



Bruxelles, 27 novembre 2018
(OR. en)

**Fascicolo interistituzionale:
2018/0129(COD)**

**14109/1/18
REV 1**

TRANS 530

RELAZIONE

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Consiglio
n. doc. prec.:	ST 14109/18
n. doc. Comm.:	ST 9040/18 + ADD 1
Oggetto:	Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali – Orientamento generale

I. INTRODUZIONE

1. Il 17 maggio 2018 la Commissione ha trasmesso la proposta in oggetto al Parlamento europeo e al Consiglio come parte del cosiddetto "terzo pacchetto sulla mobilità".
 - L'obiettivo principale della proposta è ridurre i casi di decesso e di ferite gravi a seguito di incidenti stradali.
 - La Commissione ritiene che con la direttiva in vigore non si stia conseguendo pienamente l'obiettivo di dimezzare gli incidenti mortali entro il 2020 e che, di conseguenza, sia necessaria un'azione rafforzata.
 - La Commissione rileva che una parte degli spostamenti sulla rete TEN-T avviene su strade con uno scarso livello di sicurezza. La Commissione osserva inoltre che le strade al di fuori della rete TEN-T presentano una scarsa sicurezza intrinseca e che vi sono enormi differenze tra i livelli di sicurezza stradale nelle diverse parti dell'Unione europea.

- Inoltre, la Commissione propone di promuovere l'armonizzazione e la condivisione delle conoscenze tra gli Stati membri, proteggere gli utenti della strada vulnerabili, migliorare l'impiego di nuove tecnologie e migliorare il seguito dato alla luce dei risultati delle procedure di gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali.
 - La proposta è stata presentata sotto forma di direttiva di modifica.
2. Il 19 luglio 2018 la commissione per i trasporti e il turismo (TRAN) del Parlamento europeo ha nominato relatrice Daniela Aiuto (EFDD, IT). La commissione per l'industria, la ricerca e l'energia (ITRE) ha deciso di non formulare un parere. La votazione della commissione è prevista per il 3 dicembre 2018.
 3. Il Comitato economico e sociale europeo ha adottato il suo parere sulla proposta il 17 ottobre 2018. Il Comitato europeo delle regioni non ha ancora espresso un parere.
 4. Il parlamento svedese (Riksdag) ha adottato un parere motivato sull'applicazione del principio di sussidiarietà. La Camera dei deputati e il Senato cechi hanno adottato risoluzioni sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e di proporzionalità.

II. LAVORI NELL'AMBITO DEGLI ORGANI DEL CONSIGLIO

5. Il Gruppo "Trasporti terrestri" ha avviato l'esame della proposta il 12 giugno 2018 con una presentazione generale della Commissione. Il 5 luglio 2018 è stata esaminata la valutazione d'impatto.
6. Nel corso della presidenza austriaca, il Gruppo ha discusso la proposta nelle riunioni dell'11 e 12 luglio, 20 e 24 settembre, 11 ottobre e 12 novembre. Una delle principali sfide del fascicolo è stata l'ampliamento del campo di applicazione e una revisione dell'attuale sistema di ispezioni. La Presidenza ha elaborato un compromesso tra il vecchio sistema di ispezioni e il nuovo approccio proattivo introdotto dalla Commissione.

7. L'introduzione di nuovi allegati ha richiesto una sostanziale riformulazione al fine di confermare il loro valore orientativo per gli Stati membri, senza imporre rigidi requisiti giuridici. La presidenza, ispirandosi alle proposte degli Stati membri, ha riformulato interamente due allegati al fine di renderli più semplici e più diretti. In entrambi i casi, il Gruppo ha trovato i compromessi ampiamente soddisfacenti.
8. L'attuale direttiva 2008/96/CE¹ è stata inserita anche nella proposta omnibus volta ad allineare le disposizioni sulla comitatologia nella legislazione dell'Unione², su cui è stato raggiunto un orientamento generale parziale il 20 marzo 2018³. La presidenza ha allineato la proposta in oggetto all'orientamento generale parziale e ha trasferito le modifiche già concordate. La presidenza ha inoltre proposto lievi modifiche al testo già concordato in quanto non rispecchiavano altre modifiche operative della direttiva di modifica.

III. PRINCIPALE QUESTIONE IN SOSPESO

9. Il Gruppo ha trattato ampiamente la maggior parte delle questioni. La Commissione non condivide pienamente il testo qui presentato. La presidenza ritiene tuttavia che l'attuale testo di compromesso rappresenti una soluzione equilibrata ma anche coerente delle questioni in gioco.

IV. CONCLUSIONI

10. Il Comitato dei rappresentanti permanenti ha approvato il testo di compromesso presentato dalla presidenza nell'allegato del presente documento. In seguito, il testo sarà presentato al Consiglio TTE (Trasporti) il 3 dicembre 2018 al fine di raggiungere un orientamento generale.

¹ 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, pagg. 59-67).

² Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che adatta agli articoli 290 e 291 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea una serie di atti giuridici che prevedono il ricorso alla procedura di regolamentazione con controllo (COM(2016) 0799 final - 2016/0400 (COD)).

³ Cfr. doc. ST 6933/18.

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 europeo¹,

visto il parere del Comitato delle regioni²,

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")³. I progressi verso il raggiungimento di questi obiettivi hanno tuttavia subito un arresto negli ultimi anni. Nel giugno 2017 il Consiglio ha approvato un nuovo obiettivo intermedio che prevede di dimezzare, entro il 2030, il numero di feriti gravi rispetto al 2020⁴.

¹ GU C, pag. .

² GU C, pag. .

³ Comunicazione della Commissione dal titolo "Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale: orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale" (COM(2010) 389 definitivo).

⁴ Conclusioni del Consiglio sulla sicurezza stradale con cui si approva la dichiarazione di La Valletta del marzo 2017 (La Valletta, 28 e 29 marzo 2017) (ST 9994/17).

- (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 Consiglio¹ 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 del Parlamento europeo e del Consiglio² 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 altre strade principali oltre la rete TEN-T dovrebbe contribuire in misura significativa a migliorare la sicurezza delle infrastrutture stradali in tutta l'Unione.

¹ 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).

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).

- (5 bis) Per garantire che tale estensione dell'ambito di applicazione produca l'effetto desiderato, è logico che le altre strade primarie comprendano almeno quelle strade che collegano importanti città o regioni appartenenti alla categoria di strade più elevata al di sotto della categoria "autostrada" nella classificazione stradale nazionale.
- (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.
- (6 bis) La direttiva 2008/96/CE riguarda unicamente le infrastrutture stradali. Il codice della strada non rientra pertanto nell'ambito di applicazione della presente direttiva, compresa la competenza degli Stati membri ad adottare decisioni, agendo di loro propria autorità, in materia di provvedimenti legislativi relativi alla circolazione stradale. È opportuno riconoscere le convenzioni sulla circolazione stradale del 1949 (di seguito, la "Convenzione di Ginevra sulla circolazione stradale") e del 1968 (di seguito, la "convenzione di Vienna sulla circolazione stradale"), nonché la convenzione sulla segnaletica stradale del 1968.
- (7) La valutazione della sicurezza stradale a livello di rete basata sul rischio è risultata uno strumento efficiente ed efficace per individuare i tratti della rete che 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 della sicurezza stradale a livello di rete dovrebbe consentire una migliore individuazione dei tratti stradali che presentano le più grandi opportunità di aumentare la sicurezza e in cui interventi mirati dovrebbero produrre i maggiori miglioramenti.
- (8 bis) Al fine di migliorare la qualità, l'obiettività e l'efficienza delle procedure di gestione della sicurezza stradale, è utile consentire agli Stati membri di avvalersi, se del caso, delle tecnologie in continua evoluzione per sottoporre a ispezione tratti stradali, documentare le condizioni di sicurezza stradale e raccogliere altri dati relativi alla sicurezza della rete stradale.

- (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. In particolare, ai risultati della procedura di valutazione della sicurezza stradale a livello di rete dovrebbero fare seguito ispezioni di sicurezza stradale mirate o, se possibile ed efficiente in termini di costi, interventi correttivi diretti volti a eliminare o ridurre i rischi per la sicurezza stradale senza creare oneri amministrativi eccessivi.
- (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.
- (10 bis) I finanziamenti e gli incentivi finanziari a livello dell'UE possono, in conformità delle condizioni applicabili, essere utilizzati per fornire sostegno a tali investimenti, integrando gli investimenti e gli incentivi nazionali corrispondenti.
- (11) I tratti della rete stradale contigui a gallerie della rete stradale transeuropea oggetto della direttiva 2004/54/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹ 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 considerati in tutte le procedure di GSIS dovrebbe quindi migliorarne la sicurezza sulla strada.
- (13) [...].
- (14) [...].

¹ Direttiva 2004/54/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa ai requisiti minimi di sicurezza per le gallerie della rete stradale transeuropea (GU L 167 del 30.4.2004, pag. 39).

- (15) La pubblicazione dei risultati delle valutazioni della sicurezza stradale a livello di rete dovrebbe consentire la comparazione del livello di sicurezza 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 2016¹. 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.

¹ GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

(18) Sono necessari interventi specifici per il costante miglioramento delle prassi di gestione della sicurezza. 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 esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio¹.

(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 ed è aggiunto il paragrafo 2 bis:
 1. "La presente direttiva richiede l'istituzione e l'attuazione di procedure relative alle valutazioni d'impatto sulla sicurezza stradale, ai controlli sulla sicurezza stradale, alle ispezioni di sicurezza stradale e alle valutazioni della sicurezza stradale a livello di rete da parte degli Stati membri.
 2. La presente direttiva si applica alle strade che fanno parte della rete transeuropea, alle autostrade e alle strade principali, siano esse in fase di progettazione, in costruzione o già aperte al traffico.
- 2 bis. Ciascuno Stato membro designa le strade principali nel suo territorio tenendo conto della propria classificazione stradale vigente. Ciascuno Stato membro notifica alla Commissione le strade principali nel suo territorio entro 24 mesi dall'entrata in vigore della presente direttiva. Gli Stati membri notificano eventuali modifiche successive.

¹ 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).

3. La presente direttiva si applica anche alle strade e ai progetti di infrastrutture stradali non contemplati dal paragrafo 2 che non sono situati nelle aree extraurbane, che non servono le proprietà che li costeggiano e che sono completati mediante il finanziamento dell'Unione, ad eccezione delle strade non aperte al traffico automobilistico generale (ad esempio le piste ciclabili) o delle strade non destinate al traffico generale (ad esempio le strade di accesso a siti industriali, agricoli o forestali)";

2) l'articolo 2 è così modificato:

a) il punto 1 è sostituito dal seguente:

4. "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 punti 2 bis e 2 ter:

"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 designata dagli Stati membri che collega importanti città o regioni;

2 quater) [...];”;

c) i punti 5 e 6 sono soppressi;

d) il punto 7 è sostituito dal seguente ed è aggiunto il punto 7 bis:

"6) [...];

7. "ispezione di sicurezza stradale mirata": indagine mirata per individuare condizioni pericolose, difetti e carenze che aumentano il rischio di incidenti e lesioni, sulla base di un sopralluogo di una strada o di un tratto di strada esistente;

7 bis) "ispezione di sicurezza stradale periodica": la verifica ordinaria periodica delle caratteristiche e dei difetti che esigono un intervento di manutenzione per ragioni di sicurezza;

e) è aggiunto il seguente punto 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 della sicurezza stradale a livello di rete

1. Gli Stati membri assicurano che sia eseguita la valutazione della sicurezza stradale a livello di rete sull'intera rete stradale aperta al traffico oggetto della presente direttiva.

1 bis. Le valutazioni della sicurezza stradale a livello di rete valutano il rischio di incidente e di gravità dell'impatto sulla base almeno dei seguenti elementi:

- un'indagine visiva, in loco o con mezzi elettronici, delle caratteristiche di progettazione della strada (sicurezza intrinseca); e

- un'analisi dei tratti della rete stradale aperti al traffico da oltre tre anni e in cui è stato registrato un numero considerevole di incidenti gravi in proporzione al flusso di traffico;
- [...].

1 ter. Gli Stati membri provvedono affinché la prima valutazione sia eseguita entro e non oltre il 2025. Le valutazioni successive della sicurezza stradale a livello di rete sono effettuate con una frequenza sufficiente a garantire livelli di sicurezza adeguati, comunque in ogni caso almeno ogni cinque anni.

2. Nel valutare la sicurezza stradale a livello di rete, gli Stati membri possono tenere conto delle componenti indicative stabilite nell'allegato III.

3. Sulla base dei risultati della valutazione di cui al paragrafo 1 e al fine di definire le priorità delle ulteriori misure necessarie, gli Stati membri classificano tutti i tratti della rete stradale in base al loro livello di sicurezza.

4. [...]

5. [...]"

4) l'articolo 6 è così modificato:

a) il titolo è sostituito dal seguente:

"Articolo 6

Ispezioni di sicurezza stradale periodiche";

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

1. "Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché siano eseguite ispezioni di sicurezza stradale periodiche con frequenza sufficiente a garantire livelli adeguati di sicurezza per l'infrastruttura stradale in questione;

b) il paragrafo[...] 2 è soppresso e il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

2. [...]
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 sei 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 della sicurezza stradale a livello di rete, effettuate ai sensi dell'articolo 5, facciano seguito ispezioni di sicurezza stradale mirate o interventi correttivi diretti.
 - 1 bis. Nell'effettuare le ispezioni di sicurezza stradale mirate, gli Stati membri possono tenere conto delle componenti indicative di cui all'allegato II bis.
 - 1 ter. Le ispezioni di sicurezza stradale mirate sono effettuate da gruppi di esperti. Almeno un membro del gruppo di esperti deve soddisfare i criteri di cui all'articolo 9, paragrafo 4, lettera a).
2. Gli Stati membri garantiscono che ai risultati delle ispezioni di sicurezza stradale mirate facciano seguito decisioni ragionate per stabilire l'eventuale necessità di interventi correttivi. In particolare, gli Stati membri individuano i tratti di strada in cui è necessario apportare miglioramenti della sicurezza delle infrastrutture stradali e, in base alle priorità, definiscono gli interventi finalizzati a migliorare la sicurezza di tali tratti.
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 che hanno un elevato potenziale di miglioramento della sicurezza e di risparmio dei costi connessi agli incidenti.
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.

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

Articolo 6 quater

Segnaletica orizzontale e segnaletica verticale

1. [...]

2. [...]

Al più tardi entro il [GU: inserire la data di entrata in vigore + tre anni], la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sulla segnaletica orizzontale e verticale nonché sulla loro visibilità e riconoscibilità sia da conducenti umani sia da veicoli dotati di sistemi di assistenza alla guida o di livelli di automazione più elevati. La relazione è elaborata di concerto con esperti nominati dagli Stati membri e include in particolare valutazioni sui seguenti aspetti:

- interazione tra le tecnologie di assistenza alla guida e l'infrastruttura;
- effetti dei fenomeni meteorologici e atmosferici sulla segnaletica verticale e orizzontale presente nel territorio dell'Unione;
- ruolo dei vari organismi internazionali nella definizione di standard e altri requisiti e
- tipo e frequenza degli interventi di manutenzione necessari alle diverse tecnologie, compresa una stima dei costi.

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.";

5 bis) all'articolo 7, è inserito il seguente paragrafo 1 bis:

"1 bis. La Commissione può stabilire, mediante atti di esecuzione, orientamenti secondo i quali segnalare nelle relazioni di incidenti la gravità dell'incidente, incluso il numero delle persone decedute e ferite. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 13, paragrafo 2.";

6) l'articolo 10 è sostituito dal seguente:

"Articolo 10

Scambio di 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 soppresso;

"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 2026 e successivamente ogni cinque anni sulla classificazione della sicurezza dei tratti stradali valutati a norma dell'articolo 5.";

9) l'articolo 12 è sostituito dal seguente:

"Articolo 12

Modifiche degli allegati

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 12 bis, con cui modifica gli allegati per adeguarli al progresso tecnico.";

10) è inserito il seguente articolo 12 bis:

"Articolo 12 bis

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 12 è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal *[GU: inserire la data di entrata in vigore]*. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.

3. La delega di potere di cui all'articolo 12 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
 4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale del 13 aprile 2016 "Legiferare meglio"¹.
 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) all'articolo 13, il paragrafo 3 è soppresso;

"Articolo 13

Procedura di comitato

3. [...]";
- 12) gli allegati sono modificati come indicato nell'allegato della presente direttiva.

¹ GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

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 24 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

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

1) nell'allegato I, il titolo è sostituito dal seguente:

**"ALLEGATO I
COMPONENTI INDICATIVE DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO SULLA SICUREZZA
STRADALE";**

2) l'allegato II è così modificato:

a) il titolo è sostituito dal seguente:

**"ALLEGATO II
COMPONENTI INDICATIVE DEI CONTROLLI SULLA SICUREZZA STRADALE";**

b) al punto 1 è aggiunta la seguente lettera n):

"n) disposizioni per gli utenti della strada vulnerabili:

- i) disposizioni per i pedoni,
- ii) disposizioni per i ciclisti,
- iii) disposizioni per i veicoli a motore a due ruote.";

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

"h) disposizioni per gli utenti della strada vulnerabili:

- i) disposizioni per i pedoni,
- ii) disposizioni per i ciclisti,
- iii) disposizioni per i veicoli a motore a due ruote;";

3) è inserito il seguente allegato II bis:

"ALLEGATO II bis"

COMPONENTI INDICATIVE DELLE ISPEZIONI DI SICUREZZA STRADALE MIRATE

Aspetti generali

- Valutare se il tipo di strada è adeguato allo scopo
- Verificare/valutare il limite di velocità e il rispetto della velocità e degli obblighi
- Valutare la sicurezza di tutti gli utenti della strada, in particolare degli utenti vulnerabili
- Valutare la funzionalità o la necessità di installare dispositivi di gestione e di controllo del traffico

Progettazione stradale

- Valutare la progettazione stradale - *valutare se la progettazione stradale è coerente con la funzione della strada (p. es. considerare la larghezza della strada, il numero di corsie, i limiti di velocità, i potenziali conflitti con pedoni e ciclisti)*
- Valutare il tracciato della strada e la progettazione di incroci e interscambi, compresi i passaggi a livello pedonali e stradali/ferroviari
- Valutare la funzione o la necessità di barriere stradali centrali
- Ispezionare l'ubicazione e la progettazione delle fermate dei trasporti pubblici
- Ispezionare l'ubicazione e la sicurezza delle aree di parcheggio e delle aree di sosta

Zona al margine della strada e pericoli esterni

- Ispezionare la zona al margine della strada - verificare l'eventuale presenza di ostacoli fissi o taglienti, corsi d'acqua, scarpate scoscese o pendenze
- Valutare la necessità di installare barriere di protezione contro cadute massi, frane, valanghe e cambiamenti climatici, ad esempio in caso di grossi flussi d'acqua

Apparecchiature stradali

- Ispezionare le apparecchiature ai margini della carreggiata - individuare eventuali pericoli e verificare l'efficacia dei sistemi
- Valutare la visibilità, la leggibilità, la collocazione e la funzione della segnaletica orizzontale e verticale

Caratteristiche della superficie stradale

- Ispezionare la qualità del manto stradale
- Esaminare i problemi a livello di attrito
- Ispezionare l'efficacia degli scoli sulla strada e a margine.";

4) l'allegato III è sostituito dal seguente:

**"ALLEGATO III
COMPONENTI INDICATIVE DELLE VALUTAZIONI DELLE STRADE A LIVELLO DI
RETE**

Dati di base: volume di traffico, possibilmente suddiviso per gruppi di utenti della strada

a) "Valutazione attiva" - progettazione stradale e caratteristiche di sicurezza sulla base di elementi di rischio noti:

- Progettazione per prevenire urti frontali.

Le strade a scorrimento veloce sono fisicamente separate al centro? (sì/no)

- Progettazione per prevenire incidenti singoli.

Le zone ai margini della strada sono progettate in modo da limitare il numero di decessi e di feriti gravi (inclusa l'assenza di ostacoli fissi (che non assorbono energia), scarpate scoscese e acque profonde) e le strade sono dotate di guardrail ove necessario? (sì/no)

- Progettazione per gli utenti della strada vulnerabili.

Esistono percorsi protetti ciclopedonali che costeggiano e attraversano la strada (SE tali utenti della strada possono percorrere la strada in questione)? Pedoni e ciclisti sono separati dai veicoli a motore quando il volume di tali gruppi di utenti è importante? (sì/no)

L'adattamento della velocità è garantito quando la strada è percorsa da diversi gruppi di utenti della strada (veicoli a motore, pedoni e ciclisti)? (sì/no)

- Progettazione per prevenire urti laterali.

Gli attraversamenti sono ben visibili? (sì/no)

Gli attraversamenti sono progettati in modo da evitare urti laterali (con angolazione di 90 gradi)? (sì/no)

b) "Valutazione reattiva" sulla base dei dati sugli incidenti/di un'analisi:

- numero e ubicazione degli incidenti mortali per gruppo di utenti della strada (compresi i punti neri);
- numero e ubicazione degli incidenti con feriti gravi per gruppo di utenti della strada.
- Rapporto tra il numero di decessi e di feriti gravi (numeratore) e i milioni di veicoli-chilometri (denominatore).";

5) l'allegato IV è così modificato:

a) il punto 1 è sostituito dal seguente:

1. "localizzazione più esatta possibile dell'incidente, comprendente le coordinate GNSS;"

b) il punto 5 è sostituito dal seguente:

"5) gravità dell'incidente;"
