di assistenza alla guida o di livelli di automazione più elevati. In particolare, è necessario fare in modo che la segnaletica orizzontale e verticale possa essere riconosciuta in modo facile e affidabile da tali veicoli.
- (14) A fini di trasparenza e per migliorare l'assunzione di responsabilità, è opportuno che siano indicati gli indicatori di prestazione chiave.
- (15) La pubblicazione dei risultati delle valutazioni delle strade a livello di rete dovrebbe consentire la comparazione del livello di sicurezza intrinseca delle infrastrutture a livello dell'Unione.
- (16) 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 transeuropea e sulla rete di autostrade e strade principali nell'Unione, non può essere realizzato in misura sufficiente dagli Stati membri, ma può invece essere realizzato meglio a livello di Unione, data la necessità di un miglioramento in tutta l'UE 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.
- (17) Per fare in modo che il contenuto delle procedure di GSIS continui a rispecchiare la migliore conoscenza tecnica disponibile, alla Commissione dovrebbe essere delegato il potere di adottare atti in conformità 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, e che tali consultazioni siano condotte in conformità ai principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016¹⁷. In particolare, per assicurare un'equa partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti nello stesso momento in cui li ricevono gli esperti degli Stati membri, e i rispettivi esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione che si occupano della preparazione degli atti delegati.
- (18) Sono necessari interventi specifici per il costante miglioramento delle prassi di gestione della sicurezza 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, dovrebbero essere attribuite alla Commissione competenze di esecuzione. Tali competenze devono essere

¹⁷ GUL 123 del 12.5.2016, pag. 1.

esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁸.

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

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

La direttiva 2008/96/CE è così modificata:

1) all'articolo 1, i paragrafi da 1 a 3 sono sostituiti dai seguenti:

"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 delle strade 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 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 sono situati nelle aree extraurbane e che sono completati, in tutto o in parte, mediante il finanziamento dell'Unione.";

2) l'articolo 2 è così modificato:

a) il paragrafo 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, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (GU L 348 del 20.12.2013, pag. 1).";

b) sono inseriti i seguenti paragrafi da *2 bis* a *2 quater*:

"*2 bis* "autostrada": strada appositamente progettata e costruita per il traffico motorizzato che non serve le proprietà che la costeggiano e che soddisfa i seguenti criteri:

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;

2 ter "strada principale": strada diversa da un'autostrada ma che collega importanti città o regioni, o entrambe, e che è definita come strada principale nell'EuroRegionalMap prodotta dalle agenzie cartografiche e catastali nazionali d'Europa;

2 quater "valutazione delle strade a livello di rete": valutazione della sicurezza della rete stradale che rientra nell'ambito di applicazione della presente direttiva, al fine di eseguire una valutazione comparativa del rischio di incidente e di gravità dell'impatto";

¹⁸ 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).

- c) il paragrafo 5 è soppresso;
- d) i paragrafi 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": ispezione in loco mirata di una strada o di un tratto di strada esistente, per individuare condizioni pericolose, difetti e carenze che aumentano il rischio di incidenti e lesioni;"
- e) è aggiunto il seguente paragrafo 10:

"10. "utenti della strada vulnerabili": utenti della strada non motorizzati, quali in particolare ciclisti e pedoni, e utenti di veicoli a motore a due ruote.";

- 3) l'articolo 5 è sostituito dal seguente:

"Articolo 5

Valutazione delle strade a livello di rete

1. Gli Stati membri assicurano che sia eseguita la valutazione delle strade a livello di rete sull'intera rete stradale aperta al traffico oggetto della presente direttiva. Le valutazioni delle strade a livello di rete prevedono un'ispezione visiva, un'analisi dei volumi di traffico e dei dati storici sugli incidenti e una valutazione del rischio d'incidente e di gravità dell'impatto. Gli Stati membri provvedono affinché la prima valutazione sia eseguita entro e non oltre il 2025. Le valutazioni successive delle strade a livello di rete sono effettuate con una frequenza sufficiente a garantire livelli di sicurezza adeguati, comunque in ogni caso almeno ogni cinque anni.

2. Nel valutare le strade a livello di rete, gli Stati membri considerano gli elementi stabiliti nell'allegato III.

3. Sulla base dei risultati della valutazione di cui al paragrafo 1, gli Stati membri classificano tutti i tratti della rete stradale in almeno tre categorie, in base alla loro sicurezza intrinseca.

4. Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché le valutazioni delle strade a livello di rete siano realizzate dall'organo competente.

5. 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, collocate a distanza di sicurezza, è conforme alle disposizioni della convenzione di Vienna del 1968 sulla segnaletica stradale.";

- 4) l'articolo 6 è così modificato:

- a) il titolo è sostituito dal seguente:

"Articolo 6

Ispezioni di sicurezza stradale";

- b) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché sulla rete stradale siano eseguite ispezioni di sicurezza stradale, al fine di individuare le caratteristiche connesse alla sicurezza stradale e di prevenire gli incidenti. La selezione dei tratti di strada da sottoporre a questa

ispezione deve basarsi sui risultati della valutazione eseguita ai sensi dell'articolo 5, dando la priorità ai tratti ad alto rischio.";

c) i paragrafi 2 e 3 sono sostituiti dai seguenti:

"2. "Nell'effettuare le ispezioni di sicurezza stradale, gli Stati membri tengono conto degli elementi di cui all'allegato II *bis*.

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 vengono eseguite almeno ogni tre anni.";

5) sono inseriti i seguenti articoli 6 *bis*, 6 *ter* e 6 *quater*:

"Articolo 6 *bis*

Seguito delle procedure per le strade aperte al traffico

1. Gli Stati membri garantiscono che ai risultati delle valutazioni delle strade a livello di rete, effettuate ai sensi dell'articolo 5, facciano seguito ispezioni di sicurezza stradale mirate o interventi correttivi diretti.

2. Gli Stati membri garantiscono che ai risultati delle ispezioni di sicurezza stradale, effettuate ai sensi dell'articolo 6, 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 ulteriori miglioramenti della sicurezza delle infrastrutture stradali e, in base alle priorità, definiscono gli interventi finalizzati a migliorare la sicurezza di tali tratti.

3. Gli Stati membri garantiscono che gli interventi correttivi siano mirati ai tratti di strada con bassi livelli di sicurezza e che offrono l'opportunità di attuare le misure con rapporti costi-benefici elevati.

4. 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. Nella preparazione del piano d'azione, gli Stati membri danno la priorità ai tratti stradali che presentano un elevato potenziale di miglioramento della sicurezza, tenendo conto degli interventi con rapporti costi-benefici elevati.

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, saranno considerate le esigenze degli utenti della strada vulnerabili.";

Articolo 6 *quater*

Segnaletica orizzontale e segnaletica verticale

1. Gli Stati membri provvedono affinché la segnaletica orizzontale e la segnaletica verticale siano correttamente progettate e mantenute, in modo da essere facilmente e affidabilmente riconoscibili sia da conducenti umani sia da veicoli dotati di sistemi di assistenza alla guida o di livelli di automazione più elevati.

2. La Commissione stabilisce i requisiti di prestazione generali per facilitare il riconoscimento della segnaletica orizzontale e verticale. A questo scopo, la Commissione adotta un atto di esecuzione, in conformità alla procedura di cui all'articolo 13, paragrafo 2.";

6) 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 delle migliori prassi tra gli Stati membri riguardante, fra l'altro, progetti esistenti in materia di sicurezza dell'infrastruttura stradale e tecnologie comprovate relative alla sicurezza stradale.";

7) all'articolo 11, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"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 consultiva di cui all'articolo 13, paragrafo 2";

8) è inserito il seguente articolo 11 *bis*:

"Articolo 11 *bis*

Presentazione di relazioni

1. Gli Stati membri forniscono una relazione alla Commissione entro il 31 ottobre [OP: inserire l'ANNO calcolato a 24 mesi dall'entrata in vigore] e successivamente ogni tre anni sulla percentuale di rete stradale oggetto della valutazione delle strade a livello di rete nei tre anni precedenti, e la classificazione della sicurezza dei tratti stradali valutati per categoria di utenti.";

9) l'articolo 12 è sostituito dal seguente:

"Articolo 12

Adeguamento al progresso tecnico

La Commissione ha la facoltà di adottare atti delegati, in conformità all'articolo 12 *bis*, per adattare gli allegati della presente direttiva al progresso tecnico.";

10) è inserito il seguente articolo 12 *bis*:

"Articolo 12 *bis*

Atti delegati

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 indeterminato a decorrere dal [data di entrata in vigore della presente direttiva].

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 di adottare un atto delegato, la Commissione consulta esperti designati da ogni Stato membro in conformità ai principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016.

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.";

11) l'articolo 13 è sostituito dal seguente:

"Articolo 13

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita da un comitato. Si tratta di un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.
 2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 4 del regolamento (UE) n. 182/2011.";
- 12) gli allegati sono modificati come indicato nell'allegato della presente direttiva.

Articolo 2

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro e non oltre il [OP: inserire la DATA calcolata a 18 mesi dall'entrata in vigore]. 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 fondamentali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 3

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

Articolo 4

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente