



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 5.10.2006
COM(2006) 569 definitivo

2006/0182 (COD)

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali

(presentata dalla Commissione)

{SEC(2006) 1231}

{SEC(2006) 1232}

RELAZIONE

1) CONTESTO DELLA PROPOSTA

Motivazioni ed obiettivi della proposta

La Commissione europea ha annunciato che avrebbe lanciato un'iniziativa sulla sicurezza delle infrastrutture stradali nel suo Libro bianco sulla politica europea dei trasporti entro il 2010¹ e nella sua comunicazione su un programma d'azione europeo per la sicurezza stradale del 2 giugno 2003. Il Parlamento europeo ha invitato la Commissione a elaborare degli orientamenti per la gestione dei tratti stradali più pericolosi e per gli audit sulla sicurezza stradale².

Parallelamente alle azioni focalizzate sui conducenti e sui veicoli, le infrastrutture dovrebbero costituire il terzo pilastro di qualsivoglia programma globale di sicurezza stradale. Le caratteristiche fisiche delle reti stradali e i corrispondenti volumi di traffico sono fattori che contribuiscono in misura significativa al verificarsi degli incidenti.

Notevoli sono i progressi che si registrano in termini di sicurezza dei veicoli. Per gli occupanti dell'automobile il rischio di morire o di riportare ferite in caso di incidente è nettamente inferiore rispetto a dieci anni fa. I requisiti in materia di esami e formazione sono diventati progressivamente più rigidi in modo da garantire che i conducenti europei siano in grado di affrontare i pericoli della circolazione stradale. Poiché le principali cause di decesso sulle strade europee sono l'eccesso di velocità, il non utilizzo della cintura di sicurezza e la guida in stato di ebbrezza³, il rispetto del codice stradale è oramai oggetto di controlli più severi.

Non sono stati invece compiuti sforzi congiunti a livello europeo in materia di sicurezza delle infrastrutture stradali sebbene il legislatore abbia auspicato un elevato livello di sicurezza negli orientamenti del 1996 relativi alle reti transeuropee. Se si escludono i lavori di ricerca e l'istituzione di un mercato interno di materiali da costruzione, la Comunità europea non ha ancora adottato i provvedimenti necessari nel settore. La sicurezza stradale è sicuramente migliorata sulle strade dotate di sistemi di gestione e di controllo del traffico basati sulle tecnologie dell'informazione e della comunicazione (TIC) ma l'applicazione degli strumenti TIC non è ancora sistematica.

Mentre le riduzioni di bilancio rappresentano la tendenza generale in materia di infrastrutture stradali, gli utenti della strada conferiscono maggiore attenzione alla qualità ed alla sicurezza delle strade. Spesso le autorità stradali si trovano davanti ad un dilemma in quanto devono fornire un'infrastruttura rispondente alle più recenti norme di sicurezza attenendosi, nel contempo, a restrizioni di bilancio. Il risultato è che sono talvolta citate in giudizio da cittadini che hanno subito danni in occasione di incidenti stradali.

In questo contesto, la direttiva proposta si prefigge di assicurare l'integrazione della sicurezza in tutte le fasi della pianificazione, della progettazione e del funzionamento delle infrastrutture

¹ Libro bianco della Commissione del 12 settembre 2001: "La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte", COM(2001) 370.

² Risoluzione A5-0381/2000 del Parlamento europeo del 18 gennaio 2001.

³ Raccomandazione della Commissione del 2003 relativa all'applicazione della normativa in materia di sicurezza stradale, GU L 111 del 17 aprile 2004, pag. 75.

stradali nella rete transeuropea (TEN-T). Essa deve garantire che la sicurezza sia considerata un settore a sé stante, parallelamente all'analisi economica e ambientale. La presente direttiva consentirà ai responsabili dell'infrastruttura stradale di ricevere gli orientamenti, la formazione e le informazioni necessarie per migliorare la sicurezza sulla rete stradale a vantaggio degli utenti della strada e del pubblico globalmente inteso. La direttiva consentirà di:

- accrescere la sicurezza delle nuove strade grazie ad un costante adeguamento ai più recenti requisiti in materia di sicurezza;
- raggiungere un elevato livello comune di sicurezza stradale in tutti gli Stati membri dell'Unione europea;
- fare opera di sensibilizzazione nel settore della sicurezza affinché le decisioni in materia di pianificazione e progettazione siano prese in conoscenza di causa;
- rendere più trasparenti le implicazioni delle decisioni in materia di sicurezza;
- permettere di raccogliere e diffondere le competenze disponibili per sfruttare al meglio i risultati della ricerca;
- utilizzare fondi limitati per costruire e provvedere alla manutenzione delle strade in modo più efficace e più sicuro;
- migliorare la raccolta, il trattamento e la diffusione delle informazioni relative alla sicurezza.

Contesto generale

Nel 2001 l'Unione europea si è prefissata l'ambizioso obiettivo di dimezzare (portandoli da 50 000 a 25 000) il numero di morti sulle strade europee entro il 2010. Malgrado i progressi effettuati (cfr. l'esame intermedio relativo al programma di azione europeo per la sicurezza stradale⁴), i morti sulle strade europee nel 2005 erano ancora 41 500.

Si potrebbero salvare molte vite ed evitare molti incidenti se l'infrastruttura stradale esistente fosse gestita secondo le migliori pratiche più recenti in materia di ingegneria della sicurezza. Sarebbe opportuno adottare misure destinate ad una serie di tratti stradali ad alto rischio (i cosiddetti "punti neri") prescelti in base agli elenchi degli incidenti contenuti negli archivi locali. Al giorno d'oggi, purtroppo, i dati relativi alla sicurezza giungono troppo lentamente alle autorità incaricate di provvedere alla manutenzione della rete stradale e di prendere misure correttive.

Se le strade sono generalmente concepite in base ad un determinato numero di criteri quali gli obiettivi della pianificazione regionale o urbana, i tempi di percorrenza, la comodità e la convenienza per gli utenti, il consumo di carburante, i costi di costruzione e l'impatto ambientale, si suppone, spesso implicitamente, che la sicurezza si possa ottenere semplicemente attenendosi alle norme stabilite in materia di allineamento e di tracciato delle strade. L'esperienza insegna invece che il rispetto delle norme non è sufficiente ad evitare i

⁴ Comunicazione della Commissione del 22 febbraio 2006: "Programma di azione europeo per la sicurezza stradale – bilancio intermedio", COM(2006) 74.

pericoli. Studi di casi specifici hanno inoltre dimostrato che oltre la metà delle carenze sul piano della sicurezza va attribuita all'inosservanza degli orientamenti e delle norme relative alla progettazione⁵.

Gli attuali tracciati stradali sono il frutto di numerosi decenni di lavori di costruzione e di manutenzione in un'epoca in cui alle problematiche connesse alla sicurezza non sempre si prestava la dovuta attenzione come invece avviene al giorno d'oggi. Attualmente, numerosi elementi dei tracciati stradali non sono conformi alle più recenti norme in materia di sicurezza. Inoltre, le condizioni del traffico si sono modificate da quando le strade sono state progettate e costruite.

Disposizioni in vigore nel settore della proposta

Non è in vigore alcuna disposizione nel settore della proposta.

Coerenza con altri obiettivi e politiche dell'Unione

L'obiettivo della presente direttiva è assicurare che l'infrastruttura contribuisca a migliorare la sicurezza stradale ed a ridurre il tasso di mortalità nonché il numero di incidenti sulla rete stradale transeuropea dell'Unione; è quanto auspicava nel 2001 la Commissione europea nel suo Libro bianco relativo alla politica europea dei trasporti fino al 2010 e nel 2003 nella sua comunicazione relativa al Programma di azione europeo per la sicurezza stradale.

2) CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONE D'IMPATTO

Consultazione delle parti interessate

Metodi e principali settori di consultazione e profilo generale degli interpellati

Per beneficiare della consulenza di esperti sin dalla fase iniziale e nell'ottica della trasparenza, la Commissione ha dato vita ad un **gruppo di lavoro sulla sicurezza delle infrastrutture** che si è riunito a più riprese nel corso del 2002 e del 2003. Le conclusioni di tale gruppo hanno notevolmente influito sulla presente proposta. Ai lavori del gruppo hanno partecipato i rappresentanti di undici Stati membri che hanno fornito informazioni particolareggiate sulla situazione e le pratiche in uso nei propri paesi.

Dal 12 aprile 2006 al 19 maggio 2006, i servizi della direzione "Trasporti terrestri" della DG "Energia e trasporti" della Commissione europea hanno lanciato una **consultazione pubblica su internet** per raccogliere le osservazioni relative al loro approccio in materia di gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali e alla loro iniziativa di elaborare una proposta di direttiva del Consiglio e del Parlamento europeo in materia. Cinquantuno sono le risposte pervenute alla Commissione.

Sintesi delle risposte ricevute e del modo in cui sono state prese in considerazione

Le principali conclusioni del **gruppo di lavoro sulla sicurezza delle infrastrutture** possono riassumersi come segue:

⁵ Consiglio europeo per la sicurezza dei trasporti, 1997, 'Road Safety audit and safety impact assessment' (Audit di sicurezza stradale e valutazione d'impatto sulla sicurezza), pag. 11.

- tutte le procedure proposte dalla Commissione nella presente direttiva si sono dimostrate efficaci in più di uno Stato membro;
- per attenersi ai requisiti della direttiva diversi paesi dovranno apportare alle loro pratiche attuali soltanto qualche modifica o aggiunta non sostanziale ma senza dubbio efficace;
- il *feedback* di informazioni è generalmente troppo limitato a proposito dell'efficacia dei sistemi di gestione, il che impedisce qualsiasi miglioramento basato unicamente sulle migliori pratiche;
- è quindi necessario elaborare un quadro normativo più coerente.

Le principali conclusioni della **consultazione pubblica su internet** possono essere riassunte come segue:

- esiste un consenso sulla definizione del problema e sulla necessità di intraprendere un'azione a livello europeo;
- l'efficacia delle misure e degli strumenti proposti è ampiamente riconosciuta;
- numerosi contributi propongono di estendere le disposizioni della direttiva anche a strade che non fanno parte della rete stradale transeuropea;
- la Commissione dovrebbe aiutare gli Stati membri dotati di meno esperienza ad attuare la direttiva dotandoli di un quadro di riferimento che consenta loro di mettere a punto una metodologia e sviluppare le proprie competenze;
- una maggioranza schiacciante di contributi accoglie favorevolmente l'idea lanciata dalla Commissione di lasciare gli Stati membri liberi di adottare la propria legislazione su una serie di procedure obbligatorie.

Ulteriori particolari circa i risultati della consultazione delle parti interessate sono contenuti nell'analisi d'impatto che accompagna la presente proposta.

Le osservazioni pervenute sono disponibili all'indirizzo:
http://ec.europa.eu/transport/road/index_en.htm.

Ricorso al parere di esperti

Settori scientifici/di competenza interessati

Amministrazioni pubbliche nazionali, istituti di ricerca ed esperti in materia di sicurezza stradale, organismi dei settori della sanità, del trasporto e della sicurezza stradale, associazioni di utenti e di operatori della rete stradale.

Metodologia adottata

Consultazione pubblica, consultazione di esperti di alto livello, analisi delle procedure in vigore, conferenze e gruppi di lavoro.

Principali organizzazioni/esperti consultati

Sono state ricevute 51 osservazioni:

- 15 da amministrazioni pubbliche nazionali;
- 11 da istituti di ricerca e da esperti nel settore della sicurezza stradale;
- 10 da organismi dei settori della sanità, dei trasporti e della sicurezza stradale;
- 9 da associazioni di utenti;
- 6 da associazioni di operatori del settore stradale.

Riepilogo dei pareri ricevuti e presi in considerazione

Non è stata menzionata l'esistenza di rischi potenzialmente gravi che potrebbero comportare conseguenze irreversibili.

- Esiste un consenso sulla definizione del problema e sulla necessità di intraprendere un'azione a livello europeo;
- l'efficacia delle misure e degli strumenti proposti è ampiamente riconosciuta;
- numerosi contributi propongono di estendere le disposizioni della direttiva anche a strade che non fanno parte della rete stradale europea;
- la Commissione dovrebbe aiutare gli Stati membri dotati di meno esperienza ad applicare la direttiva dotandoli di un quadro di riferimento che consenta loro di mettere a punto una metodologia e di sviluppare le proprie competenze.

Strumenti utilizzati per divulgare i pareri degli esperti

Le osservazioni inviate sono disponibili all'indirizzo:

http://ec.europa.eu/transport/road/index_en.htm. Impact assessment.

Valutazione d'impatto

Nel 2003, la rete telematica ROSEBUD⁶ ha realizzato un'analisi d'impatto della presente proposta. In base all'analisi si può ragionevolmente supporre che l'applicazione della direttiva sulla sicurezza delle infrastrutture sulle strade della rete transeuropea permetterebbe di ridurre annualmente il numero di morti di oltre 600 e quello dei feriti di 7 000. Per le strade TEN, ciò corrisponde ad una riduzione compresa fra il 12 % e il 16 % per i morti e fra il 7 % e il 12 % per i feriti.

ROSEBUD ha calcolato inoltre che l'applicazione delle procedure di gestione in materia di sicurezza sulle autostrade consentirebbe di salvare 400 vite all'anno; altre 900 vite potrebbero essere risparmiate ogni anno se le suddette norme venissero applicate alla rete stradale

⁶ ROSEBUD è l'acronimo di "Road safety and Environmental Benefit-Cost and Cost-Effectiveness Analysis for Use in Decision-Making" (Analisi dei rapporti benefici-costi e costi-efficacia nel settore della sicurezza stradale e dell'ambiente per un utilizzo nel processo decisionale). Questa rete si compone di istituti di ricerca sulle strade di 11 Stati membri nonché di Israele e della Norvegia.
<http://partnet.vtt.fi/rosebud/>.

principale, ovvero alle strade interurbane o nazionali (senza le autostrade)⁷. Di conseguenza, l'applicazione della direttiva dovrebbe ridurre il numero di morti sulle autostrade e sulle strade principali di 1 300 all'anno, il che rappresenta il 12 % delle vittime in questa parte della rete.

3) ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA

Riepilogo delle misure proposte

La presente direttiva limita esplicitamente i requisiti ad un insieme minimo di elementi necessari a rafforzare la sicurezza ed a diffondere le procedure che si sono rivelate più efficaci. Tale sistema globale di gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali⁸ è imperniato sulle quattro procedure seguenti:

- 1) le valutazioni d'impatto sulla sicurezza stradale aiuteranno a prendere le decisioni strategiche in merito alle implicazioni per la sicurezza, connesse alla costruzione di nuove strade oppure a modifiche radicali nel funzionamento di quelle già esistenti, in particolare sulla rete adiacente.
- 2) Gli audit di sicurezza stradale consentiranno di effettuare un controllo indipendente e formulare raccomandazioni per la verifica tecnica della progettazione prevista, sia che si tratti della costruzione di una nuova strada sia che si tratti invece dei lavori di trasformazione di una strada esistente.
- 3) La gestione della sicurezza della rete deve concentrarsi su misure correttive incentrate sulle parti della rete caratterizzate da un alto tasso di incidenti (tratti ad alto rischio e punti neri) e/o da un elevato potenziale di riduzione degli incidenti in futuro.
- 4) Ispezioni di sicurezza effettuate nell'ambito della regolare manutenzione stradale permetteranno di individuare e ridurre preventivamente i rischi di incidenti con l'ausilio di misure efficaci rispetto al loro costo.

Queste procedure esistono già e sono applicate in diversa misura in alcuni Stati membri. L'obiettivo della presente proposta di direttiva è quindi estendere le suddette misure alla totalità dell'UE senza definire norme o requisiti tecnici ma lasciando agli Stati membri la libertà di mantenere le procedure esistenti o di instaurare le proprie. Se il pacchetto di misure è integralmente applicato, la sicurezza stradale verrà sicuramente integrata e presa in considerazione durante l'intero ciclo di vita delle strade d'importanza europea, dalla fase della pianificazione a quella del funzionamento.

Fondamento giuridico

La misura è proposta in base all'articolo 71 del trattato CE.

⁷ Stima relativa all'UE-25 più Bulgaria, Romania e Svizzera.

⁸ Le procedure esposte nella presente direttiva sono state raccomandate dal Gruppo ad alto livello sulla sicurezza stradale, istituito dalla Commissione per essere aiutata ad elaborare una politica europea in materia di sicurezza stradale ed a coordinare le politiche nazionali. La relazione finale sulle misure di sicurezza raccomandate a breve termine sulle strade principali, redatta dal Gruppo di lavoro 4, è stata adottata il 12 maggio 1995 ("Recommended Safety measures for short term application on trunk roads").

Principio di sussidiarietà

Il principio di sussidiarietà si applica in quanto la proposta non rientra nella sfera di competenza esclusiva della Comunità.

Gli obiettivi della proposta non possono essere realizzati in maniera sufficiente dagli Stati membri per le ragioni esposte in appresso.

La direttiva garantirà un elevato livello comune di sicurezza stradale in tutti gli Stati membri dell'Unione europea. Tutti gli Stati membri, ma soprattutto i nuovi, attualmente impegnati a migliorare e ad ampliare la propria rete stradale, avranno modo di svilupparla integrando pienamente le questioni della sicurezza.

Lo scambio delle migliori pratiche non è, da sola, una soluzione sufficiente per migliorare la sicurezza delle infrastrutture stradali. In effetti, lo scambio delle migliori pratiche attraverso progetti di ricerca, gruppi di lavoro, conferenze e *workshop* si pratica già da molti anni nell'Unione europea e a livello internazionale senza che si registri tuttavia un miglioramento generale delle prestazioni in materia di sicurezza delle infrastrutture stradali. Inoltre, gli Stati membri che hanno bisogno di migliorare le proprie statistiche relative alla sicurezza stradale sono convinti della necessità di adottare misure regolamentari. Ciò dimostra chiaramente che essi reputano le migliori pratiche insufficienti a migliorare le loro prestazioni in materia di sicurezza.

La rete stradale transeuropea esige livelli comuni di sicurezza elevati in tutta l'Unione europea, come constata lo stesso legislatore comunitario. Allorché un utente della strada si sposta sulla rete stradale, a prescindere dal luogo, ha diritto allo stesso elevato livello di sicurezza, a norma dell'articolo 2, paragrafo 2, lettera a), della decisione del Consiglio e del Parlamento n. 1692/1996⁹. Senza una metodologia coercitiva ed un impegno giuridico in tutto il territorio dell'Unione europea, gli Stati membri, da soli, non saranno in grado di garantire questo elevato livello comune di sicurezza, come dimostra la grande disparità dei bilanci degli Stati membri in materia di sicurezza.

Gli obiettivi della proposta possono essere realizzati più efficacemente a livello comunitario per le ragioni esposte di seguito.

La direttiva getterà le basi per definire procedure di sicurezza che aiuteranno l'Europa a realizzare il suo ambizioso obiettivo di drastica riduzione del numero di vittime sulla rete transeuropea. Grazie alla direttiva, la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali diventerà un sistema globale fondato sull'analisi approfondita degli incidenti, sull'identificazione dei progetti rischiosi, su una revisione degli orientamenti e dei programmi di formazione e sull'applicazione di misure correttive efficaci. La direttiva permetterà altresì di attenuare il rischio di azioni legali avviate contro i responsabili delle strade.

La direttiva renderà più efficace lo scambio delle migliori pratiche introducendo un insieme comune di requisiti fondamentali in materia di procedure nonché promuovendo e rendendo possibile la sua codificazione attraverso una procedura di comitologia.

⁹ Vi si legge: «tale rete deve garantire, in uno spazio senza frontiere interne, una mobilità durevole delle persone e delle merci, *alle migliori condizioni sociali e di sicurezza possibili...*»

Principio di proporzionalità

La proposta rispetta il principio di proporzionalità per le ragioni esposte in appresso.

La presente proposta mantiene un equilibrio fra due aspetti: proporre metodi convalidati per migliorare la sicurezza delle infrastrutture stradali da un lato, e limitare i costi amministrativi e gli altri costi di applicazione dall'altro, nel rispetto delle diverse pratiche e degli strumenti esistenti negli Stati membri. La proposta limita esplicitamente i requisiti ad un insieme minimo di elementi necessari a rafforzare la sicurezza e a diffondere le procedure più efficaci. L'obiettivo della presente proposta di direttiva consiste quindi nell'estendere tali misure alla totalità dell'UE senza definire norme tecniche né requisiti ma lasciando agli Stati membri la libertà di mantenere le procedure esistenti o di introdurre le proprie. Se le misure sono applicate integralmente, la sicurezza stradale sarà certamente integrata e presa in considerazione per tutto il ciclo di vita delle strade d'importanza europea, dalla fase della pianificazione a quella del funzionamento.

L'aumento dei costi sarà marginale e spesso rapidamente ammortizzato grazie alla diminuzione sia del numero sia dei costi degli incidenti e di una minore necessità di ricorrere ad onerose misure correttive, dopo la messa in servizio delle strade. Le misure proposte non comporteranno ritardi supplementari nella procedura di approvazione e nella fase di progettazione delle strade poiché la valutazione d'impatto e gli audit in materia di sicurezza avranno luogo parallelamente. La presente direttiva non richiede la creazione di nuovi uffici o posti di lavoro ma si appoggia su un più efficace utilizzo delle risorse esistenti.

Scelta degli strumenti

Strumenti proposti: una direttiva che richiede l'adozione di orientamenti relativi alla gestione della sicurezza delle infrastrutture e che affidi agli Stati membri il compito stabilire le modalità di applicazione.

Altri strumenti non sarebbero adeguati per le seguenti ragioni.

Lo scambio delle migliori pratiche è una soluzione che viene applicata da molti anni nell'Unione europea nonché a livello internazionale per migliorare la sicurezza delle infrastrutture stradali. Non si è potuto registrare alcun miglioramento generale delle prestazioni in materia di infrastrutture stradali. Inoltre, questa opzione non garantisce assolutamente che gli Stati membri continueranno a migliorare la sicurezza stradale. L'esperienza ha insegnato che, contando unicamente sullo scambio delle migliori pratiche, non si registrano progressi nel conseguimento dell'obiettivo di rafforzare la sicurezza stradale. Gli Stati membri che hanno più urgente bisogno di migliorare la sicurezza delle proprie infrastrutture chiedono un approccio giuridico strutturato a livello comunitario nel settore; ciò conferma che non hanno tratto profitto dallo scambio delle migliori pratiche.

L'armonizzazione della legislazione degli Stati membri per quanto riguarda la valutazione, gli audit, la gestione e le ispezioni nel settore della sicurezza stradale fornirebbe strumenti comuni di rafforzamento della sicurezza da cui gli utenti della strada ed il pubblico nel suo insieme trarrebbero il massimo giovamento. Tuttavia, gli Stati membri potrebbero opporsi ad un'armonizzazione ampliata che li metterebbe di fronte a numerosi ostacoli e difficoltà per le seguenti ragioni:

- la maggior parte degli Stati membri dovrebbe riorganizzare le proprie pratiche e la legislazione interna in materia di sicurezza stradale, anche se sono già state adottate ed applicate;
- le profonde differenze tra le metodologie già esistenti in materia di sicurezza stradale provocherebbero conflitti politici fra gli Stati membri e con la Commissione;
- orientamenti armonizzati non terrebbero conto delle differenze organizzative e socio-culturali fra gli Stati membri;
- l'armonizzazione è un processo lungo; il numero di vite così risparmiate non sarebbe quantificabile se non molti anni dopo e giustificerebbe solo parzialmente i notevoli sforzi compiuti ed i costi colossali sostenuti dagli Stati membri.

4) INCIDENZA FINANZIARIA

Applicata unicamente alle strade TEN, la direttiva consentirebbe di ridurre il numero di cittadini europei vittime di un incidente su questi assi riducendo ogni anno di 600 il numero di morti e di 7000 quello di feriti. Stando alle valutazioni finanziarie del Libro bianco, tali riduzioni permetterebbero agli Stati membri di risparmiare annualmente oltre 2,4 mrd EUR. Applicata alle autostrade ed alle strade principali, la direttiva comporterebbe una riduzione del numero di vittime calcolato attorno a circa 1 300 all'anno, ossia un risparmio annuo di 5 mrd EUR. Tali valori supereranno di gran lunga i costi.

Le conseguenze finanziarie delle quattro procedure sono valutate come segue:

- **valutazione d'impatto sulla sicurezza stradale:** i costi di realizzazione delle valutazioni d'impatto sulla sicurezza stradale possono essere calcolati grosso modo sulla base dei costi di analoghe valutazioni d'impatto ambientale (VIA). In generale, i costi connessi a tali VIA non superano lo 0,5% dei costi complessivi d'investimento di un progetto di costruzione. Solo in casi eccezionali tali costi superano l'1%. Per i progetti i cui costi d'investimento sono superiori ai 100 mio EUR, i costi delle VIA possono ammontare a solamente lo 0,2%, ossia 200 000 EUR.
- **Audit sulla sicurezza:** sono realizzati in concomitanza con la fase di progettazione e di costruzione della strada. Essi non dovrebbero quindi comportare alcun ritardo. I costi degli audit oscillano tra i 600 e i 6 000 EUR per ogni fase. In linea di massima, le valutazioni per i diversi paesi indicano che i costi degli audit sono di gran lunga inferiori all'1% dei costi di costruzione dell'intero progetto.
- **Ispezioni in materia di sicurezza stradale:** i costi delle ispezioni effettuate regolarmente variano fra i 600 ed i 1 000 EUR per chilometro di autostrada. Per un paese di grandi dimensioni che conta circa 5 000 km di rete stradale transeuropea si può calcolare che ciò rappresenti, per le strade soggette ai requisiti della direttiva, costi di ispezione che oscillano fra 3 e 5 mio EUR.
- **Gestione della sicurezza della rete:** è lecito supporre che tali costi siano paragonabili a quelli delle normali ispezioni di sicurezza stradale, effettuate regolarmente.

5) INFORMAZIONI SUPPLEMENTARI

Simulazione, fase pilota e periodo transitorio

È stato o sarà previsto un periodo transitorio.

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 71, paragrafo 1, lettera c),

vista la proposta della Commissione¹⁰,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹¹,

visto il parere del Comitato delle regioni¹²,

deliberando conformemente alla procedura prevista dall'articolo 251 del trattato¹³,

considerando quanto segue:

- (1) La rete transeuropea dei trasporti di cui alla decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 1996, sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti¹⁴ è di fondamentale importanza per favorire l'integrazione e la coesione in Europa e assicurare un elevato livello di benessere. Occorre garantire, in particolare, un elevato livello di sicurezza.
- (2) Nel suo Libro bianco del 12 settembre 2001 dal titolo "La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte"¹⁵ la Commissione ha segnalato la necessità di effettuare valutazioni d'impatto sulla sicurezza e audit in materia di sicurezza stradale onde individuare i tratti stradali ad alto rischio e affrontare i problemi connessi sul territorio comunitario. Essa fissa altresì l'obiettivo di dimezzare il numero di decessi sulle strade comunitarie fra il 2001 e il 2010.
- (3) Nella sua comunicazione "Programma di azione europea per la sicurezza stradale — Dimezzare il numero di vittime della strada nell'Unione europea entro il 2010 = una responsabilità condivisa"¹⁶, la Commissione ha individuato nell'infrastruttura stradale il terzo pilastro della politica di sicurezza stradale che dovrebbe apportare un

¹⁰ GU C [...], [...], pag. [...].

¹¹ GU C [...], [...], pag. [...].

¹² GU C [...], [...], pag. [...].

¹³ GU C [...], [...], pag. [...].

¹⁴ GU L 228 del 9.9.1996, pag. 1. Decisione modificata da ultimo dalla decisione 884/2004/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 167 del 30.4.2004, pag. 1).

¹⁵ COM(2001) 370 def.

¹⁶ COM(2003) 311 def.

considerevole contributo alla realizzazione dell'obiettivo di riduzione degli incidenti che si è prefissata l'Unione.

- (4) La definizione di procedure adeguate è essenziale per migliorare la sicurezza dell'infrastruttura stradale sulla rete stradale europea. Le valutazioni d'impatto della sicurezza stradale devono dimostrare, a livello strategico, le implicazioni che, in un progetto di infrastruttura, le varie alternative di pianificazione hanno per la sicurezza stradale. Inoltre, gli audit sulla sicurezza stradale dovrebbero individuare attentamente gli elementi pericolosi di un progetto di infrastruttura stradale. È pertanto opportuno definire procedure da adottare in questi due settori per rafforzare il livello di sicurezza delle infrastrutture nella rete stradale transeuropea. Le gallerie stradali, che sono oggetto della direttiva 2004/54/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa ai requisiti minimi di sicurezza per le gallerie della rete stradale transeuropea¹⁷, devono essere escluse.
- (5) Il livello di sicurezza delle strade esistenti deve essere rafforzato concentrando gli investimenti sui tratti che presentano il tasso più elevato di incidenti o il maggiore potenziale di riduzione degli incidenti. Sarebbe opportuno avvertire gli automobilisti che si immettono su un tratto stradale ad alto rischio; in tal modo essi potrebbero adeguare il loro comportamento e rispettare con più attenzione il codice stradale, in particolare i limiti di velocità.
- (6) La gestione della sicurezza della rete contiene un elevato potenziale nel periodo immediatamente successivo alla sua applicazione. Una volta affrontato il problema dei tratti stradali ad alto rischio e dopo aver adottato le opportune misure correttive, saranno le ispezioni preventive della sicurezza a svolgere un ruolo di maggiore rilevanza. Le ispezioni regolari sono uno strumento essenziale di prevenzione dei pericoli ai quali possono essere esposti tutti gli utenti della strada, segnatamente gli utenti vulnerabili, anche in caso di lavori stradali.
- (7) La formazione e la certificazione del personale incaricato della sicurezza in base a programmi di formazione e a strumenti di qualificazione convalidati dagli Stati membri permetteranno di dispensare agli operatori del settore le conoscenze aggiornate di cui hanno bisogno.
- (8) Onde assicurare un elevato livello di sicurezza stradale, gli Stati membri dovrebbero applicare orientamenti relativi alla gestione della sicurezza dell'infrastruttura. La notifica di tali orientamenti alla Commissione e la regolare elaborazione di relazioni d'applicazione spianeranno la strada ad un miglioramento sistematico nel settore della sicurezza delle infrastrutture a livello europeo. Su questa base sarà inoltre possibile evolvere, via via, verso un sistema più efficace. Le relazioni d'applicazione consentiranno inoltre ad altri Stati membri di individuare le soluzioni più efficaci mentre la sistematica rilevazione di dati provenienti da studi "prima/dopo" consentirà di scegliere le misure più efficaci in previsione di un'azione futura.
- (9) Poiché gli obiettivi dell'azione da intraprendere, ossia la definizione di procedure atte a garantire un livello sufficientemente elevato di sicurezza stradale in tutta la rete transeuropea non possono essere ottenuti in misura sufficiente dagli Stati membri e possono, quindi, a causa degli effetti della suddetta azione, essere raggiunti più

¹⁷ GU L 167 del 30.4.2004, pag. 39.

efficacemente a livello comunitario, l'Unione europea può adottare misure, conformemente al principio della sussidiarietà di cui all'articolo 5 del trattato. In base al principio di proporzionalità, quale è definito nel suddetto articolo, la presente direttiva non va al di là di quanto necessario per il raggiungimento di tali obiettivi.

- (10) Le misure necessarie all'applicazione della presente direttiva devono essere adottate a norma della decisione del Consiglio 1999/468/CE del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione¹⁸,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Oggetto e campo d'applicazione

1. La presente direttiva stabilisce procedure relative alle valutazioni d'impatto sulla sicurezza stradale, agli audit sulla sicurezza stradale ed alle ispezioni di sicurezza.
2. La presente direttiva si applica alle strade che fanno parte della rete pubblica transeuropea, siano esse in fase di progettazione, in costruzione o già funzionanti.

Essa non si applica alle gallerie disciplinate dalla direttiva 2004/54/CE del Parlamento europeo e del Consiglio.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini della presente direttiva si applicano le seguenti definizioni:

- 1) “*rete stradale transeuropea*”: la rete stradale descritta nell'allegato I, sezione 2, della decisione n. 1692/96/CE;
- 2) “*organo competente*”: qualsiasi organismo pubblico o privato, istituito a livello nazionale, regionale o locale, che partecipa, in funzione delle proprie competenze, all'attuazione della presente direttiva;
- 3) “*valutazione d'impatto sulla sicurezza stradale*”: un'analisi comparativa strategica dell'impatto di una nuova strada o di una modifica sostanziale della rete esistente sul livello di sicurezza della rete stradale;
- 4) “*audit della sicurezza stradale*”: controllo accurato, sistematico e tecnico delle caratteristiche di un progetto di costruzione di un'infrastruttura stradale dal punto di vista della sicurezza, nelle diverse fasi dalla pianificazione all'inizio del funzionamento;

¹⁸ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23. Decisione modificata dalla decisione 2006/512/CE (GU L 200 del 22.7.2006, pag. 11).

- 5) *“tratto stradale ad alto rischio”*: una sezione della rete stradale aperta al traffico da oltre un anno ed in cui è stato registrato un numero considerevole di incidenti mortali o gravi;
- 6) *“miglioramento della sicurezza nella rete stradale in funzionamento”*: la riduzione del numero di incidenti futuri incentrando le misure correttive sulle sezioni della rete in cui, nel corso degli anni precedenti, si sono verificati incidenti con maggiore frequenza ed in cui il potenziale di riduzione dei costi connessi agli incidenti è il più elevato;
- 7) *“ispezione di sicurezza”*: l'esame periodico, dal punto di vista della sicurezza, di una strada aperta al traffico;
- 8) *“orientamenti”*: le misure, adottate dagli Stati membri o dagli organi competenti, che definiscono le tappe da seguire e gli elementi da prendere in considerazione al momento dell'applicazione delle procedure di sicurezza fissate nella presente direttiva;
- 9) *“progetto d'infrastruttura”*: un progetto relativo alla costruzione di infrastrutture nuove ovvero al riassetto di infrastrutture esistenti che potrebbe avere un'incidenza significativa sulla sicurezza stradale.

Articolo 3

Valutazione d'impatto sulla sicurezza stradale

1. Gli Stati membri assicurano che una valutazione d'impatto sulla sicurezza stradale sia effettuata per tutte le diverse varianti dei progetti d'infrastruttura.
2. La valutazione d'impatto sulla sicurezza stradale va effettuata durante la fase di pianificazione iniziale, anteriormente all'approvazione del progetto d'infrastruttura conformemente ai criteri di cui all'allegato 1.
3. La valutazione d'impatto sulla sicurezza espone le considerazioni in materia di sicurezza stradale che hanno portato a scegliere la soluzione proposta. Essa fornisce inoltre le informazioni necessarie all'analisi costi/benefici delle diverse opzioni valutate.

Articolo 4

Audit della sicurezza stradale

1. Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché siano effettuati audit della sicurezza stradale per tutti i progetti d'infrastruttura.
2. Gli audit della sicurezza stradale sono effettuati conformemente ai criteri stabiliti all'allegato II della presente direttiva.

Gli Stati membri garantiscono che venga designato un revisore per effettuare l'audit delle caratteristiche di ideazione di un progetto d'infrastruttura.

3. L'audit costituisce parte integrante del processo di ideazione del progetto d'infrastruttura nelle fasi dello studio di fattibilità, degli studi preliminari, della

progettazione particolareggiata, nella fase di ultimazione e nella prima fase di funzionamento.

4. Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché il controllore definisca, in una relazione d'audit per ciascuna fase del progetto, gli aspetti della progettazione che possono rivelarsi critici per la sicurezza e formuli raccomandazioni atte a correggere gli aspetti pericolosi eventualmente messi in luce. Se i suddetti aspetti pericolosi sono messi in evidenza nel corso dell'audit ma la progettazione non viene rettificata prima della conclusione della fase di cui trattasi, in base alle indicazioni dell'allegato II, l'organo competente è tenuto a giustificare tale scelta in un allegato alla relazione.

Articolo 5

Miglioramento della sicurezza sulla rete stradale esistente

1. Gli Stati membri assicurano il miglioramento della sicurezza sulla rete stradale esistente. Essi adottano le misure necessarie affinché la gestione dei tratti stradali ad alto rischio e la gestione della sicurezza della rete siano fondate su un esame annuo del funzionamento della rete stradale conformemente all'allegato III.
2. Gli Stati membri classificano ciascun tratto della rete stradale transeuropea appartenente al loro territorio in base al suo potenziale di riduzione dei costi connessi agli incidenti.
3. Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché i tratti stradali ad alto rischio e i tratti che offrono il miglior potenziale di riduzione dei costi connessi agli incidenti siano valutati da un'équipe incaricata dell'ispezione. Almeno un membro di tale équipe deve soddisfare i requisiti applicabili ai controllori, requisiti definiti all'articolo 9.

Per ciascun tratto di cui al paragrafo 3, gli Stati membri valutano il potenziale di riduzione delle ferite gravi e dei decessi nel corso dei tre anni successivi, offerto dalle misure correttive previste al punto 3, lettere e) ed f) dell'allegato III, nonché i costi associati ad ognuna di tali misure.

4. Gli Stati membri classificano le misure di cui al punto 3, lettera f), dell'allegato III in ordine di priorità, sulla base del loro rapporto costi/benefici.
5. Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché gli utenti della strada siano avvertiti, con ogni mezzo adeguata, della presenza di un tratto stradale ad alto rischio.

Articolo 6

Ispezioni di sicurezza

1. Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché le strade di cui all'articolo 1, paragrafo 2, costituiscano l'oggetto di ispezioni di sicurezza destinate ad individuare i rischi connessi alla sicurezza stradale e di prevenire gli incidenti.

2. Le ispezioni di sicurezza comprendono ispezioni di routine e ispezioni dei lavori in corso. Esse sono effettuate secondo i criteri fissati all'allegato III.
3. Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché le ispezioni di routine siano realizzate ad intervalli regolari dall'organo competente. La frequenza di tali ispezioni deve essere sufficiente a garantire livelli adeguati di sicurezza per l'infrastruttura stradale in questione.
4. Fatti salvi gli orientamenti adottati ai sensi dell'articolo 8, gli Stati membri adottano orientamenti relativi alle misure di sicurezza temporanee applicabili ai lavori stradali. Essi provvedono altresì all'applicazione di un programma d'ispezione appropriato per assicurare la corretta applicazione di tali orientamenti.

Articolo 7

Gestione dei dati e strumenti

1. Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché l'organo competente rediga una relazione d'incidente completa per ciascun incidente, che causi uno o più decessi o feriti gravi, che si verifichi su una strada di cui all'articolo 1, paragrafo 2. La suddetta relazione deve contenere tutti gli elementi d'informazione elencati nell'allegato IV.
2. Gli Stati membri calcolano il costo sociale medio di un incidente mortale ed il costo sociale medio di un incidente grave che si verifica sul loro territorio. Gli Stati membri possono optare per una differenziazione più marcata dei tassi di costo che devono essere aggiornati perlomeno ogni cinque anni.

Articolo 8

Adozione e comunicazione di orientamenti

1. Per coadiuvare gli organi competenti nell'applicazione della presente direttiva, gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché siano adottati orientamenti entro tre anni a decorrere dall'entrata in vigore della direttiva. Tali orientamenti vengono messi a disposizione di tutte le parti interessate.
2. Gli Stati membri notificano alla Commissione gli orientamenti adottati a livello nazionale entro tre mesi dalla loro adozione o dalla loro modifica.

La Commissione li renderà disponibili su Internet.

Articolo 9

Designazione e formazione dei controllori e degli ispettori

1. Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché i programmi di formazione per i controllori della sicurezza stradale vengano adottati entro i tre anni successivi all'entrata in vigore della presente direttiva.

2. Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché i controllori e gli ispettori della sicurezza che svolgono le mansioni stabilite dalla presente direttiva seguano una formazione iniziale entro i cinque anni successivi all'entrata in vigore della presente direttiva; detta formazione dovrà essere sancita da un certificato di idoneità professionale. Successivamente essi dovranno seguire corsi di perfezionamento almeno ogni sette anni.
3. Gli Stati membri devono garantire che i controllori della sicurezza stradale siano titolari di un certificato di idoneità professionale. Si deve tener conto dei certificati rilasciati prima dell'entrata in vigore della presente direttiva .
4. Gli Stati membri devono garantire che i controllori siano designati in base ai seguenti criteri:
 - (a) i controllori devono possedere un'esperienza nei settori della progettazione stradale, delle tecniche della sicurezza stradale e dell'analisi degli incidenti;
 - (b) entro i due anni successivi all'adozione degli orientamenti da parte degli Stati membri in applicazione dell'articolo 8, gli audit della sicurezza stradale sono realizzati esclusivamente da controllori che soddisfano i requisiti di cui ai paragrafi 2 e 3;
 - (c) ai fini dell'audit del progetto d'infrastruttura, il controllore non deve partecipare né alla progettazione né al funzionamento del progetto d'infrastruttura interessato.

Allorché l'esecuzione degli audit è affidata ad un'équipe, perlomeno un membro della medesima deve soddisfare i criteri di cui ai paragrafi 2 e 3.

Articolo 10

Relazioni sull'applicazione della direttiva

1. Gli Stati membri riferiscono alla Commissione circa l'applicazione della presente direttiva cinque anni dopo la sua entrata in vigore, poi ogni quattro anni.
2. Le relazioni devono contenere:
 - a) l'individuazione delle organizzazioni incaricate dell'attuazione degli orientamenti;
 - b) una valutazione della necessità di modificare gli orientamenti relativi alla progettazione delle strade e alla segnaletica stradale, in particolare un elenco ed una descrizione delle progettazioni rivelatesi molto pericolose ovvero il cui potenziale di riduzione dei rischi è elevato;
 - c) le informazioni relative ai tassi, alle procedure ed agli elementi di costo utilizzati per il calcolo, conformemente all'articolo 7, paragrafo 2;
 - d) i recapiti degli organi competenti.

3. Un formato comune per l'elaborazione della relazione può essere adottato conformemente alla procedura di cui all'articolo 11, paragrafo 2.
4. La Commissione esamina le relazioni e le informazioni ottenute e presenta, eventualmente, una relazione al Parlamento europeo ed al Consiglio sull'attuazione della presente direttiva.
5. In caso di necessità, onde garantire un livello di sicurezza stradale uniformemente elevato sull'insieme della rete stradale transeuropea, devono essere adottati requisiti minimi relativi al contenuto degli orientamenti di cui all'articolo 8, paragrafo 1, in base alla procedura prevista all'articolo 11, paragrafo 2.

Articolo 11

Comitologia

1. La Commissione è assistita da un comitato.
2. Qualora si faccia riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE nel rispetto del disposto dell'articolo 8.

Il periodo previsto all'articolo 5, paragrafo 6, della decisione 1999/468/CE è di tre mesi.
3. Il comitato adotta il proprio regolamento interno.

Articolo 12

Recepimento

1. Gli Stati membri provvedono all'applicazione delle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il [...]. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni nonché una tavola di concordanza tra queste ultime e la presente direttiva.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della loro pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono definite dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle principali disposizioni della legislazione nazionale che adottano nel settore oggetto della presente direttiva.

Articolo 13

Entrata in vigore

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

Articolo 14

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, [...]

Per il Parlamento europeo

Il Presidente

[...]

Per il Consiglio

Il Presidente

[...]

ALLEGATO I

Valutazione d'impatto sulla sicurezza stradale

1. Componenti di una valutazione d'impatto sulla sicurezza stradale:

- a) definizione del problema;
- b) situazione attuale ed opzione dello *status quo*;
- c) obiettivi di sicurezza stradale;
- d) analisi dell'impatto delle opzioni proposte;
- e) confronto delle opzioni, fra cui l'analisi del rapporto costi/benefici;
- f) presentazione della soluzione ottimale.

2. Elementi da prendere in considerazione:

- a) numero degli incidenti, dei feriti e dei decessi; obiettivi di riduzione paragonati all'opzione dello *status quo*;
- b) scelta di itinerari e strutture di traffico;
- c) presenza di punti d'incrocio con le vie di comunicazione esistenti (uscite, incroci, svincoli, passaggi a livello);
- d) utenti vulnerabili (pedoni, ciclisti e motociclisti);
- e) flussi di traffico (numero di veicoli per categoria di veicolo).

ALLEGATO II

Audit della sicurezza stradale

1. Criteri applicabili nella fase dello studio di fattibilità:

- a) situazione geografica (pericolo di smottamenti, inondazioni, valanghe, ecc.);
- b) tipi di incroci/svincoli e distanze fra loro;
- c) numero e tipo di corsie;
- d) tipi di traffico autorizzati sulla nuova strada.

2. Criteri applicabili nella fase della progettazione preliminare:

- a) velocità massima;
- b) sezioni trasversali (larghezza della carreggiata, piste ciclabili, sentieri pedonali, ecc.);
- c) visibilità;
- d) disposizione di incroci e svincoli;
- e) fermate di linee di autobus e tram;
- f) passaggi a livello.

3. Criteri applicabili nella fase della progettazione particolareggiata:

- a) tracciato;
- b) allineamenti orizzontali e verticali;
- c) segnaletica verticale e segnaletica orizzontale;
- d) illuminazione;
- e) apparecchiature lungo le strade;
- f) ambiente ai margini della strada inclusa la vegetazione;
- g) ostacoli fissi ai margini della strada.

4. Criteri applicabili nella fase di ultimazione:

- a) comodità degli utenti in varie circostanze (ad esempio l'oscurità e il cattivo tempo);
- b) leggibilità della segnaletica verticale e della segnaletica orizzontale;
- c) aderenza del fondo stradale.

5. Criteri applicabili nella prima fase di funzionamento:

valutazione dei modelli di utilizzo alla luce dell'effettivo comportamento degli utenti.

La realizzazione di un audit in qualsiasi fase può comportare la necessità di riesaminare i criteri applicabili a fasi precedenti.

ALLEGATO III

Gestione dei tratti stradali ad alto rischio, gestione della sicurezza della rete e ispezione di sicurezza

1. Criteri per l'individuazione dei tratti stradali ad alto rischio

L'individuazione dei tratti stradali ad alto rischio tiene conto perlomeno del numero di incidenti mortali o che causano feriti gravi nel corso degli anni precedenti per unità di distanza e, nel caso di incroci e svincoli, per punto di intersezione.

2. Criteri per l'individuazione dei tratti stradali da esaminare più approfonditamente nell'ambito della gestione della sicurezza della rete

a) i tassi di costo unitari degli incidenti su un tratto stradale di una determinata categoria caratterizzata da buone pratiche vanno calcolati in termini di costi di incidenti/km.

b) Per ogni tratto di una determinata categoria stradale, il potenziale di riduzione dei costi degli incidenti/km corrisponde alla differenza fra il costo reale degli incidenti/km per la sezione considerata e il tasso di riferimento.

3. Criteri ed elementi che devono figurare nelle relazioni dell'équipe di ispezione e misure:

a) la delimitazione del tratto stradale;

b) il riferimento ad un'eventuale relazione anteriore sullo stesso tratto stradale;

c) l'esame delle relazioni di incidente;

d) il numero di decessi e di feriti gravi nel corso dei tre anni precedenti;

e) un pacchetto di misure correttive da mettere in atto entro un anno che preveda ad esempio:

- eliminazione degli ostacoli fissi al margine della strada o applicazione di dispositivi di protezione dei medesimi;
- limitazione della velocità e controllo della velocità a livello locale;
- miglioramento della visibilità in diverse condizioni meteorologiche e di luminosità;
- miglioramento delle condizioni di sicurezza delle attrezzature al margine della strada quali i sistemi di ritenuta stradale;
- miglioramento della visibilità, della leggibilità e della collocazione della segnaletica orizzontale (inclusa l'applicazione di rallentatori sonori) e della segnaletica verticale;
- protezione contro la caduta di sassi;
- miglioramento dell'aderenza/ruvidità del fondo stradale;

f) una serie di misure correttive da mettere in atto in un periodo superiore a un anno, fra le quali, ad esempio:

- nuova concezione dei sistemi di ritenuta stradale;
- inserimento di barriere protettive al centro strada;
- riorganizzazione degli schemi di sorpasso;
- miglioramento di incroci/svincoli/passaggi a livello;
- modifica dell'allineamento;
- modifica della larghezza stradale, aggiunta di una corsia d'emergenza;
- installazione di un dispositivo di gestione e di controllo del traffico;
- eliminazione dei potenziali conflitti con gli utenti della strada più vulnerabili;
- adeguamento della strada agli standard odierni;
- miglioramento o sostituzione del manto stradale.

ALLEGATO IV

Dati che devo figurare nelle relazioni di incidenti

Le relazioni di incidenti devono contenere i seguenti dati:

- 1) localizzazione esatta dell'incidente;
- 2) immagini e diagrammi del luogo dell'incidente;
- 3) data e ora dell'incidente;
- 4) informazioni relative alla strada, quali la natura della zona, il tipo di strada, il tipo di incrocio o di svincolo ma anche la segnaletica verticale, il numero di corsie, la segnaletica orizzontale, il rivestimento stradale, l'illuminazione e le condizioni meteorologiche, i limiti di velocità, gli ostacoli al margine della strada;
- 5) gravità dell'incidente, incluso il numero delle persone decedute, ricoverate in ospedale e leggermente ferite. In questo contesto, le persone rimaste uccise sono quelle decedute in seguito all'incidente entro i trenta giorni successivi al medesimo e le persone ricoverate sono quelle rimaste in ospedale almeno 24 ore in seguito all'incidente;
- 6) caratteristiche delle persone interessate: età, sesso, nazionalità, tasso di alcolemia, utilizzo o meno dei dispositivi di sicurezza;
- 7) dati relativi ai veicoli coinvolti (tipo, età, paese, eventuali dispositivi di sicurezza);
- 8) dati relativi all'incidente (tipo di incidente, tipo di collisione, manovre del veicolo e del conducente).

SCHEDA FINANZIARIA

1. DENOMINAZIONE DELLA PROPOSTA

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla gestione della sicurezza dell'infrastruttura stradale

2. QUADRO ABM/ABB (GESTIONE PER ATTIVITÀ/SUDDIVISIONE PER ATTIVITÀ)

Indicare la politica dell'UE e le relative attività interessate dall'azione:

Trasporti terrestri — Sicurezza stradale

3. LINEE DI BILANCIO

3.1. Linee di bilancio (linee operative e corrispondenti linee di assistenza tecnica e amministrativa (ex linee B e A) e loro denominazione:

BGUE-B2006-06.010211.00.03.C1-TREN.PMO

3.2. Durata dell'azione e dell'incidenza finanziaria:

5 anni

3.3. Caratteristiche di bilancio (aggiungere le righe necessarie):

Linea di bilancio	Tipo di spesa		Nuova	Partecipazione EFTA	Partecipazione di paesi candidati	Rubrica delle prospettive finanziarie
BGUE-B2006-06.010211.00.03.C1-TREN.PMO	SNO	SND ¹⁹	NO	NO	NO	n. 5

¹⁹ Stanziamenti non dissociati.

4. SINTESI DELLE RISORSE

4.1. Risorse finanziarie

4.1.1. Sintesi degli stanziamenti di impegno (SI) e degli stanziamenti di pagamento (SP)

milioni di EUR (al terzo decimale)

Tipo di spesa	Sezione n.		Anno n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 e segg.	Totale
---------------	------------	--	--------	-----	-----	-----	-----	-------------	--------

Spese di funzionamento²⁰

Stanziamenti di impegno (SI)	8.1.	a							
Stanziamenti di pagamento (SP)		b							

Spese amministrative incluse nell'importo di riferimento²¹

Assistenza tecnica e amministrativa (SND)	8.2.4.	c							
---	--------	---	--	--	--	--	--	--	--

IMPORTO TOTALE DI RIFERIMENTO

Stanziamenti di impegno		a+c							
Stanziamenti di pagamento		b+c							

Spese amministrative non incluse nell'importo di riferimento²²

Risorse umane e spese connesse (SND)	8.2.5.	d							
Spese amministrative distinte dalle risorse umane e dalle spese connesse, non incluse nell'importo di riferimento (SND)	8.2.6.	e	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0	0,217

Totale del costo indicativo dell'intervento

TOTALE SI comprensivo del costo delle risorse umane		a+c +d+ e	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0	0,217
TOTALE SP comprensivo del costo delle risorse umane		b+c +d+ e	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0	0,217

²⁰ Spesa che non rientra nel Capitolo xx 01 del Titolo xx interessato.

²¹ Spesa che rientra nell'articolo xx 01 04 del Titolo xx.

²² Spesa che rientra nel Capitolo xx 01, ma non negli articoli xx 01 04 o xx 01 05.

Cofinanziamento

Se la proposta prevede il cofinanziamento da parte degli Stati membri o di altri organismi (si prega precisare quali), indicare nella tabella seguente una stima del livello di cofinanziamento (si aggiungano altre righe se è prevista la partecipazione di diversi organismi):

milioni di EUR (al terzo decimale)

Organismo di cofinanziamento		Anno n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 e segg.	Totale
NO	f	0	0	0	0	0	0	0
TOTALE SI comprensivo di cofinanziamento	a+c +d+ e+f	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0	0,217

4.1.2. Compatibilità con la programmazione finanziaria

- La proposta è compatibile con la programmazione finanziaria in vigore.
- La proposta impone una riprogrammazione della corrispondente rubrica delle prospettive finanziarie.
- La proposta può comportare l'applicazione delle disposizioni dell'Accordo interistituzionale²³ (relative allo strumento di flessibilità o alla revisione delle prospettive finanziarie).

4.1.3. Incidenza finanziaria sulle entrate

- Nessuna incidenza finanziaria sulle entrate.
- La proposta ha la seguente incidenza finanziaria sulle entrate:

milioni di EUR (al primo decimale)

Linea di bilancio	Entrate	Prima dell'azione [Anno n-1]	Situazione a seguito dell'azione							
			[Anno n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ²⁴		
	a) Entrate in termini assoluti									
	b) Modifica delle entrate	Δ								

²³ Punti 19 e 24 dell'Accordo interistituzionale.

²⁴ Se la durata dell'azione si estende oltre 6 anni, aggiungere alla tabella il numero necessario di colonne.

4.2. Risorse umane ETP (compresi funzionari, personale temporaneo e esterno) — cfr. ripartizione al punto 8.2.1

Fabbisogno annuo	Anno n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 e segg.
Totale risorse umane	0	0	0	0	0	0

5. CARATTERISTICHE E OBIETTIVI

5.1. Necessità dell'azione nel breve e lungo termine

Un comitato dovrà assistere la Commissione nell'adozione di requisiti minimi per gli orientamenti richiesti dalla direttiva. Tali requisiti minimi debbono essere adottati entro i cinque anni successivi all'entrata in vigore della direttiva.

5.2. Valore aggiunto dell'intervento comunitario, coerenza ed eventuale sinergia con altri strumenti finanziari

I requisiti minimi saranno definiti sulla base degli orientamenti precedentemente adottati dagli Stati membri. La partecipazione della Comunità garantirà che le esigenze dei singoli Stati membri siano adeguatamente prese in considerazione ed interpretate.

5.3. Obiettivi e risultati attesi della proposta nel contesto della gestione del bilancio basato sulle attività (ABM) e relativi indicatori

Gli Stati membri trasmetteranno regolarmente alla Commissione relazioni in merito all'attuazione della direttiva ed alle conseguenze in termini di diminuzione del numero di incidenti mortali. I requisiti minimi per quanto riguarda gli orientamenti richiesti dalla direttiva saranno infine adottati.

5.4. Modalità di attuazione (indicativa)

Indicare di seguito la scelta del metodo o dei metodi²⁵ di attuazione:

- Gestione centralizzata***
 - diretta della Commissione
 - indiretta, con delega a:
 - agenzie esecutive
 - organismi istituiti dalle Comunità, a norma dell'articolo 185 del regolamento finanziario
 - organismi pubblici nazionali/organismi con funzioni di servizio pubblico
- Gestione concorrente o decentrata***
 - con Stati membri
 - con paesi terzi
- Gestione congiunta con organizzazioni internazionali (specificare)***

Osservazioni:

²⁵ Se è indicato più di un metodo, si prega di fornire ulteriori informazioni alla voce "Osservazioni" della presente sezione.

6. CONTROLLO E VALUTAZIONE

6.1. Sistema di controllo

Il comitato sarà gestito e presieduto dai funzionari della Commissione responsabili. Pertanto, l'evoluzione ed i progressi del comitato saranno oggetto di un controllo costante.

6.2. Valutazione

6.2.1. Valutazione ex-ante

senza oggetto

6.2.2. Provvedimenti adottati a seguito della valutazione intermedia/ex-post (sulla base dell'esperienza tratta da precedenti casi analoghi)

senza oggetto

6.2.3. Modalità e periodicità delle valutazioni successive

Il comitato si riunirà due volte all'anno.

7. PROVVEDIMENTI ANTIFRODE

Il comitato sarà gestito e presieduto dai funzionari della Commissione responsabili. Pertanto, l'evoluzione ed i progressi del comitato saranno oggetto di un controllo costante.

8. DETTAGLI SULLE RISORSE

8.1. Obiettivi della proposta in termini di costi finanziari

Stanziamenti di impegno in milioni di EUR (al terzo decimale)

(Indicare gli obiettivi, le azioni e i risultati)	Tipo di risultato	Costo medio	Anno n		Anno n+1		Anno n+2		Anno n+3		Anno n+4		Anno n+5 e segg.		TOTALE	
			N. di risultati	Costo totale	N. di risultati	Costo totale	N. di risultati	Costo totale								
OBIETTIVO OPERATIVO 1 ²⁶																
Riduzione del numero di decessi sulle strade dell'UE																
Azione 1		0,0217														
Comitato per la gestione della sicurezza dell'infrastruttura	Orientamenti sui requisiti minimi	per riunione del comitato 700 EUR x 31 (25 Stati membri + BG, RO, CH, NO, HR, TR)	2	0,0434	2	0,0434	2	0,0434	2	0,0434	2	0,0434	0	0	10	0,217
Sub-totale Obiettivo 1			2	0,0434	2	0,0434	2	0,0434	2	0,0434	2	0,0434			10	0,217
COSTO TOTALE			2	0,0434	2	0,0434	2	0,0434	2	0,0434	2	0,0434			10	0,217

²⁶

Quale descritto nella sezione 5.3.

8.2. Spese amministrative

8.2.1. Numero e tipo di risorse umane

Tipo di posto		Personale da assegnare alla gestione dell'azione utilizzando risorse esistenti e/o supplementari (numero di posti/ETP)					
		Anno n	Anno n+1	Anno n+2	Anno n+3	Anno n+4	Anno n+5
Funzionari o agenti temporanei ²⁷ (XX 01 01)	A*/AD	0	0	0	0	0	0
	B*, C*/AST	0	0	0	0	0	0
Personale finanziato ²⁸ con l'art. XX 01 02			0	0	0	0	0
Altro personale ²⁹ finanziato con l'art. XX 01 04/05			0	0	0	0	0
TOTALE			0	0	0	0	0

8.2.2. Descrizione dei compiti derivanti dall'azione

Gestione del comitato

8.2.3. Origine delle risorse umane (statutaria)

- Posti attualmente assegnati alla gestione del programma da sostituire o prolungare
- Posti pre-assegnati nell'ambito dell'esercizio APS/PPB (Strategia Politica Annuale/Progetto Preliminare di Bilancio) per l'anno n
- Posti da richiedere nella prossima procedura APS/PPB
- Posti da riassegnare usando le risorse esistenti nel servizio gestione interessato (riassegnazione interna)
- Posti necessari per l'anno n ma non previsti nell'esercizio APS/PPB dell'anno in questione

²⁷ Il cui costo NON è coperto dall'importo di riferimento.

²⁸ Il cui costo NON è coperto dall'importo di riferimento.

²⁹ Il cui costo è incluso nell'importo di riferimento.

8.2.4. *Altre spese amministrative incluse nell'importo di riferimento (XX 01 04/05 — Spese di gestione amministrativa)*

milioni di EUR (al terzo decimale)

Linea di bilancio (numero e denominazione)	Anno n	Anno n+1	Anno n+2	Anno n+3	Anno n+4	Anno n+5 e segg.	TOTAL E
1 Assistenza tecnica e amministrativa (inclusi gli afferenti costi del personale)	0	0	0	0	0	0	0
Agenzie esecutive ³⁰	0	0	0	0	0	0	0
Altra assistenza tecnica e amministrativa	0	0	0	0	0	0	0
- <i>intra muros</i>	0	0	0	0	0	0	0
- <i>extra muros</i>	0	0	0	0	0	0	0
Totale Assistenza tecnica e amministrativa	0	0	0	0	0	0	0

8.2.5. *Costi finanziari delle risorse umane e costi connessi non inclusi nell'importo di riferimento*

milioni di EUR (al terzo decimale)

Tipo di risorse umane	Anno n	Anno n+1	Anno n+2	Anno n+3	Anno n+4	Anno n+5 e segg.
Funzionari e agenti temporanei (XX 01 01)	0	0	0	0	0	0
Personale finanziato con l'art. XX 01 02 (ausiliari, END, agenti contrattuali, ecc.) (specificare la linea di bilancio)	0	0	0	0	0	0
Totale Costi risorse umane e costi connessi (NON inclusi nell'importo di riferimento)	0	0	0	0	0	0

Calcolo — *Funzionari e agenti temporanei*

senza oggetto

³⁰ Va fatto riferimento alla specifica scheda finanziaria relativa alle agenzie esecutive interessate.

Calcolo — *Personale finanziato con l'art. XX 01 02*

senza oggetto

8.2.6. *Altre spese amministrative non incluse nell'importo di riferimento*

milioni di EUR (al terzo decimale)

	Anno n	Anno n+1	Anno n+2	Anno n+3	Anno n+4	Anno n+5 e segg.	TOTALE
XX 01 02 11 01 – Missioni	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 02 – Riunioni e conferenze	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 03 – Comitati ³¹	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434		0,217
XX 01 02 11 04 – Studi e consulenze	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 05 – Sistemi di informazione	0	0	0	0	0	0	0
2 Totale altre spese di gestione (XX 01 02 11)	0	0	0	0	0	0	0
3 Altre spese di natura amministrativa (specificare indicando la linea di bilancio)	0	0	0	0	0	0	0
Totale Spese amministrative distinte dalle risorse umane e costi connessi (NON incluse nell'importo di riferimento)	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0	0,217

Calcolo — *Altre spese amministrative non incluse nell'importo di riferimento*

senza oggetto

³¹ Precisare il tipo di comitato e il gruppo cui appartiene.