

CAMERA DEI DEPUTATI N. 4867

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**DELL'ANNA, ANTONIO BARBIERI, BRUSCO, GERMANÀ, LUPI,
MAIONE, MONDELLO, OSVALDO NAPOLI, PAROLI, PINTO,
PAOLO RUSSO, STRADELLA**

Disposizioni per il miglioramento della sicurezza
delle strade italiane

Presentata il 31 marzo 2004

ONOREVOLI COLLEGHI !

Finalità della proposta di legge.

Per migliorare la sicurezza delle strade italiane oltre all'impegno di dotare il Paese di nuove e più moderne infrastrutture viarie è necessario realizzare una più qualificata manutenzione delle strade esistenti.

Non basta disciplinare i comportamenti dei guidatori in maniera più severa (vedi patente a punti), occorre anche mantenere le strade italiane secondo un minimo *standard* di sicurezza.

Si devono dotare le strade italiane di uno *standard* minimo di sicurezza a partire dalle dotazioni tecniche e logistiche affinché tutti i cittadini abbiano un pari

accesso alla mobilità sotto il profilo della sicurezza.

Gli aspetti più importanti contenuti nella proposta di legge sono:

1) l'istituzione di una Agenzia di vigilanza sulla sicurezza stradale e, in particolare, sulle dotazioni tecniche e logistiche della sicurezza;

2) l'acquisizione della consapevolezza che la dotazione tecnica e logistica della sicurezza stradale non è solo un assemblaggio di attività, ma viene costruita in stretta relazione alla mobilità, secondo le metodologie del *risk and crisis management*;

3) il dettagliato esame dei contenuti tecnici afferenti sia la produzione che la

posa in opera delle dotazioni e la previsione di una certificazione obbligatoria delle dotazioni di sicurezza, comprensiva del prodotto e della posa in opera;

4) l'esame dei vincoli giuridici attualmente ostativi ad una corretta gestione delle dotazioni di sicurezza e la previsione degli opportuni rimedi;

5) la previsione di una linea organica di finanziamenti per le dotazioni di sicurezza, che, allo stato, è inesistente.

Titolo I — Agenzia di vigilanza sulle dotazioni tecniche e logistiche della sicurezza stradale.

Nel testo si è prescelta una descrizione sintetica dell'istituzione e dei compiti dell'Agenzia di vigilanza sulle dotazioni tecniche e logistiche della sicurezza stradale, di seguito denominata « Agenzia », allocata presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, rinviando ad un successivo regolamento i dettagli dei processi e delle interazioni istituzionali con gli operatori, al fine di lasciare la scelta all'attuale impianto ministeriale dei modi migliori per operare il distacco delle funzioni di controllo sulle dotazioni di sicurezza.

Perché un'Agenzia, con autonomia funzionale e operativa dal Ministero per le sole dotazioni tecniche e logistiche della sicurezza stradale?

Perché dette dotazioni costituiscono il punto « sensibile » dell'esercizio della strada in sicurezza e la loro gestione si distacca con forza dalla fase costruttiva e di straordinaria manutenzione della strada, in quanto le dotazioni intavolano un dialogo costante con l'utenza, e se tale dialogo viene a mancare o ad essere incompleto per un qualche motivo, è sicuro che la circolazione veicolare ne risentirà, al minimo in termini di velocità commerciale, al peggio in termini di sinistrosità.

La trascuratezza con la quale vengono gestite le dotazioni di sicurezza nel nostro Paese non ha l'uguale negli altri Stati membri dell'Unione europea e si può dire che è addirittura peggiorata dopo l'abban-

dono dei presidi territoriali, delle case cantoniere e, da ultimo, con la devoluzione di gran parte delle strade dell'Ente nazionale per le strade (ANAS) alle regioni, sguarnite di competenze in materia stradale nella più parte dei casi.

Senza un centro di monitoraggio nazionale, che possa fruire di centri regionali gestiti a rete, seguendo un programma *standard* di base sulla gestione delle dotazioni tecniche e logistiche della sicurezza stradale, ogni tratta fa storia a sé e il diritto costituzionale di ogni cittadino a muoversi in libertà e in sicurezza in ogni parte del territorio, avuto riferimento ad un minimo di sicurezza, non si può dire che ad oggi sia garantito.

Per invertire questa tendenza al degrado gestionale nel quale versano le dotazioni non è sufficiente monitorare i « punti neri » della circolazione, ma occorre intervenire imponendo agli enti proprietari e concessionari delle strade di bonificare i percorsi viari e di approntare la conseguente manutenzione programmata, ma ove a ciò non si ottemperi, si dovrà attuare il principio di sussidiarietà a favore del potere centrale rappresentato in questa materia dall'Agenzia.

Ovviamente questo tipo di intervento « estremo » dovrà essere regolato in maniera uniforme su tutto il suolo nazionale, avuto riferimento ad un minimo di sicurezza stradale garantita per tutti e in tutte le strade.

Ciò comporta:

a) l'attivazione di un modello di gestione delle dotazioni tecniche e logistiche della sicurezza stradale, la realizzazione di piani di monitoraggio per indicatori e l'individuazione di coefficienti di mobilità e di sinistrosità in unità di tempo/spazio predeterminati;

b) la messa a punto di un sistema di *rating* che, rispetto al minimo di sicurezza garantita, premi gli enti proprietari che realizzano *standard* di sicurezza superiori alla media e punisca fino alla sussidiarietà quegli enti che reiteratamente non realizzano i minimi di sicurezza.

La proposta di legge prevede un momento di comunicazione alla opinione pubblica e agli addetti ai lavori annuale, affinché lo stato della sicurezza stradale sia noto a tutti.

Questo è il meccanismo che presiede al funzionamento dell'Agenzia: i dettagli attuativi verranno previsti nel regolamento di attuazione della legge adottato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di intesa con l'Agenzia.

Titolo II — Definizioni, dati, modelli standard afferenti le dotazioni di sicurezza.

Questo titolo si occupa di definizioni, che nell'attuale stato di dispersione legislativa e comportamentale, non esistono del tutto.

Abbiamo lavorato « per cuspidi » mettendo a fuoco i concetti più importanti quali:

a) la nozione di esercizio delle strade che si stacca nettamente da quella della costruzione, essendo la prima, per così dire, la parte *soft* del sistema, mentre la seconda ne rappresenta l'aspetto *hardware*. Mescolare queste due fasi ben distinte, come avviene attualmente nella normativa e nella prassi di affidamento delle gare di lavori, significa far prevalere le ragioni dei fatturati maggiori rispetto a quelle della qualità della comunicazione simbolica, che prende la propria efficienza dal buon fine del messaggio e coinvolge, quindi, elementi propri dei campi della comunicazione;

b) la nozione di dotazione tecnica e logistica della sicurezza stradale accorpa tutte quelle strutture che sono finalizzate alla sicurezza e ne viene fornito un elenco esaustivo. Ciascuna di queste dotazioni ha caratteristiche proprie costruttive, di installazione e di manutenzione programmata, ma il loro assieme costituisce la dotazione di sicurezza della tratta stradale. La nozione di dotazione di sicurezza non è descritta solo fine a se stessa ma raffrontata con la nozione di mobilità su

strada, a sua volta suddivisa in flussi di traffico e di incidentalità;

c) l'incrocio fra dotazione di sicurezza e mobilità integra l'individuazione del minimo di sicurezza che deve essere garantito su tutte le strade e per tutti gli utenti. Per realizzare questo modello, con la tecnica del *risk and crisis management*, occorre partire da alcune definizioni essenziali per determinare gli inventari e, all'interno di essi, operare le scelte per indicatori di rischio e per coefficienti di sicurezza in mobilità nelle unità di spazio e di tempo preselezionate.

Titolo III — Dotazioni di sicurezza. Contenuti tecnici.

Si tratta del titolo più corposo, che si divide in cinque capi.

La materia qui trattata è molta, dispersa in varie norme fra loro non coordinate, quando non addirittura contraddittorie fra di loro. Né sovviene il richiamo allo stato dell'arte, in quanto gli operatori fra di loro frammentati da interessi diversificati sia per dimensioni di impresa che per tipologia di lavorazioni, hanno maturato buone prassi ma non uno stato dell'arte afferente il complessivo campo delle dotazioni tecniche e logistiche della sicurezza stradale.

Segnaliamo, inoltre, che il campo meno strutturato delle dotazioni è senz'altro quello afferente le dotazioni logistiche, sul quale a livello regolamentare si dovrà molto lavorare.

La logistica, infatti, interagisce direttamente con il territorio e quindi va trattata separatamente dall'esercizio della strada, pur cooperando nella stessa sede.

Della logistica fa parte quella particolare attività che va sotto il nome di *crisis management*, così poco praticata e coordinata che, in occasione delle recenti nevicate che hanno bloccato in autostrada per giorni e notti intere gli automobilisti creando disagi senza precedenti, la protezione civile ha proposto di sussidiarla togliendola agli enti gestori delle strade.

La gestione delle dotazioni di sicurezza attraversa varie operazioni, dalla progettualità dell'intervento su strada, agli aspetti afferenti la produzione industriale della dotazione medesima, alla sua posa in opera, ai sistemi di appalto per l'affidamento di beni, servizi e lavori afferenti le dotazioni di sicurezza, alla loro certificazione.

Esaminiamo partitamente i vari aspetti.

CAPO I — Progettualità delle dotazioni di sicurezza.

La comunicazione e la protezione che le dotazioni di sicurezza devono assicurare alle tratte stradali non possono essere improvvisate ma devono rispondere alle leggi, allo stato dell'arte e alle modifiche approntate nel tempo dalla esperienza e dalla innovazione tecnologica.

Questa valutazione più matura dei piani di segnalamento potrà essere attuata nelle strade di nuova costruzione, ma per le strade già in esercizio occorre:

effettuare gli inventari in statica e in dinamica delle dotazioni di sicurezza, per individuare il punto di partenza su cui operare;

indi occorre procedere alla messa a norma, sempre in statica e in dinamica delle dotazioni, avuto riferimento alle norme giuridiche e tecniche, allo stato dell'arte, all'esperienza e alle innovazioni tecnologiche;

per determinare la dinamicità del sistema che si va ad instaurare occorre rilevare i flussi di traffico e le statistiche della sinistralità su tratte e unità di tempo predeterminate, al fine di rendere comparabili i coefficienti che ne derivano;

indi viene, anche a mezzo di simulazioni dove manchino le necessarie esperienze, elaborato il piano di segnalamento in statica e in dinamica, fruendo cioè di indicatori di efficienza della tratta e della organizzazione dell'ente proprietario e di coefficienti di pericolosità osservando gli andamenti della mobilità, nella doppia lettura dei flussi di traffico e di inciden-

zialità, osservati rispetto al minimo di sicurezza garantita a tutte le strade italiane;

l'idoneità nel tempo delle dotazioni di sicurezza viene assicurata da piani di manutenzione programmata, effettuati complessivamente, per tratte e per periodo, per tutte le dotazioni, ma avuto riferimento anche alle singole dotazioni che diversamente si atteggiano nei confronti della manutenzione programmata;

in finale di questo processo di standardizzazione delle dotazioni al minimo di sicurezza garantita alle tratte stradali emerge l'istituto della sussidiarietà che abbiamo precedentemente esposto.

CAPO II — Materiali, componentistica, prodotti afferenti le dotazioni di sicurezza.

Anche i materiali e i prodotti afferenti le dotazioni di sicurezza devono rispondere a *standard* tecnici e di legge (ciò in larga parte è stato assicurato dal codice della strada e dal suo regolamento), ma quanto alla certificazione di qualità e alla conformità le norme lasciano a desiderare, sono scoordinate e contraddittorie e avrebbero bisogno di assurgere a sistema entro il previsto regolamento.

Lo stesso discorso vale per le omologazioni dei prodotti e per l'installazione in strada delle dotazioni.

Questa riclassificazione delle dotazioni sotto il profilo della qualità e della sua certificazione, aggiornabile in via periodica, con il corollario della manutenzione programmata, deve trovare il suo necessario sbocco in bandi per l'acquisizione delle dotazioni non già al prezzo più basso, ma alle condizioni più vantaggiose. Analogamente all'altro capo, in finale di questo processo, si prevede la sussidiarietà nei casi di inottemperanza reiterata alle regole.

CAPO III — Esecuzione dei lavori afferenti le dotazioni di sicurezza.

Anche sotto il profilo della posa in opera, così come è già avvenuto per i

settori quali l'ambiente e i beni culturali, le dotazioni di sicurezza dovranno trovare protezione in sistemi di gara che consentano il prevalere della qualità rispetto al prezzo, consentendo, laddove la normativa non lo consente, il ricorso alla aggiudicazione alle condizioni più vantaggiose.

I lavoratori che eseguono lavori sulla strada devono essere muniti di attestati di idoneità rilasciati dalla ditta datrice di lavoro, che sarà obbligata a consentire corsi di qualificazione professionale da effettuare sotto il controllo dell'Agenzia.

I datori di lavoro dovranno fornire i connotati dello stato dell'arte usati nelle loro lavorazioni, quali normative UNI, usi e prassi di lavorazione, onde consentire una adeguata declinazione delle materie di insegnamento.

Infine i bandi dovranno essere gestiti dagli uffici sicurezza degli enti proprietari, al fine di tenerli distinti dai bandi afferenti altri settori di lavori pubblici di costruzione e di manutenzione straordinaria delle strade (prevalentemente OG3).

Anche su questo comparto vige il regime di sussidiarietà in caso di inadempienza alle norme di legge, ivi comprese quelle contenute nella presente proposta di legge.

CAPO IV — Controlli sugli appalti di vendita e di posa in opera delle dotazioni di sicurezza.

L'assenza generalizzata dei controlli non riguarda solo le dotazioni già installate, ma anche nel corso dei lavori fino ai collaudi.

Questa materia, di fatto, vede una ampia casistica che potrà trovare migliore definizione nel regolamento.

Valga, tuttavia, una notazione generale per tutto questo campo di controlli: attualmente, per il prevalere della filosofia del prezzo più basso rispetto alla qualità, i controlli riguardano prevalentemente il conteggio degli interventi. Con il prevalere della qualità, invece, i controlli dovranno essere effettuati in profondità sulla efficienza del prodotto e della sua colloca-

zione, sulla adeguatezza della organizzazione, eccetera.

Quanto alle vertenze, si privilegia l'arbitrato rispetto al ricorso al giudice amministrativo in corso di gara e all'autorità giudiziaria ordinaria nella parte di esecuzione dei lavori, anche se questa possibilità trova qualche ostacolo.

CAPO V — Obbligatorietà della certificazione delle dotazioni di sicurezza.

Tutti gli interventi fin qui previsti a livello di produttori e di prodotti, di progettualità dei piani di segnalamento, di posa in opera delle dotazioni di sicurezza trovano una certificazione finale per tratte e in via obbligatoria di tutte le dotazioni di sicurezza con riferimento al minimo di sicurezza garantita.

Al di sopra di tale minimo la certificazione sarà contraddistinta da un *rating* superiore e, al di sotto, da uno inferiore ad una determinata somma. Tale certificazione a punti potrebbe trovare iscrizione segnaletica sulle strade così certificate, alla stessa stregua di ristoranti e alberghi che da diversi anni hanno adottato questo tipo di graduatoria.

Si potrebbe arrivare a dedurre che, per le strade con *rating* superiore ad una soglia predeterminata, sia ammesso il pagamento di un pedaggio stradale: questo, tuttavia, non l'abbiamo incluso nella legge, ma potrebbe essere inserito nel regolamento.

Analogamente le strade che sono declassificate per assenza successiva dei requisiti, potrebbero perdere l'opportunità di imporre pedaggi all'utenza, così mal governata.

Titolo IV — Eliminazione di vincoli giuridici afferenti le dotazioni di sicurezza.

Anche questo comparto risente molto di una nutrita casistica, che meglio potrà essere affrontata nel regolamento.

Qui ci preme evidenziare i punti angolari:

1) le gare per l'aggiudicazione della gestione delle dotazioni di sicurezza devono essere tenute distinte dalle gare di costruzione e di manutenzione straordinaria delle strade;

2) le modalità di aggiudicazione non possono più essere al prezzo più basso, ma alle condizioni più vantaggiose, a prescindere dall'ammontare dei lavori;

3) è ammesso subappalto solo all'interno delle categorie di qualificazione delle società organismi di attestazione (SOA) definite per le dotazioni di sicurezza (OS9, OS10, OS12, OS24, OS34, OG10) mentre è vietato il subappalto fra queste categorie ed altre esterne alle dotazioni di sicurezza, a cominciare dalla OG3, che attualmente assorbe in subappalto la più parte delle gare afferenti le dotazioni di sicurezza;

4) è ammesso appalto concorso per le dotazioni di sicurezza che comportano una particolare progettualità, così come l'appalto misto, indipendentemente dal valore della gara;

5) occorrono regole per l'attività delle società miste pubblico/private in materia di gestione di dotazioni di sicurezza;

6) si devono promuovere i consorzi di enti locali proprietari di strade al fine di rendere più omogenea ed efficace la gestione delle dotazioni di sicurezza;

7) si deve tendere ad evitare i conflitti di competenza (fra enti o fra uffici dello stesso ente) e i conflitti di interesse fra operatori (collegamenti societari). A quest'ultimo riguardo l'Agenzia tiene un elenco, da aggiornare, di tutti gli imprenditori che operano nel settore delle dotazioni redatto in base alle iscrizioni SOA prima evidenziate.

Titolo V — Finanziamenti per le dotazioni di sicurezza.

La proposta di legge prevede un coordinamento delle varie fonti di finanzia-

mento delle dotazioni di sicurezza. Tale coordinamento si rende indispensabile dopo la devoluzione di due terzi delle strade dell'ANAS alle regioni.

Oltre al coordinamento delle disposizioni di finanziamento occorre anche procedere ad uniformare le procedure di accesso che sono allo stato le più disparate e talora anche cervelotiche.

Si suggerisce anche il ricorso all'auto-finanziamento da parte degli enti locali proprietari tramite emissione di titoli del tesoro comunale ovvero tramite la capacità di imposizione fiscale, per un titolo, quello della sicurezza minima sulle strade, di tutta dignità.

Si prevede, infine, che lo 0,5 per cento di questi stanziamenti sia destinato ad ausiliare l'associazionismo delle vittime della strada che rendano servizi utili ai propri aderenti.

Rileviamo, in finale di questo punto, che sarebbe molto più efficace una fonte di finanziamento unificata per le dotazioni di sicurezza, ma ci rendiamo altresì conto della difficoltà di massificare questa spesa che vede stazioni appaltanti al massimo differenziate fra di loro.

In ogni caso, ogni anno l'Agenzia dovrà effettuare un preventivo e, a fine esercizio, redigere un consuntivo della spesa per le dotazioni di sicurezza sul suolo nazionale, al fine di meglio programmare in prosieguo gli interventi e la loro omogenea disposizione sul territorio per concedere a tutti gli utenti della strada pari opportunità rispetto al viaggiare in sicurezza.

Titolo VI — Norme finali.

L'Agenzia è istituita con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti da emanare entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della legge. Entro tre mesi dalla data di istituzione dell'Agenzia è adottato il regolamento di attuazione della legge, con decreto dello stesso Ministro, di intesa con l'Agenzia.

Onorevoli colleghi, se la legge entrerà in vigore al più presto, avremo cominciato a risolvere il problema della sicurezza delle strade esistenti, causa principale di incidentalità, unitamente ai comportamenti colposi di guida.

Questo comporterà uno sforzo economico che potrebbe risultare minimo se si riesce a coordinare e a meglio canalizzare i vari finanziamenti che da più parti affluiscono in maniera indifferenziata alla sicurezza stradale, sicché spesso vengono dispersi più sul versante della comunicazione che non su quello dell'intervento strutturale.

D'altronde l'obiettivo della legge è quello di assicurare un livello minimo di

sicurezza sulle strade italiane, ma uguale per tutti.

Obiettivi più ambiziosi si potranno realizzare quando il sistema sarà avviato e si sarà affermato.

Molti altri interventi occorre fare per la sicurezza stradale e in più direzioni, ma vi assicuriamo che questo delle dotazioni di sicurezza è il più sensibile per eliminare o ridurre la pericolosità delle tratte: d'altronde la individuazione di « buchi neri » quanto ad incidentalità stradale che si riscontra in alcune arterie nazionali sta a dimostrare che le caratteristiche di pericolosità delle strade incidono talora in maniera prevalente rispetto alle cattive condotte dei guidatori.

PROPOSTA DI LEGGE

TITOLO I

AGENZIA DI VIGILANZA SULLE DOTAZIONI TECNICHE E LOGISTICHE DELLA SICUREZZA STRADALE

ART. 1.

(Istituzione dell'Agenzia di vigilanza sulle dotazioni tecniche e logistiche di sicurezza stradale).

1. È istituita l'Agenzia di vigilanza sulle dotazioni tecniche e logistiche di sicurezza stradale presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di seguito denominata « Agenzia ».

2. L'Agenzia esercita la propria attività in coordinamento con la Consulta nazionale per la sicurezza stradale della cui esperienza l'Agenzia stessa si avvale ai fini della programmazione dei propri interventi.

ART. 2.

(Compiti dell'Agenzia).

1. All'Agenzia sono attribuiti i seguenti compiti:

a) fare effettuare agli enti proprietari delle strade gli inventari delle dotazioni tecniche e logistiche della sicurezza stradale, di seguito denominate « dotazioni di sicurezza », sia in maniera statica che dinamica, ovvero in rapporto alla mobilità, nelle componenti principali costituite dai flussi di traffico e dalla incidentalità; gli inventari sono redatti secondo appositi programmi elettronici elaborati dalla stessa Agenzia;

b) fare eseguire agli enti proprietari delle strade le bonifiche necessarie in base

ai rilievi emersi dagli inventari previsti dalla lettera *a*);

c) monitorare periodicamente il mantenimento a norma della rete stradale *standard* e delle relative dotazioni di sicurezza;

d) controllare che gli enti proprietari delle strade attuino i piani di manutenzione programmata delle dotazioni di sicurezza;

e) individuare, ai fini dell'esercizio delle proprie attività, idonee strutture regionali che operano sui territori di competenza avvalendosi dell'esperienza delle consulte provinciali per la sicurezza stradale;

f) mantenere, sia a livello centrale che periferico, rapporti costanti con la realtà sociale;

g) acquisire e amministrare i fondi necessari per l'esercizio delle proprie attività e per assicurare la tenuta a norma della rete nazionale delle dotazioni di sicurezza secondo gli *standard* da essa stabiliti;

h) ogni altra iniziativa che si renda necessaria per l'attuazione delle proprie finalità.

ART. 3.

(Agenzie regionali).

1. L'Agenzia, ai fini dell'attuazione dei compiti di cui all'articolo 2, si avvale di una rete di agenzie regionali istituite dagli assessorati regionali competenti per la viabilità.

2. Alle agenzie regionali fanno capo le consulte provinciali per la sicurezza stradale per gli aspetti afferenti le dotazioni di sicurezza.

3. L'attività di gestione di monitoraggio della tenuta a norma e della manutenzione programmata delle dotazioni di sicurezza è organizzata dall'Agenzia privilegiando programmi elettronici che gli enti proprietari delle strade testano in via sperimentale.

ART. 4.

(Provvedimenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti).

1. L'Agenzia è organo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dotato di autonomia funzionale per i compiti ad essa attribuiti ai sensi dell'articolo 2.

2. In conformità a quanto previsto dal comma 1, i provvedimenti in materia di vigilanza sulle dotazioni di sicurezza sono assunti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con atto amministrativo, su proposta motivata dell'Agenzia.

ART. 5.

(Relazione annuale).

1. L'Agenzia trasmette al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti una relazione annuale nella quale illustra il grado di funzionamento delle dotazioni di sicurezza, le finalità che si intendono perseguire, i dati statistici e ogni altro dato utile a illustrare l'attività svolta per il raggiungimento dell'obiettivo della diminuzione degli incidenti stradali, in conformità a quanto previsto dall'Unione europea.

TITOLO II

DEFINIZIONI, DATI, MODELLI STANDARD AFFERENTI LE DOTAZIONI DI SICUREZZA

ART. 6.

(Nozione di messa in esercizio delle strade).

1. La messa in esercizio delle strade è rappresentata dal rapporto fra le dotazioni di sicurezza e la mobilità intesa nella duplice accezione di flussi e di incidentalità. Tale rapporto deve essere stabilito sulla base di indicatori di pericolosità per unità di tempo e di tratte osservate.

2. I dati statistici rilevati ai sensi del comma 1 sono elaborati e trattati a mezzo di programmi elettronici forniti dall'Agenzia agli enti proprietari delle strade, che li utilizzano e possono proporre eventuali modifiche o implementazioni.

ART. 7.

(Nozione di dotazioni di sicurezza).

1. Le dotazioni di sicurezza costituiscono l'aspetto centrale della messa in esercizio delle strade.

2. Le dotazioni di sicurezza sono le seguenti:

- a) segnaletica orizzontale;
- b) segnaletica verticale;
- c) segnaletica e attrezzature complementari;
- d) barriere di protezione e parasassi;
- e) barriere antirumore;
- f) colonnine per il soccorso stradale;
- g) dispositivi e metodiche di gestione delle crisi e dei rischi in generale;
- h) segnaletica luminosa e semaforica;
- i) pannelli dissuasivi;
- l) altre strutture aventi caratteristiche analoghe.

3. Le dotazioni di sicurezza costituiscono pertinenza dell'infrastruttura stradale.

ART. 8.

(Nozione di manutenzione programmata per tratte delle dotazioni di sicurezza).

1. Le dotazioni di sicurezza costituiscono l'aspetto principale dell'obbligo di manutenzione programmata delle tratte stradali.

2. Per la segnaletica orizzontale l'obbligo di cui al comma 1 può essere esteso

alla messa a norma del piano stradale su cui insiste la stessa segnaletica nonché dei bordi stradali sui quali insistono la segnaletica verticale e le barriere.

3. La manutenzione di cui al comma 2 deve essere programmata secondo piani diversificati nel tempo e nelle modalità di attuazione con costi di gestione distinti dalla costruzione a nuovo, dalla manutenzione straordinaria e dagli interventi di pura necessità.

4. I costi della manutenzione programmata per tratte delle dotazioni di sicurezza rapportati all'esercizio di competenza sono inclusi nel bilancio di previsione annuale degli enti proprietari delle strade e non possono subire decurtazioni per patti di stabilità o per mancanza di disponibilità finanziarie o di cassa. In tale ultima eventualità l'ente proprietario deve provvedere affinché sia sempre assicurato il finanziamento degli interventi di manutenzione programmata per tratte delle dotazioni di sicurezza.

ART. 9.

(Nozione di mobilità su strada).

1. Ai fini della presente legge la mobilità è costituita dai mezzi circolanti su strada in rapporto all'unità di tempo e di tratta.

2. Gli indicatori di pericolosità della circolazione stradale sono calcolati sulla base del numero e della gravità degli incidenti per numero di chilometri di tratta stradale osservata.

3. Il rapporto interno alla mobilità tra flussi e sinistrosità è espresso con indicatori di influenza o di indifferenza in base alla osservazione della tratta stradale e delle relative dotazioni di sicurezza.

4. L'Agenzia dispone che il piano di messa a norma delle dotazioni di sicurezza dia priorità temporale e di finanziamento alle tratte stradali ritenute più pericolose sulla base degli indicatori previsti dai commi 2 e 3.

ART. 10.

(Rapporto tra dotazioni di sicurezza e mobilità).

1. Gli indicatori di mobilità relativi ai flussi e alla sinistrosità di cui all'articolo 9, comma 3, devono essere rapportati allo stato delle infrastrutture stradali, con particolare attenzione alle dotazioni di sicurezza delle strade.

2. Sulla base dell'osservazione e del monitoraggio della tratta stradale, il rapporto di cui al comma 1 è definito di influenza o di indifferenza.

3. Nella valutazione del rapporto di cui al presente articolo si considerano, altresì, eventuali soluzioni di innovazione tecnologica relative ad attrezzature, brevetti e processi in grado di fornire soluzioni più adeguate ai problemi della circolazione stradale.

TITOLO III

DOTAZIONI DI SICUREZZA.
CONTENUTI TECNICI

CAPO I

Progettualità delle dotazioni
di sicurezza

ART. 11.

(Inventari statici e dinamici delle dotazioni di sicurezza e successivi aggiornamenti).

1. L'Agenzia commissiona agli enti proprietari delle infrastrutture viarie l'effettuazione dell'inventario delle dotazioni di sicurezza per tratte stradali, redatto in conformità alle disposizioni del regolamento di attuazione della presente legge di cui all'articolo 42, di seguito denominato « regolamento ».

2. L'inventario di cui al comma 1 è effettuato periodicamente al fine di monitorare lo stato delle dotazioni di sicurezza relativo alla manutenzione e all'aggiorna-

mento, tenuto conto dei punti di maggiore pericolosità delle tratte stradali in relazione alla incidentalità potenziale e agli incidenti già avvenuti.

ART. 12.

(Messa a norma in statica e in dinamica delle dotazioni di sicurezza).

1. Unitamente agli inventari di cui all'articolo 11, è progettata la messa a norma delle dotazioni di sicurezza, tenuto conto della normativa vigente, dello stato dell'arte e della pericolosità reale e virtuale della tratta stradale esaminata, in conformità al regolamento, mediante specifici programmi elettronici.

ART. 13.

(Rilevamento dei flussi di traffico su unità di tempo su tratte stradali).

1. L'Agenzia incarica gli enti proprietari delle strade di rilevare i flussi di traffico per unità di tempo per tratte, in conformità al regolamento, mediante appositi programmi elettronici.

ART. 14.

(Statistiche della sinistrosità su unità di tempo per tratte stradali).

1. L'Agenzia richiede agli enti proprietari delle strade di effettuare rilievi statistici afferenti la sinistrosità delle tratte amministrate anche per punti di massima sinistrosità, in conformità al regolamento, mediante appositi programmi elettronici.

2. L'Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni private e di interesse collettivo e l'Associazione nazionale delle imprese di assicurazione sono chiamati a collaborare ai fini dell'attuazione e dell'aggiornamento dei rilievi statistici previsti al comma 1.

ART. 15.

(Elaborazione di piani di segnalamento in via statica e dinamica anche a mezzo di simulazioni).

1. L'Agenzia richiede agli enti proprietari di strade l'elaborazione per tratte di piani di segnalamento fissi, mobili, a messaggeria variabile e logistici, in conformità a quanto previsto dal decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e successive modificazioni, connessi con gli inventari previsti dall'articolo 11, e predisposti ai sensi del regolamento, mediante appositi programmi elettronici.

2. I piani di cui al comma 1 sono integrati con i dati afferenti la mobilità relativi ai flussi di traffico e alla sinistrosità, facendo ricorso ad appositi programmi elettronici nonché a simulazioni delle probabili situazioni.

3. Nei piani di segnalamento sono indicati i siti e le modalità di installazione della segnaletica pubblicitaria, stabiliti in modo da non ostacolare la visibilità delle dotazioni di sicurezza.

ART. 16.

(Idoneità nel tempo delle dotazioni di sicurezza. Piani di manutenzione programmata per singoli sottogruppi delle dotazioni).

1. Effettuata la messa a norma ai sensi del presente capo, la tratta stradale deve essere sottoposta a manutenzione programmata da parte degli enti proprietari delle strade, attuata ai sensi del regolamento, mediante specifici programmi elettronici.

ART. 17.

(Sussidiarietà).

1. L'Agenzia controlla che i progetti di cui al presente capo siano attuati e gestiti dagli enti proprietari delle strade in con-

formità ai regolamenti predisposti dalla medesima Agenzia.

2. Qualora l'ente proprietario della strada non collabori con l'Agenzia nella testazione, nella modifica e nell'aggiornamento dei progetti, la stessa Agenzia può subentrare nella gestione delle dotazioni di sicurezza della strada, addebitandone il costo all'ente inadempiente con un sovrapprezzo parametrato al maggior lavoro costituito dalla riprogettazione della tratta interessata.

3. Ai fini di cui al presente articolo, l'Agenzia si avvale dei servizi integrati infrastrutture e trasporti, istituiti ai sensi dell'articolo 43 del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300, e successive modificazioni.

CAPO II

Materiali, componentistica, prodotti
affidenti le dotazioni di sicurezza

ART. 18.

(Certificazione dei materiali delle dotazioni di sicurezza).

1. I materiali impiegati per le dotazioni di sicurezza sono sottoposti a certificazione di qualità obbligatoria, in conformità al regolamento, sentite le associazioni più rappresentative dei produttori di materiali impiegati nelle dotazioni di sicurezza e della certificazione di cui all'articolo 19.

ART. 19.

(Certificazione della componentistica).

1. Le varie componenti delle dotazioni di sicurezza devono essere obbligatoriamente assoggettate a certificazione di qualità ai sensi del regolamento, sentite le associazioni più rappresentative a livello nazionale dei produttori di componenti e della certificazione.

ART. 20.

(Certificazione di prodotto delle dotazioni dei sicurezza e loro omologazione).

1. La certificazione di prodotto delle dotazioni di sicurezza è obbligatoria unitamente, ove richiesto dalla normativa vigente in materia, alle omologazioni del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi del regolamento, sentite le associazioni più rappresentative a livello nazionale dei produttori del prodotto finale delle stesse dotazioni di sicurezza e della certificazione.

2. La certificazione di cui al comma 1 tiene altresì conto della certificazione delle componenti e dei materiali insiti nel prodotto finale.

3. L'annotazione della certificazione di prodotto unitamente all'autorizzazione all'esercizio della ditta fabbricante da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti deve essere apposta sul retro della dotazione di sicurezza con l'indicazione della data e del numero d'ordine dei medesimi provvedimenti.

ART. 21.

(Autorizzazione dell'ente proprietario alla installazione in strada delle dotazioni di sicurezza).

1. L'ente proprietario della strada installa le dotazioni di sicurezza con un atto tecnico-amministrativo a valere sui piani di segnalamento deliberati sulla tratta in oggetto, i cui estremi sono obbligatoriamente trascritti sul retro della dotazione medesima.

2. L'annotazione di cui al comma 1 comprende: il riferimento alla data e al numero d'ordine del piano di segnalamento e, all'interno di questo, il numero identificativo della dotazione di sicurezza inserita nel citato piano con la relativa data di installazione.

ART. 22.

(Bandi tipo per l'acquisizione delle dotazioni di sicurezza).

1. L'acquisto delle dotazioni di sicurezza è effettuato mediante procedura di appalto con bandi tipo predisposti dall'Agenzia e destinati agli enti proprietari delle strade.

2. I bandi di cui al comma 1 devono essere redatti esclusivamente per le dotazioni di sicurezza e non possono riguardare altre forniture.

3. È consentito abbinare l'acquisto di dotazioni di sicurezza con la loro posa in opera e con servizi connessi purché per tali lavori, ancorché non prevalenti, nel bando di gara si faccia riferimento, rispettivamente, alle categorie SOA OS9, OS10, OS12, OS34 previste dal regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 25 gennaio 2000, n. 34, anche per lavori inferiori a 150.000 euro.

4. Nei bandi di gara è altresì previsto l'obbligo di presentazione della certificazione di prodotto e dell'autorizzazione alla fabbricazione rilasciata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

ART. 23.

(Sussidiarietà dell'Agenzia).

1. L'Agenzia controlla che le certificazioni e gli atti amministrativi previsti dal presente capo siano attuati in conformità a quanto stabilito dal medesimo capo e dal regolamento.

2. Ove l'ente proprietario della strada non ottemperi a quanto stabilito dal presente capo o non si attivi per i necessari controlli di conformità, l'Agenzia può subentrare ad esso addebitando il costo degli interventi all'ente stesso con un sovrapprezzo commisurato ai maggiori oneri di riprogettazione.

3. Ai fini di cui al presente articolo, l'Agenzia si avvale dei servizi integrati infrastrutture e trasporti, istituiti ai sensi

dell'articolo 43 del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300, e successive modificazioni.

CAPO III

Esecuzione dei lavori afferenti le dotazioni di sicurezza

ART. 24.

(Posa in opera della segnaletica e delle barriere).

1. L'Agenzia indica agli enti proprietari delle strade le procedure per la collocazione della segnaletica verticale lungo le tratte stradali sentiti l'Istituto di normazione UNI per quanto concerne il regolamento tecnico vigente in materia e le categorie più rappresentative a livello nazionale delle dotazioni di sicurezza di segnaletica verticale per quanto concerne lo stato dell'arte.

2. Le procedure di cui al comma 1 possono essere incluse in un programma elettronico predisposto dall'Agenzia, che è testato in via sperimentale, ed eventualmente modificato dagli enti proprietari delle strade.

3. Le disposizioni di cui ai commi 1 e 2 si applicano anche per la collocazione della segnaletica orizzontale, complementare e delle barriere di protezione e antirumore.

ART. 25.

(Lavoratori che eseguono la posa in opera delle dotazioni di sicurezza in strada. Patente di posa).

1. I datori di lavoro che eseguono lavori di posa in opera di dotazioni di sicurezza sulle strade devono prevedere appositi corsi di formazione per i propri capi squadra ai fini del rilascio dell'idoneità all'esercizio dei medesimi lavori.

2. I corsi di formazione di cui al comma 1 sono predisposti e realizzati

direttamente dall'Agenzia o affidati a terzi sulla base di programmi forniti dalla stessa Agenzia; il loro onere è posto a carico delle imprese appaltatrici che operano nella posa in opera di dotazioni di sicurezza sulle strade. Al termine dei corsi è previsto un esame finale per il rilascio della apposita patente di posa.

3. Il possesso della patente di posa di cui al comma 2 è obbligatorio ai fini dell'esercizio dell'attività ed è richiesto nei bandi di posa in opera delle dotazioni di sicurezza.

ART. 26.

(Fabbricanti e posatori di dotazioni di sicurezza. Codice di disciplina sullo stato dell'arte).

1. L'Agenzia, in collaborazione con le categorie imprenditoriali del comparto delle dotazioni di sicurezza più rappresentative a livello nazionale, redige un apposito codice di disciplina sullo stato dell'arte.

2. Nella redazione del codice di cui al comma 1, l'Agenzia provvede all'integrazione tra gli aspetti tecnici e le concrete soluzioni derivanti dalla pratica quotidiana sulle strade.

3. Il codice di cui al presente articolo costituisce l'unico riferimento ufficiale allo stato dell'arte per la manutenzione programmata delle tratte stradali.

CAPO IV

Controlli sugli appalti di vendita e di posa in opera delle dotazioni di sicurezza

ART. 27.

(Controlli della certificazione di prodotto).

1. Il controllo della certificazione di prodotto delle dotazioni di sicurezza e, nei capitolati speciali di appalto, delle loro

componenti e dei materiali impiegati, avviene all'atto della aggiudicazione dell'appalto.

2. Ai fini del controllo di cui al comma 1 le ditte devono fornire adeguata garanzia per i prodotti difettosi nei confronti di terzi eventualmente danneggiati.

ART. 28.

(Bandi di posa in opera delle dotazioni di sicurezza. Controlli operativi).

1. All'atto della firma del contratto relativo all'aggiudicazione dei lavori di posa in opera delle dotazioni di sicurezza, l'ente proprietario della strada controlla che la ditta o l'impresa che ha vinto la gara di appalto possieda i requisiti prescritti per svolgere i lavori.

2. Qualora i requisiti di cui al comma 1 non sussistano o siano insufficienti, l'ente proprietario della strada può dare un termine, non superiore a quindici giorni, al soggetto aggiudicatario affinché provveda; decorso inutilmente tale termine, la gara è affidata al soggetto concorrente che segue in ordine di graduatoria.

3. Al fine di valutare l'adeguatezza dei mezzi messi a disposizione dal soggetto aggiudicatario per dare esecuzione ai lavori oggetto dell'appalto, l'ente proprietario della strada utilizza un apposito coefficiente di produzione costituito dal rapporto tra il valore dei lavori, i tempi di realizzazione, le risorse umane e le attrezzature da impiegare secondo lo stato dell'arte, avuto riferimento alla qualificazione SOA dell'appaltatore e tenuto conto dei processi operativi *standard* previsti dal regolamento.

ART. 29.

(Bandi misti di forniture, di posa in opera e di servizi globali. Controlli di fatto).

1. Qualora il bando di gara preveda una fornitura mista di beni e di lavori, per questi ultimi deve essere richiesta l'attestazione SOA per le categorie interessate,

anche per lavori inferiori a 150.000 euro, e, all'atto della stipula dai contratti post-aggiudicazione, deve essere effettuato il controllo operativo sulla adeguatezza delle strutture dell'appaltatore, ai sensi di quanto previsto dall'articolo 28.

ART. 30.

(Bandi di manutenzione programmata delle dotazioni di sicurezza. Controlli di fatto).

1. I bandi di manutenzione programmata delle dotazioni di sicurezza, nella forma dell'appalto integrato o della produzione generale di forniture, devono essere abbinati obbligatoriamente alle gare di posa in opera delle medesime dotazioni.

2. Nel bando di manutenzione programmata deve essere prevista l'erogazione di prestazioni minime rapportate ai flussi di mobilità e all'ambiente nel quale vengono installate le dotazioni di sicurezza.

3. In caso di contratto di manutenzione programmata non comprensivo della posa in opera delle dotazioni di sicurezza l'Agenzia subentra all'ente proprietario della strada inadempiente e provvede direttamente a far eseguire la manutenzione programmata, addebitandone l'onere allo stesso ente, con un sovrapprezzo determinato sulla base dei maggiori costi della riprogettazione della tratta stradale.

4. L'Agenzia fornisce contratti *standard* di manutenzione programmata per le singole dotazioni di sicurezza agli enti proprietari delle strade, che devono essere applicati anche alle tratte stradali già in esercizio a mezzo di programmi elettronici.

5. Gli oneri sostenuti per la diffusione su tutta la rete viaria degli interventi di manutenzione programmata previsti dal presente articolo sono posti in parte a carico della finanza locale, oltre il patto di stabilità fino ad un massimo del 3 per cento del bilancio dell'ente proprietario della strada e per la restante parte a carico delle risorse destinate a tale fine del Piano nazionale della sicurezza stradale, secondo una tabella adottata dall'Agenzia.

ART. 31.

(Individuazione di figure giuridiche negli appalti per la fornitura di dotazioni di sicurezza).

1. Il subappalto dei lavori di posa in opera di dotazioni di sicurezza deve essere dichiarato nominativamente all'atto dell'aggiudicazione.

2. Il subappaltatore di cui al comma 1 deve possedere le categorie SOA previste per l'esecuzione dei lavori subaffidati, unitamente agli altri requisiti previsti dalla legislazione vigente in materia e, in particolare, dalla presente legge.

3. Negli appalti e nei subappalti di cui al presente capo le eventuali proposte dei soggetti appaltatori possono essere prese in considerazione qualora ineriscano a progetti di innovazione tecnologica, predisposti sulla base di esperienze utilmente esperite in altri Paesi membri dell'Unione europea.

4. Nella gestione degli appalti e dei subappalti di cui al presente capo è privilegiato il dialogo competitivo fra soggetto appaltante e soggetto appaltatore.

ART. 32.

(Collaudi delle dotazioni di sicurezza).

1. Il collaudo delle installazioni delle dotazioni di sicurezza è effettuato con modalità separate per i seguenti fattori: materiali, componenti, prodotto finito e installazione.

2. Tutti i bandi, le aggiudicazioni e i collaudi afferenti le gare di posa in opera di dotazioni di sicurezza sono trasmessi dagli enti proprietari delle strade all'Agenzia con una apposita relazione semestrale sullo stato delle dotazioni di sicurezza nelle tratte stradali amministrare dagli stessi enti.

3. L'Agenzia, sulla base delle relazioni di cui al comma 2, procede al controllo sullo stato di attuazione della presente legge e sulla conformità tra bandi, aggiudicazioni e relativi collaudi.

4. L'Agenzia trasmette una relazione annuale all'Autorità per la vigilanza sui lavori pubblici, contenente dati statistici ed eventuali proposte innovative in materia di interventi afferenti le dotazioni di sicurezza.

5. L'Agenzia mantiene un rapporto costante con l'Autorità per la vigilanza sui lavori pubblici su questioni di carattere generale o su singoli casi relativi ai lavori di messa in sicurezza della rete stradale a mezzo delle apposite dotazioni.

ART. 33.

(Vertenze su gare di affidamento delle dotazioni di sicurezza).

1. Tenuto conto della rilevanza sociale delle dotazioni di sicurezza, per la risoluzione delle vertenze fra stazione appaltante e appaltatore è privilegiato lo strumento arbitrale e di ciò è fatta esplicita menzione nei relativi bandi di gara.

2. Le vertenze tra i soggetti di cui al comma 1 sia arbitrali che al tribunale amministrativo regionale sono comunicate all'Agenzia; analoga comunicazione è effettuata per le denunce e gli esposti all'Autorità per la vigilanza sui lavori pubblici presentati da terzi interessati alla sospensione della gara ritenuta illegittima.

CAPO V

Obbligatorietà della certificazione delle dotazioni di sicurezza

ART. 34.

(Certificazione per tratte delle dotazioni di sicurezza).

1. Entro tre anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, per l'intera rete stradale nazionale è fatto obbligo di procedere alla certificazione delle dotazioni di sicurezza, in modo separato relativamente ai loro aspetti individuati ai sensi della medesima legge: materiali,

componenti, prodotti finiti, piani di segnalamento, processi di posa in opera.

2. Ai fini della certificazione di cui al comma 1 l'Agenzia emana apposite linee guida e norme regolamentari, sentite le associazioni più rappresentative a livello nazionale della certificazione e delle dotazioni di sicurezza.

3. Scaduto il termine di cui al comma 1 senza che l'ente proprietario della strada abbia provveduto alla certificazione, sono sospesi, nei confronti del medesimo ente, i finanziamenti e le agevolazioni previsti dalla legislazione vigente in materia e, in particolare, dal Piano nazionale per la sicurezza stradale e dalla presente legge.

4. L'ente proprietario della strada che non ha provveduto alla certificazione delle tratte amministrare quanto a dotazioni di sicurezza è altresì punibile ai sensi dell'articolo 2050 del codice civile e pertanto soggetto ad eventuali richieste di terzi danneggiati o di rivalse delle imprese di assicurazione in caso di incidente stradale.

TITOLO IV

ELIMINAZIONE DI VINCOLI GIURIDICI AFFERENTI LE DOTAZIONI DI SICUREZZA

ART. 35.

(Separazione delle gare di posa in opera e manutenzione programmata delle dotazioni di sicurezza dalle opere di costruzione delle strade).

1. Le gare per la messa a norma ai fini della manutenzione programmata delle dotazioni di sicurezza devono essere gestite con appositi bandi dedicati, con esclusione di qualsiasi altra attività non afferente le citate dotazioni e il loro migliore insediamento,

2. Gli appalti effettuati in violazione dell'obbligo di cui al comma 1 sono considerati nulli.

3. L'Agenzia vigila sull'attuazione dell'obbligo di cui al comma 1 al fine di impedire che le dotazioni di sicurezza

siano installate senza i prescritti requisiti e controlli in sede di subappalto alle opere generali costituenti la categoria prevalente.

ART. 36.

(Requisiti richiesti alle imprese per la costruzione e la posa in opera di dotazioni di sicurezza).

1. Le imprese che costruiscono dotazioni di sicurezza devono essere autorizzate alla costruzione delle stesse dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, previo parere favorevole dell’Agenzia, rilasciato in base ai parametri tecnici, organizzativi e finanziari definiti dalla stessa Agenzia in conformità alla legislazione vigente in materia.

2. Le imprese autorizzate alla costruzione di dotazioni di sicurezza sono inserite in un apposito elenco aggiornato ogni anno e pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* con provvedimento del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

3. Per la posa in opera delle dotazioni di sicurezza si fa riferimento alle categorie SOA OS9, OS10, OS12 e OS34 previste dal regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 25 gennaio 2000, n. 34. Tali qualificazioni sono richieste anche per lavori inferiori a 150.000 euro.

ART. 37.

(Tipologia di gare previste per le dotazioni di sicurezza).

1. Al fine di promuovere il miglioramento delle dotazioni di sicurezza attraverso l’innovazione tecnologica sono privilegiate le gare di appalto che garantiscono un migliore rapporto tra qualità e prezzo.

2. Per i bandi di gara relativi alla manutenzione programmata di durata pluriennale delle dotazioni di sicurezza, la stazione appaltante è tenuta annualmente a controllare il permanere dei requisiti minimi di efficienza finanziaria, organizzativa e tecnica valutati all’atto dell’aggiudicazione.

ART. 38.

(ConSORZI di enti locali proprietari di strade per le gare di dotazioni di sicurezza).

1. Al fine di non disperdere risorse economiche, tecniche ed organizzative destinate alla sicurezza stradale, è promossa la costruzione di appositi consorzi di enti locali proprietari di strade per l'acquisizione e l'installazione di dotazioni di sicurezza.

2. Ai consorzi costituiti ai sensi del comma 1 è concesso, ai fini dell'attuazione dei lavori di acquisizione e di installazione delle dotazioni di sicurezza, un contributo speciale a valere sui fondi del Piano nazionale per la sicurezza stradale, secondo una tabella predisposta nel regolamento.

ART. 39.

(Società miste di enti locali con operatori di servizi diversi).

1. È vietato alle società miste di enti locali proprietari di strade e imprenditori privati di effettuare servizi di posa in opera nel comparto delle dotazioni di sicurezza se non in possesso dei requisiti in materia di autorizzazioni, certificazioni e qualificazioni richiesti dalla legislazione vigente in materia e, in particolare, dalla presente legge.

2. L'Agenzia vigila sull'attuazione delle disposizioni di cui al comma 1 e, in caso di violazione, provvede direttamente a far eseguire i lavori addebitando i relativi costi all'ente inadempiente, con un sovrapprezzo pari ai maggiori costi della riprogettazione.

ART. 40.

(Conflitti di competenze e di interessi).

1. Al fine di evitare conflitti di competenze, le gare di appalto afferenti le dotazioni di sicurezza sono gestite e realizzate dagli uffici competenti per la sicu-

rezza stradale operanti presso gli enti proprietari di strade.

2. Al fine, altresì, di evitare conflitti di interessi:

a) gli imprenditori della posa in opera delle dotazioni di sicurezza sono iscritti in un apposito elenco tenuto dall'Agenzia, nel quale sono annotate le proprietà e gli eventuali collegamenti fra società;

b) per ciascuna gara è richiesta ai concorrenti una dichiarazione nella quale sono riportate eventuali situazioni di controllo proprietario ovvero di collegamento di fatto con unicità dei processi generali di gestione con altre aziende partecipanti alla medesima gara.

TITOLO V

FINANZIAMENTI PER LE DOTAZIONI DI SICUREZZA

ART. 41.

(Finanziamento delle dotazioni di sicurezza).

1. Le dotazioni di sicurezza e la loro manutenzione programmata fino alla certificazione per tratte sono finanziate a valere sulle seguenti risorse:

a) Piano nazionale per la sicurezza stradale, con priorità dei finanziamenti per le dotazioni di sicurezza sul finanziamento annuo disponibile;

b) fondi relativi al patto di stabilità per gli enti proprietari di strade in materia di dotazioni di sicurezza, il cui ammontare può essere superato fino ad un massimo del 3 per cento del bilancio di previsione;

c) convenzioni sul mercato finanziario eventualmente garantite da Infrastrutture Spa per le dotazioni di sicurezza;

d) 50 per cento delle entrate derivanti dalle contravvenzioni stradali effettuate da enti proprietari di strade nei bacini di

utenza superiori a 10.000 abitanti gestite dall'Agenzia con un apposito ufficio che è, altresì, incaricato di effettuare il monitoraggio su tali finanziamenti;

e) emissione di buoni del tesoro comunali con incentivi fiscali o finanziari per la messa a norma delle dotazioni di sicurezza;

f) altre fonti individuate dall'Agenzia.

2. L'Agenzia provvede a coordinare ed erogare le fonti di finanziamento di cui al comma 1 al fine di costituire una linea finanziaria omogenea e coesa da indirizzare all'acquisto, alla posa in opera, alla manutenzione programmata e alla certificazione delle dotazioni di sicurezza, sulla base del fabbisogno stimato ai sensi del medesimo comma 1.

3. Lo 0,05 per cento dei finanziamenti di cui al comma 1 è impiegato a sostegno dell'associazionismo delle vittime della strada al fine di difendere gli interessi di cui esso è portatore anche a mezzo di azioni collettive.

TITOLO VI

NORME FINALI

ART. 42.

(Norme finali).

1. L'Agenzia è istituita con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti da emanare entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

2. Entro tre mesi dalla data di istituzione dell'Agenzia, stabilita ai sensi del comma 1, è adottato il regolamento di attuazione della presente legge, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di intesa con la medesima Agenzia.

PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA

€ 0,60



14PDL0059260