



Consiglio
dell'Unione europea

Bruxelles, 18 maggio 2018
(OR. en)

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

**9040/18
ADD 4**

**TRANS 208
IA 136**

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	17 maggio 2018
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea

n. doc. Comm.:	SWD(2018) 176 final
----------------	---------------------

Oggetto:	DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE SINTESI DELLA VALUTAZIONE D'IMPATTO che accompagna il documento Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2008/96/EC sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali
----------	--

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento SWD(2018) 176 final.

All.: SWD(2018) 176 final



Bruxelles, 17.5.2018
SWD(2018) 176 final

DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE

SINTESI DELLA VALUTAZIONE D'IMPATTO

che accompagna il documento

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2008/96/EC sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali

{COM(2018) 274 final} - {SEC(2018) 226 final} - {SWD(2018) 175 final}

SCHEDA DI SINTESI

Valutazione d'impatto riguardo alla revisione della direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali e della direttiva 2004/54/CE relativa ai requisiti minimi di sicurezza per le gallerie della rete stradale transeuropea

A. Necessità di intervenire

Qual è il problema e perché si pone a livello dell'UE?

Nonostante i costanti interventi a livello dell'UE, nonché a livello nazionale e locale, la riduzione degli incidenti stradali mortali nell'Unione è ferma da qualche anno e sembra improbabile il raggiungimento dell'obiettivo strategico dell'UE di dimezzare, entro il 2020, la mortalità stradale rispetto al 2010. Serve un intervento rafforzato a tutto campo, anche per quanto concerne le infrastrutture stradali, che rimangono un'importante causa di incidenti e un fattore di gravità in circa il 30% degli incidenti. La valutazione d'impatto e le consultazioni hanno individuato due problemi principali: una grande quota di transiti sulla rete TEN-T nell'Europa orientale e una parte di quelli nell'Europa occidentale avvengono su strade con bassi livelli di sicurezza; è bassa anche la sicurezza intrinseca delle strade al di fuori della rete TEN-T. Esistono forti differenze tra il livello di sicurezza complessivo delle strade negli Stati membri dell'UE orientali e quello degli Stati membri occidentali.

Quali sono gli obiettivi da conseguire?

L'obiettivo generale dell'iniziativa proposta è ridurre i casi di decesso e di ferite gravi a seguito di incidenti stradali sulle reti stradali dell'UE, migliorando il livello di sicurezza delle infrastrutture stradali. I quattro obiettivi specifici sono: 1) promuovere l'armonizzazione e la condivisione delle conoscenze tra gli Stati membri riguardo alle procedure e ai requisiti; 2) proteggere gli utenti della strada vulnerabili; 3) migliorare l'impiego di nuove tecnologie e 4) migliorare il seguito dato alla luce dei risultati delle procedure di gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali.

Qual è il valore aggiunto dell'intervento a livello dell'UE (sussidiarietà)?

In generale, gli effetti esterni negativi del trasporto su strada, inclusi incidenti mortali e con feriti gravi, congestione e inquinamento, sono problemi transfrontalieri che non possono essere risolti unicamente con interventi a livello nazionale o locale. I principali vantaggi di un intervento dell'UE nel contesto di questa iniziativa risiedono nella convergenza verso livelli più elevati di sicurezza delle infrastrutture in tutta l'Unione. Viaggiare sulle strade di tutta l'UE diventerà più sicuro e i paesi meno efficienti potranno beneficiare dell'esperienza dei paesi più avanzati. La definizione a livello dell'UE di requisiti di prestazione generali, ad es. per la segnaletica orizzontale e verticale, agevolerà e accelererà l'impiego di nuove componenti per la sicurezza basate sulle caratteristiche delle infrastrutture stradali, come il sistema di mantenimento della corsia. Per quanto concerne gli utenti della strada vulnerabili, l'intervento a livello dell'UE garantirà che i programmi di valutazione delle strade considerino separatamente la sicurezza di tali utenti, con l'obiettivo di migliorarla in tutta la rete stradale principale dell'Unione.

B. Soluzioni

Quali sono le varie opzioni per conseguire gli obiettivi? Ne è stata prescelta una? In caso negativo, perché?

Le opzioni applicabili alla rete TEN-T (opzioni strategiche 1-3) e quelle applicabili alla parte della rete viaria al di fuori della rete TEN-T (opzioni strategiche A-C) sono state valutate separatamente.

Opzioni strategiche relative alla rete TEN-T

- **L'OS 1** consiste in interventi "morbidi" per promuovere la condivisione delle conoscenze, associati a interventi legislativi volti a migliorare la trasparenza delle procedure e a introdurre l'obbligo di prestare particolare attenzione alla valutazione sulla sicurezza degli utenti della strada vulnerabili e quello di agevolare l'impiego di nuove tecnologie. Essa realizza inoltre una migliore interfaccia tra la direttiva sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali (GSIS) e la direttiva sulla sicurezza delle gallerie.

- **L'OS 2** si basa sull'opzione 1 e introduce l'obbligo di dare seguito alle ispezioni attraverso piani di definizione delle priorità basati sul rischio, ispezioni della sicurezza a livello di rete e requisiti di prestazione generali per la segnaletica orizzontale e verticale.

- **L'OS 3** si basa sull'opzione 2 e introduce un livello di sicurezza minimo da raggiungere sulle strade della rete TEN-T, associato alla definizione di requisiti di prestazione minimi per l'arredo stradale (guardrail che tutelano la sicurezza dei motociclisti).

<p>Opzioni strategiche relative alla rete extra-TEN-T</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'OS A assoggetta qualsiasi progetto stradale sulla rete stradale nazionale finanziato, in tutto o in parte, con fondi dell'UE alle procedure descritte nella direttiva GSIS. - L'OS B rende obbligatorie le procedure dell'attuale direttiva GSIS per le strade nazionali/principali che non fanno parte della rete TEN-T. - L'OS C si basa sull'opzione strategica B ed estende gli interventi dell'opzione strategica 2 alle strade nazionali/principali che non fanno parte della rete TEN-T. <p>Le opzioni prescelte sono rispettivamente OS 2 e OS C. Queste due opzioni possono essere combinate.</p>
<p>Quali sono le opinioni dei diversi portatori di interessi? Chi sono i sostenitori delle varie opzioni?</p> <p>Gli interventi intesi a migliorare la trasparenza delle procedure e il seguito dato loro, nonché a rispondere in modo più efficace alle esigenze degli utenti della strada vulnerabili, ricevono ampio sostegno. Esiste inoltre un'apertura verso l'idea di ispezioni a livello di rete, anche se alcuni Stati membri esprimono preoccupazione riguardo alla prescrizione di un livello di sicurezza minimo per la rete TEN-T, soprattutto in termini di costi e di metodologia da utilizzare. L'estensione dell'ambito di applicazione oltre la rete TEN-T si è rivelata la proposta più controversa, laddove ONG e imprese preferiscono un'estensione, mentre le autorità degli Stati membri preferiscono limitare l'applicazione alla rete TEN-T.</p>
<p>C. Impatto dell'opzione prescelta</p>
<p>Quali sono i vantaggi dell'opzione prescelta (o in mancanza di quest'ultima, delle opzioni principali)?</p> <p>Si prevede che la combinazione delle opzioni strategiche 2 e C determinerà i seguenti effetti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Effetto positivo in termini di riduzione della mortalità stradale, pari a un numero stimato di 3 200 vite salvate e una riduzione stimata di 20 700 feriti gravi nell'arco del periodo 2020-2030 (14 650 vite salvate e 97 502 feriti gravi evitati per il periodo 2020-2050). - Dando adeguatamente seguito alle procedure di GSIS, in generale, e alle ispezioni a livello di rete, in particolare, si avranno molti interventi su piccola scala sulla rete stradale interessata. Tali attività vengono in genere svolte da PMI, destinate perciò a beneficiare dell'iniziativa. - Gli interventi potrebbero avere anche lievi ripercussioni positive sull'ambiente. Un minor numero di incidenti stradali potrebbe migliorare marginalmente il flusso generale del traffico, con conseguente riduzione della congestione e quindi del consumo energetico e delle emissioni atmosferiche. Tuttavia, questi effetti sono prevedibilmente molto limitati e pertanto non quantificabili.
<p>Quali sono i costi dell'opzione prescelta (o in mancanza di quest'ultima, delle opzioni principali)?</p> <p>Si stimano 9 444 milioni di euro in conseguenza dell'attuazione delle procedure pertinenti e dell'introduzione delle necessarie ristrutturazioni alla rete stradale.</p>
<p>Quale sarà l'incidenza sulle PMI e sulla competitività?</p> <p>Le PMI beneficeranno probabilmente di questa iniziativa (cfr. sopra). A causa della natura relativamente localizzata delle attività, non si prevedono effetti sulla competitività delle aziende dell'UE.</p>
<p>L'impatto sui bilanci e sulle amministrazioni nazionali sarà significativo?</p> <p>Sì, i costi dell'iniziativa saranno sostenuti dai bilanci e dalle amministrazioni nazionali. Tuttavia, i costi saranno più che compensati dai benefici sociali dell'iniziativa.</p>
<p>Sono previsti altri impatti significativi?</p> <p>No.</p>
<p>Proporzionalità?</p> <p>L'opzione prescelta non supera quanto necessario per risolvere il problema originario e raggiungere gli obiettivi dell'iniziativa. L'estensione dell'ambito di applicazione oltre la rete TEN-T è proporzionata, poiché è mirata al 15% della rete stradale in termini di lunghezza, una quota che tuttavia incide per circa il 39% degli incidenti mortali nell'UE. Per assicurare ulteriormente la proporzionalità, gli Stati membri saranno coinvolti nell'esatta definizione della rete stradale interessata.</p>
<p>D. Tappe successive</p>
<p>Quando saranno riesaminate le misure proposte?</p> <p>Una volta che il nuovo quadro legislativo sarà divenuto applicabile in tutta la sua interezza, i servizi della</p>

Commissione eseguiranno una valutazione per verificare l'effettivo raggiungimento degli obiettivi. Questa valutazione, basata sulla classificazione della sicurezza delle strade oggetto delle procedure, l'indicatore di progresso fondamentale definito nella valutazione d'impatto, è intesa a stabilire se i nuovi interventi abbiano prodotto un miglioramento della situazione.