

Edizione
in lingua italiana

Legislazione

Sommario

I Atti per i quali la pubblicazione è una condizione di applicabilità

- * **Decisione n. 884/2004/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che modifica la decisione n. 1692/96/CE sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti ⁽¹⁾** 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** 39

⁽¹⁾ Testo rilevante ai fini del SEE

Prezzo: 18 EUR

IT

Gli atti i cui titoli sono stampati in caratteri chiari appartengono alla gestione corrente. Essi sono adottati nel quadro della politica agricola ed hanno generalmente una durata di validità limitata.
I titoli degli altri atti sono stampati in grassetto e preceduti da un asterisco.

I

(Atti per i quali la pubblicazione è una condizione di applicabilità)

**DECISIONE N. 884/2004/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO
E DEL CONSIGLIO
del 29 aprile 2004**

che modifica la decisione n. 1692/96/CE sugli orientamenti comunitari
per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 156, primo comma,

viste le proposte della Commissione ¹,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ²,

visto il parere del Comitato delle regioni ³,

deliberando conformemente alla procedura di cui all'articolo 251 del trattato ⁴,

¹ GU C 362 E del 18.12.2001, pag. 205 e GU C 20 E del 28.1.2003, pag. 274.

² GU C 125 del 27.5.2002, pag. 75.

³ GU C 278 del 14.11.2002, pag. 7.

⁴ Pareri del Parlamento europeo del 30 maggio 2002 (GU C 187 E del 7.8.2003, pag. 130) e dell'11 marzo 2004 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale), posizione comune del Consiglio del 14 aprile 2004 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e posizione del Parlamento europeo del 21 aprile 2004 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

considerando quanto segue:

- (1) La decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹ ha stabilito gli orientamenti comunitari per la rete transeuropea dei trasporti, individuando i progetti di interesse comune la cui realizzazione è intesa a contribuire allo sviluppo di tale rete ed elencando nell'allegato III, i progetti specifici ai quali i Consigli europei di Essen del 1994 e di Dublino del 1996 hanno attribuito particolare importanza.
- (2) L'incremento del traffico, dovuto in particolare al crescente numero di automezzi pesanti in circolazione, ha aggravato la congestione e le strozzature sui corridoi internazionali di trasporto. Per assicurare la mobilità internazionale delle merci e delle persone occorre pertanto ottimizzare la capacità della rete transeuropea dei trasporti.
- (3) Il Consiglio europeo di Göteborg del 2001 ha invitato le istituzioni comunitarie ad adottare gli orientamenti riveduti sulla rete transeuropea dei trasporti, al fine di dare la priorità, se del caso, agli investimenti in infrastrutture per le ferrovie, la navigazione interna, la navigazione marittima a corto raggio, le operazioni intermodali e interconnessioni efficaci. In tale contesto non bisognerebbe sottovalutare il contributo dei porti di navigazione interna e degli aeroporti regionali al conseguimento degli obiettivi della rete transeuropea dei trasporti.
- (4) L'imminente allargamento dell'Unione europea, l'obiettivo di riequilibrare i modi di trasporto e realizzare una rete di infrastrutture in grado di soddisfare esigenze crescenti, nonché i tempi di realizzazione di determinati progetti prioritari talora superiori a dieci anni, impongono il riesame dell'elenco di progetti di cui all'allegato III della decisione n. 1692/96/CE.

¹ GU L 228 del 9.9.1996, pag. 1. Decisione modificata da ultimo dalla decisione 1346/2001/CE (GU L 185 del 6.7.2001, pag. 1).

-
- (5) La Bulgaria, la Repubblica ceca, Cipro, l'Estonia, l'Ungheria, la Lettonia, la Lituania, Malta, la Polonia, la Romania, la Repubblica slovacca, la Slovenia e la Turchia hanno concluso accordi di associazione e accordi europei e hanno presentato domanda di adesione all'Unione europea. Le amministrazioni competenti per i trasporti di undici di questi paesi hanno effettuato, con il sostegno della Commissione, una valutazione del fabbisogno di infrastrutture di trasporti allo scopo di individuare una rete secondo principi identici a quelli stabiliti dalla decisione n. 1692/96/CE.
- (6) Il Consiglio europeo di Barcellona del 2002 ha sottolineato l'obiettivo di ridurre le strozzature esistenti in regioni quali le Alpi, i Pirenei e il Mar Baltico.
- (7) Il Consiglio europeo di Bruxelles del dicembre 2003 ha sottolineato che i progetti prioritari individuati dagli orientamenti sono fondamentali per rafforzare la coesione del mercato interno, soprattutto in vista del prossimo allargamento dell'Unione e della necessità di rimuovere le strozzature e/o creare le connessioni mancanti in materia di circolazione delle merci (transito) attraverso le barriere naturali o di altro genere, o attraverso le frontiere.
- (8) La seconda conferenza paneuropea dei trasporti, svoltasi a Creta nel 1994, e la terza conferenza paneuropea dei trasporti, svoltasi a Helsinki nel 1997, hanno individuato dieci corridoi paneuropei di trasporto e quattro aree paneuropee come priorità per la cooperazione tra la Comunità europea e i paesi terzi interessati.

- (9) Nella relazione presentata alla Commissione il 30 giugno 2003 il gruppo ad alto livello sulla rete transeuropea dei trasporti (nel prosieguo: "il gruppo ad alto livello") ha individuato un numero limitato di progetti prioritari, applicando una metodologia basata su criteri che includono, in particolare, la loro redditività economica potenziale, il grado di impegno degli Stati membri interessati a rispettare un calendario prefissato nel programmare i progetti, il loro impatto sulla mobilità di merci e persone tra Stati membri, nonché il loro impatto sulla coesione e sullo sviluppo sostenibile. Nella relazione sono inoltre compresi alcuni progetti nei nuovi Stati membri che aderiranno all'Unione il 1° maggio 2004. Occorrerebbe tener conto dei risultati di tale cooperazione.
- (10) Le esigenze connesse con la tutela dell'ambiente devono essere integrate nella definizione e nell'attuazione delle politiche comunitarie concernenti le reti transeuropee, conformemente all'articolo 6 del trattato, promuovendo quindi in via prioritaria le infrastrutture per modi di trasporto meno dannosi per l'ambiente, segnatamente il trasporto ferroviario, la navigazione marittima a corto raggio e la navigazione interna.
- (11) È necessario conseguire l'obiettivo essenziale di dissociare gli effetti negativi dell'aumento dei trasporti dalla crescita del PIL, come proposto dalla Commissione nella sua comunicazione sulla strategia dell'Unione europea per lo sviluppo sostenibile.

- (12) La valutazione ambientale in conformità della direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2001, concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente¹ sarà in futuro attuata per tutti i piani e programmi che portano a progetti di interesse comune. Il finanziamento di infrastrutture dei trasporti dovrebbe parimenti essere subordinato al rispetto delle disposizioni della normativa comunitaria in materia di ambiente, in particolare la direttiva 85/337/CEE del Consiglio, del 27 giugno 1985, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati², la direttiva 79/409/CEE del Consiglio, del 2 aprile 1979, concernente la conservazione degli uccelli selvatici³ e la direttiva 92/43/CEE del Consiglio, del 21 maggio 1992, relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche⁴.
- (13) Nel suo Libro bianco sulla politica europea dei trasporti la Commissione auspica l'adozione di un approccio integrato capace di combinare, tra l'altro, misure per rilanciare il settore ferroviario (in particolare i servizi di trasporto merci), promuovere la navigazione interna e la navigazione marittima a corto raggio, incentivare la complementarità tra il trasporto ferroviario ad alta velocità e il trasporto aereo e incoraggiare lo sviluppo di sistemi di trasporto intelligenti e interoperabili al fine di garantire una maggiore sicurezza ed efficienza della rete.

¹ GU L 197 del 21.7.2001, pag. 30.

² GU L 175 del 5.7.1985, pag. 40. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2003/35/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 156 del 25.6.2003, pag. 17).

³ GU L 103 del 25.4.1979, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dal regolamento (CE) n. 807/2003 (GU L 122 del 16.5.2003, pag. 36).

⁴ GU L 206 del 22.7.1992, pag. 7. Direttiva modificata da ultimo dal regolamento (CE) n. 1882/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 284 del 31.10.2003, pag. 1).

- (14) L'efficienza della politica comune dei trasporti dipende, tra l'altro, dalla coerenza delle misure adottate per rilanciare il settore ferroviario e sviluppare le infrastrutture ferroviarie.
- La direttiva 2001/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie¹ prevede una rete ferroviaria transeuropea per il trasporto di merci (Trans-European Rail Freight Network) aperta ai servizi di trasporto internazionale di merci dopo il 2003. Le linee della rete ferroviaria transeuropea per il trasporto di merci dovrebbero essere considerate come facenti parte della rete ferroviaria definita dagli orientamenti stabiliti nella decisione n. 1692/96/CE, per poter beneficiare degli investimenti e trasferire parte del traffico stradale.
- (15) Nel quadro dell'obiettivo generale di assicurare la mobilità sostenibile delle persone e delle merci, è opportuno istituire meccanismi di sostegno allo sviluppo di autostrade del mare tra Stati membri per ridurre la congestione stradale e/o migliorare l'accessibilità delle regioni e degli Stati periferici o insulari. L'introduzione di tali meccanismi, integrati tra l'altro da procedure di appalto, dovrebbe essere trasparente e adeguata alle esigenze e non dovrebbe assolutamente pregiudicare le regole comunitarie in materia di concorrenza e di appalti pubblici.
- (16) Il sostegno allo sviluppo di autostrade del mare dovrebbe essere considerato complementare alla fornitura di un aiuto comunitario come incentivo allo sviluppo di operazioni di trasporto marittimo a corto raggio nell'ambito del programma Marco Polo istituito dal regolamento (CE) n. 1382/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 luglio 2003, relativo alla concessione di contributi finanziari comunitari destinati a migliorare le prestazioni ambientali del sistema di trasporto merci ("programma Marco Polo")² e dovrebbe basarsi sugli stessi criteri. Tuttavia, la concessione di contributi finanziari comunitari nel quadro dei due strumenti non dovrebbe essere cumulativa.

¹ GU L 75 del 15.3.2001, pag 1.

² GU L 196 del 2.8.2003, pag. 1.

-
- (17) Occorre che i progetti prioritari siano dichiarati progetti di interesse europeo, nonché concentrare su di essi il finanziamento comunitario e attuare meccanismi che promuovano il coordinamento tra Stati membri per consentire la realizzazione di detti progetti entro le scadenze desiderate.
- (18) A norma dell'articolo 154 del trattato la politica in materia di reti transeuropee dovrebbe contribuire al rafforzamento della coesione economica e sociale nel territorio della Comunità. Per realizzare questo obiettivo occorre perseguire la massima coerenza fra gli orientamenti comunitari per la rete transeuropea di trasporto e la programmazione degli strumenti finanziari pertinenti che esistono a livello comunitario.
- (19) Il bilancio a posteriori dei progetti prioritari dovrebbe agevolare le revisioni future degli orientamenti e dell'elenco dei progetti prioritari e contribuire a migliorare i metodi di valutazione preliminare utilizzati dagli Stati membri.
- (20) La compartimentazione tra Stati membri delle procedure nazionali relative alla valutazione delle incidenze ambientali e socioeconomiche di un progetto può rivelarsi inadatta alla dimensione transnazionale dei progetti dichiarati di interesse europeo. Per rimediare, occorre sviluppare, oltre a metodi comuni di valutazione, procedure coordinate di valutazione e di consultazione dell'opinione pubblica o procedure di inchiesta transnazionale che riguardino i diversi Stati membri interessati e analizzino gli aspetti socioeconomici e ambientali. Queste procedure dovrebbero applicarsi senza pregiudizio degli obblighi derivanti dalla normativa comunitaria in materia di tutela dell'ambiente.

-
- (21) Può rivelarsi necessario rafforzare il coordinamento tra gli Stati che partecipano a progetti concernenti lo stesso asse per migliorare la redditività degli investimenti e facilitarne la sincronizzazione, nonché per provvedere ad una copertura finanziaria.
- (22) Le tratte transfrontaliere dovrebbero essere individuate dagli Stati membri sulla base di criteri che il Comitato istituito all'articolo 18, paragrafo 2, della decisione n. 1692/96/CE dovrà definire. Gli attuali riferimenti alle tratte transfrontaliere dei progetti prioritari inclusi nell'allegato III della decisione summenzionata non dovrebbero pregiudicare la definizione di tratte transfrontaliere conformemente a tali criteri.
- (23) La Commissione ha realizzato un'analisi di impatto delle raccomandazioni del gruppo ad alto livello. I risultati mostrano che la realizzazione dei progetti individuati dal gruppo, combinata con diverse misure nel quadro della politica comune dei trasporti, come la tariffazione per l'uso delle infrastrutture e l'apertura alla concorrenza del trasporto ferroviario di merci, apporterebbe notevoli vantaggi in termini di risparmio di tempo, riduzione delle emissioni e della congestione, miglioramento dell'accessibilità degli Stati membri periferici e dei nuovi Stati membri, nonché un maggiore benessere collettivo.
- (24) Per rispettare gli obiettivi della rete transeuropea dei trasporti e per far fronte alle sfide che l'allargamento pone alla politica dei trasporti è necessario un considerevole aumento delle risorse finanziarie destinate alla rete transeuropea dei trasporti.

(25) La Commissione può decidere di proporre al Parlamento europeo e al Consiglio che è necessario portare avanti progetti diversi da quelli contenuti nell'allegato III della decisione n. 1692/96/CE al fine di perseguire obiettivi che diano un impulso alla crescita, integrino meglio un'Europa allargata e migliorino la produttività e la competitività delle imprese europee sui mercati mondiali, nonché contribuiscano all'obiettivo della coesione economica, sociale e territoriale e all'intermodalità. A tali progetti si dovrebbe attribuire adeguata priorità nel contesto degli strumenti finanziari comunitari.

(26) La decisione n. 1692/96/CE dovrebbe essere modificata in conseguenza,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La decisione n. 1692/96/CE è così modificata:

- 1) All'articolo 2, paragrafo 1, la data "2010" è sostituita dalla data "2020".
- 2) All'articolo 3, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. Le infrastrutture di trasporto comprendono reti stradali, ferroviarie e di navigazione interna, autostrade del mare, porti marittimi e di navigazione interna, aeroporti e altri punti di interconnessione tra le reti modali."

3) L'articolo 5 è sostituito dal seguente:

"Articolo 5

Priorità

Tenuto conto degli obiettivi di cui all'articolo 2 e delle grandi linee d'azione di cui all'articolo 4, le priorità sono le seguenti:

- a) creazione e sviluppo dei collegamenti e delle interconnessioni principali necessari per eliminare le strozzature, ultimare i raccordi mancanti e completare i grandi assi, specialmente quelli transfrontalieri e quelli che attraversano le barriere naturali, nonché migliorare l'interoperabilità dei grandi assi;
- b) creazione e sviluppo delle infrastrutture che promuovono l'interconnessione delle reti nazionali per facilitare i collegamenti delle regioni insulari, o di aree ad esse analoghe, nonché delle regioni intercluse, periferiche e ultraperiferiche con le regioni centrali della Comunità, soprattutto al fine di ridurre gli elevati costi di trasporto per queste aree;
- c) misure necessarie per la graduale realizzazione di una rete ferroviaria interoperabile, inclusi, ove fattibile, assi adatti al trasporto di merci;
- d) misure necessarie per promuovere la navigazione marittima a lungo raggio, a corto raggio e la navigazione interna;
- e) misure necessarie per integrare il trasporto aereo e ferroviario, in particolare attraverso accessi ferroviari agli aeroporti, laddove opportuno, nonché le infrastrutture e gli impianti necessari;

-
- f) ottimizzare la capacità e l'efficienza delle infrastrutture esistenti e nuove, promuovere l'intermodalità e migliorare la sicurezza e l'affidabilità della rete attraverso la realizzazione e il miglioramento di terminali intermodali e delle loro infrastrutture di accesso e/o utilizzando sistemi intelligenti;
- g) integrazione della sicurezza e della dimensione ambientale nella progettazione e nell'attuazione della rete transeuropea dei trasporti;
- h) sviluppo della mobilità sostenibile delle persone e delle merci, conformemente agli obiettivi dell'Unione europea in materia di sviluppo sostenibile."
- 4) L'articolo 8 è sostituito dal seguente:

"Articolo 8

Tutela dell'ambiente

1. All'atto della pianificazione e della realizzazione dei progetti, gli Stati membri devono tenere conto della tutela dell'ambiente effettuando, a norma della direttiva 85/337/CEE del Consiglio, valutazioni di impatto ambientale dei progetti di interesse comune da attuare e applicando le direttive del Consiglio 79/409/CEE, del 2 aprile 1979, concernente la conservazione degli uccelli selvatici * e 92/43/CEE.

A decorrere dal 21 luglio 2004, gli Stati membri effettuano una valutazione ambientale dei piani e dei programmi elaborati in preparazione di tali progetti, specie se riguardano nuovi assi o lo sviluppo di altre importanti infrastrutture nodali, conformemente alla direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2001, concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente **. Gli Stati membri tengono conto dei risultati di tale valutazione ambientale nel predisporre i piani e i programmi in questione, conformemente all'articolo 8 di detta direttiva.

2. Entro il 21 luglio 2004 la Commissione, di concerto con gli Stati membri, elabora metodi adeguati per l'attuazione della valutazione ambientale strategica al fine di garantire, tra l'altro, un coordinamento adeguato, di evitare la duplicazione degli sforzi e di realizzare una semplificazione e accelerazione dei processi di pianificazione per i progetti e i corridoi transfrontalieri.

I risultati di questa attività e della valutazione ambientale dei progetti RTE realizzati da Stati membri ai sensi della direttiva 2001/42/CE devono essere presi in considerazione, se del caso, dalla Commissione nella sua relazione sugli orientamenti e nelle eventuali proposte legislative che la accompagnano al fine di rivedere gli orientamenti previsti all'articolo 18, paragrafo 3 della presente decisione.

* GU L 103 del 25.4.1979, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dal regolamento (CE) n. 807/2003 (GU L 122 del 16.5.2003, pag. 36).

** GU L 197 del 21.7.2001, pag. 30."

5) All'articolo 9, il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

"3. La rete comprende anche le infrastrutture per la gestione del traffico, per l'informazione degli utenti, per l'intervento in caso di emergenze e incidenti e per la riscossione elettronica dei pedaggi. Tali infrastrutture si fondano su una cooperazione attiva tra i sistemi di gestione del traffico a livello europeo, nazionale e regionale e i fornitori di servizi di informazione sulla viabilità e sul traffico e di servizi a valore aggiunto, assicurando la necessaria complementarità con applicazioni la cui realizzazione è facilitata dal programma sulle Reti transeuropee di telecomunicazioni."

6) L'articolo 10 è sostituito dal seguente:

"Articolo 10

Caratteristiche

1. La rete ferroviaria comprende le linee ferroviarie ad alta velocità e le linee ferroviarie convenzionali.
2. La rete ferroviaria ad alta velocità che utilizza attuali o nuove tecnologie comprende:
 - a) linee specialmente costruite per l'alta velocità, attrezzate per velocità generalmente pari o superiori a 250 km/h;

- b) linee specialmente ristrutturata per l'alta velocità, attrezzate per velocità pari a circa 200 km/h;
- c) linee specialmente ristrutturata per l'alta velocità o linee specialmente costruite per l'alta velocità e collegate alla rete ferroviaria ad alta velocità, aventi caratteristiche specifiche a causa di vincoli legati alla topografia, all'ambiente, alla pianificazione o ai nuclei urbani, su cui la velocità deve essere adeguata caso per caso.

La rete ferroviaria ad alta velocità è composta dalle linee indicate nell'allegato I. I requisiti essenziali e le specifiche tecniche di interoperabilità applicabili alle linee ferroviarie ad alta velocità secondo la tecnologia attuale sono definiti a norma della direttiva 96/48/CE del Consiglio del 23 luglio 1996 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità *. Gli Stati membri notificano anticipatamente alla Commissione l'apertura di qualsiasi linea ad alta velocità e le sue caratteristiche tecniche.

3. La rete ferroviaria convenzionale è composta da linee per il trasporto ferroviario convenzionale di passeggeri e merci, comprendenti le tratte ferroviarie della rete transeuropea di trasporto combinato di cui all'articolo 14, i collegamenti con i porti marittimi e di navigazione interna di interesse comune e i terminali per il trasporto merci aperti a tutti gli operatori. I requisiti essenziali e le specifiche tecniche di interoperabilità applicabili alle linee ferroviarie convenzionali sono definiti a norma della direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2001, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale **.

4. La rete ferroviaria comprende le infrastrutture e gli impianti che consentono l'integrazione dei servizi di trasporto ferroviario, stradale e, laddove opportuno, dei servizi marittimi e di trasporto aereo. A tale riguardo occorre prestare particolare attenzione all'interconnessione degli aeroporti regionali con la rete.

-
5. La rete ferroviaria soddisfa almeno una delle funzioni seguenti:
- a) riveste un ruolo importante nel traffico ferroviario di passeggeri su lunghe distanze,
 - b) consente l'interconnessione con gli aeroporti, laddove opportuno,
 - c) consente l'accesso a reti ferroviarie regionali e locali,
 - d) agevola il trasporto delle merci attraverso l'individuazione e lo sviluppo di grandi assi riservati al trasporto merci o destinati in via prioritaria ai convogli merci,
 - e) svolge un ruolo importante nel trasporto combinato,
 - f) consente l'interconnessione nei porti di interesse comune, con la navigazione marittima a corto raggio e vie di navigazione interne.
6. La rete ferroviaria offre agli utenti un livello elevato di qualità e sicurezza, grazie alla sua continuità e all'attuazione graduale della sua interoperabilità, segnatamente per mezzo dell'armonizzazione tecnica e del sistema armonizzato di controllo e comando ERTMS, consigliato per la rete ferroviaria europea. A tal fine, la Commissione, in consultazione con gli Stati membri, elabora un piano di realizzazione coordinato con i piani nazionali.

* GU L 235 del 17.9.1996, pag. 6. Direttiva modificata da ultimo dal regolamento (CE) n. 1882/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 284 del 31.10.2003, pag. 1).

** GU L 110 del 20.4.2001, pag. 1."

7) L'articolo 11 è modificato come segue:

a) è inserito il seguente paragrafo:

"3 ter. I porti di navigazione interna della rete dotati di impianti di trasbordo per il trasporto intermodale o il cui volume annuale di traffico merci è almeno pari a 500 000 tonnellate sono indicati nell'allegato I.";

b) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

"4. La rete comprende inoltre le infrastrutture di gestione del traffico, tra cui in particolare la creazione di un sistema interoperabile e intelligente per il traffico ed il trasporto denominato "Sistema di informazione fluviale", inteso ad ottimizzare le attuali capacità e la sicurezza della rete di vie navigabili interne e a migliorare l'interoperabilità con gli altri modi di trasporto.".

8) È inserito il seguente articolo:

"Articolo 12 bis

Autostrade del mare

1. La rete transeuropea delle autostrade del mare intende concentrare i flussi di merci su itinerari basati sulla logistica marittima in modo da migliorare i collegamenti marittimi esistenti o stabilirne di nuovi, che siano redditizi, regolari e frequenti, per il trasporto di merci tra Stati membri onde ridurre la congestione stradale e/o migliorare l'accessibilità delle regioni e degli Stati insulari e periferici. Le autostrade del mare non dovrebbero escludere il trasporto misto di persone e merci, a condizione che le merci siano predominanti.

2. La rete transeuropea delle autostrade del mare si compone di impianti e infrastrutture concernenti almeno due porti situati in due Stati membri diversi. Tali impianti e infrastrutture comprendono elementi, almeno in uno Stato membro, quali le attrezzature portuali, sistemi elettronici di gestione logistica, procedure di sicurezza e procedure amministrative e doganali, nonché infrastrutture di accesso diretto terrestre e marittimo ai porti, compresi i modi per garantire la navigabilità per tutto il corso dell'anno, in particolare la disponibilità di mezzi di dragaggio e l'accesso durante l'inverno con navi rompighiaccio.

3. Le vie navigabili o i canali identificati nell'allegato I che collegano due autostrade del mare europee o due sezioni delle stesse e contribuiscono in modo sostanziale ad abbreviare le rotte marittime, accrescere l'efficienza e ridurre i tempi di navigazione, fanno parte della rete transeuropea delle autostrade del mare.

4. I progetti di interesse comune della rete transeuropea delle autostrade del mare sono proposti da almeno due Stati membri e sono adeguati alle effettive necessità. I progetti proposti associano in generale il settore pubblico e quello privato secondo procedure che prevedono, prima che gli aiuti provenienti dai bilanci nazionali possano essere integrati, se del caso, da sovvenzioni della Comunità, la selezione secondo una delle seguenti modalità:

- a) tramite inviti pubblici a presentare proposte, organizzati congiuntamente dagli Stati membri interessati per stabilire nuovi collegamenti a partire dal porto della categoria A di cui all'articolo 12, paragrafo 2, che essi selezionano preventivamente all'interno di ogni area marittima di cui al progetto n. 21 dell'allegato III;
- b) quando l'ubicazione dei porti è simile, tramite inviti pubblici a presentare proposte, organizzati congiuntamente dagli Stati membri interessati e rivolti a consorzi che riuniscono compagnie di navigazione e porti situati in una delle aree marittime di cui al progetto n. 21 dell'allegato III.

-
5. I progetti di interesse comune della rete transeuropea delle autostrade del mare:
- concernono impianti e infrastrutture che compongono la rete delle autostrade del mare;
 - possono includere, senza pregiudizio degli articoli 87 e 88 del trattato, aiuti all'avviamento se, a seguito della messa in concorrenza di cui al paragrafo 4, è ritenuto necessario un intervento pubblico a sostegno della redditività finanziaria del progetto. Gli aiuti all'avviamento sono limitati a due anni e sono concessi unicamente per contribuire alla copertura di costi di finanziamento debitamente giustificati. Essi non possono superare l'importo minimo ritenuto necessario per l'avvio dei collegamenti in questione. Gli aiuti non devono comportare distorsioni della concorrenza nei pertinenti mercati che siano contrarie all'interesse comune;
 - possono anche includere attività che hanno più ampi benefici e che non sono correlate a porti specifici, come la messa a disposizione di mezzi per operazioni di rompighiaccio e di dragaggio nonché sistemi di informazione, compresa la gestione del traffico e i sistemi di segnalazione elettronica.
6. Entro tre anni la Commissione presenta al comitato di cui all'articolo 18 un elenco iniziale di progetti specifici di interesse comune, concretizzando in tal modo il concetto di autostrade del mare. Tale elenco è altresì comunicato al Parlamento europeo.
7. I progetti di interesse comune della rete transeuropea delle autostrade del mare sono sottoposti alla Commissione per approvazione."

9) All'articolo 13 è aggiunto il seguente paragrafo:

"3. Ove opportuno, i punti di collegamento internazionali e comunitari saranno gradualmente collegati a linee ad alta velocità della rete ferroviaria. La rete comprenderà le infrastrutture e gli impianti che permettano l'integrazione di servizi di trasporto aereo e ferroviario e, ove opportuno, di servizi di trasporto marittimo."

10) È aggiunta la sezione seguente:

"SEZIONE 10 bis

COORDINAMENTO TRA STATI MEMBRI

Articolo 17 bis

Coordinatore europeo

1. Per facilitare l'attuazione coordinata di taluni progetti, in particolare progetti transfrontalieri o sezioni transfrontaliere di essi, che figurano tra quelli dichiarati di interesse europeo ai sensi dell'articolo 19 bis, la Commissione può designare, d'accordo con gli Stati membri interessati e previa consultazione del Parlamento europeo, una persona denominata "coordinatore europeo". Il coordinatore europeo agisce a nome e per conto della Commissione. Di norma il suo mandato riguarda un unico progetto, soprattutto nel caso di un progetto transfrontaliero, ma se necessario può essere esteso a interi assi principali. Il coordinatore europeo elabora insieme agli Stati membri interessati un piano di lavoro per le sue attività.

2. Il coordinatore europeo è scelto in particolare in funzione della sua esperienza nell'ambito di istituzioni europee e della sua conoscenza delle questioni relative al finanziamento e alla valutazione socioeconomica e ambientale dei grandi progetti.

3. La decisione della Commissione sulla nomina del coordinatore europeo precisa le modalità di svolgimento dei compiti di cui al paragrafo 5.

4. Gli Stati membri interessati cooperano con il coordinatore europeo e gli forniscono le informazioni necessarie affinché egli possa eseguire i compiti di cui al paragrafo 5.

-
5. Il coordinatore europeo:
- a) in cooperazione con gli Stati membri interessati, promuove metodi comuni di valutazione dei progetti, e laddove opportuno, consiglia i promotori di progetti in merito alla copertura finanziaria dei progetti;
 - b) redige ogni anno una relazione all'attenzione del Parlamento europeo, della Commissione e degli Stati membri interessati sui progressi compiuti nell'attuazione del progetto o dei progetti di cui è responsabile, sui nuovi sviluppi della regolamentazione o di altro tipo suscettibili di influire sulle caratteristiche dei progetti, nonché su eventuali difficoltà e ostacoli che potrebbero provocare un ritardo significativo rispetto alle date indicate nell'allegato III;
 - c) consulta, insieme agli Stati membri interessati, le autorità regionali e locali, gli operatori, gli utenti dei trasporti e i rappresentanti della società civile, onde conoscere meglio la domanda di servizi di trasporto, le possibilità di finanziamenti per investimenti e il tipo di servizi da fornire per agevolare l'accesso a detti finanziamenti.

6. Senza pregiudizio delle procedure applicabili stabilite dalle legislazioni comunitaria e nazionale, la Commissione può chiedere il parere del coordinatore europeo al momento dell'esame delle domande di finanziamento comunitario concernenti progetti o gruppi di progetti per i quali il coordinatore è responsabile."

11) L'articolo 18 è modificato come segue:

- a) il titolo è sostituito dal seguente:

"Comitato per il controllo degli orientamenti e lo scambio di informazioni".

- b) Il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. Gli Stati membri forniscono alla Commissione un compendio dei piani e dei programmi nazionali che essi elaborano ai fini dello sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, in particolare per i progetti dichiarati di interesse europeo di cui all'articolo 19 bis. Successivamente alla loro adozione, gli Stati membri trasmettono i piani e i programmi nazionali alla Commissione per informazione."

- c) Il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

"3. La Commissione riferisce ogni due anni al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo ed al Comitato delle regioni sull'attuazione degli orientamenti descritti nella presente decisione. Il Comitato istituito ai sensi del paragrafo 2 assiste la Commissione nell'elaborazione della relazione. La relazione è corredata all'occorrenza da proposte legislative intese a rivedere gli orientamenti; tali proposte legislative possono, se necessario, includere nell'elenco di progetti prioritari di cui all'allegato III modifiche o integrazioni di progetti conformi all'articolo 19, paragrafo 1. La revisione tiene conto in particolare dei progetti che contribuiscono alla coesione territoriale dell'Unione europea in conformità dell'articolo 19, paragrafo 1, lettera e)."

12) L'articolo 19 è sostituito dal seguente:

"Articolo 19

Progetti prioritari

1. I progetti prioritari sono progetti di interesse comune contemplati all'articolo 7 il cui esame accerta che essi:
 - a) mirano ad eliminare una strozzatura o a ultimare un raccordo mancante su un grande asse della rete transeuropea, in particolare i progetti transfrontalieri e i progetti che attraversano barriere naturali o che comprendono una tratta transfrontaliera;
 - b) hanno dimensioni tali che una pianificazione a lungo termine a livello europeo apporta un valore aggiunto significativo;
 - c) presentano, nel complesso, benefici netti socioeconomici potenziali e altri vantaggi socioeconomici;
 - d) migliorano in modo significativo la mobilità di merci e persone tra Stati membri, contribuendo anche all'interoperabilità delle reti nazionali;
 - e) contribuiscono alla coesione territoriale dell'Unione europea integrando le reti dei nuovi Stati membri e migliorando le connessioni con le regioni periferiche ed insulari;

- f) contribuiscono allo sviluppo sostenibile dei trasporti, migliorando la sicurezza e riducendo i danni all'ambiente causati dai trasporti, promovendo in particolare un trasferimento modale verso la ferrovia, il trasporto intermodale, le vie navigabili interne e il trasporto marittimo;
- g) dimostrano l'impegno degli Stati membri interessati a realizzare studi e procedure di valutazione in tempo utile per ultimare i lavori entro una data concordata in precedenza, basata su piani nazionali o altri documenti equivalenti relativi al progetto in questione.

2. I progetti prioritari per i quali l'inizio dei lavori è previsto entro il 2010, le loro sezioni e le date convenute per il completamento dei lavori di cui al paragrafo 1, lettera g), sono indicati all'allegato III.

3. Entro il 2010, la Commissione elabora una relazione sull'andamento dei lavori e propone, se necessario, di modificare l'elenco dei progetti prioritari indicati all'allegato III in conformità con il paragrafo 1."

13) Sono aggiunti gli articoli seguenti:

"Articolo 19 bis

Dichiarazione di interesse europeo

1. I progetti prioritari indicati all'allegato III sono dichiarati di interesse europeo. Tale dichiarazione è effettuata soltanto secondo la procedura stabilita nel trattato e negli atti fondati su di esso.

-
2. Senza pregiudicare la base giuridica degli strumenti finanziari comunitari in questione:
- a) Al momento della presentazione di progetti nel quadro del Fondo di coesione, conformemente all'articolo 10 del regolamento (CE) n. 1164/94 *, gli Stati membri accordano adeguata priorità ai progetti dichiarati di interesse europeo.
 - b) Al momento della presentazione di progetti nel quadro del bilancio riservato alle reti transeuropee, conformemente agli articoli 9 e 10 del regolamento (CE) n. 2236/95**, gli Stati membri accordano adeguata priorità ai progetti dichiarati di interesse europeo.
 - c) La Commissione incoraggia gli Stati membri a tener conto dei progetti dichiarati di interesse europeo al momento della programmazione dei fondi strutturali, in particolare nelle regioni che rientrano nell'Obiettivo 1, tenuto conto dei piani nazionali in materia di trasporti che rientrano nell'ambito dei quadri comunitari di sostegno esistenti.
 - d) La Commissione provvede affinché i paesi beneficiari dello strumento strutturale di preadesione, al momento della presentazione dei loro progetti nel quadro di questo strumento e conformemente agli articoli 2 e 7 del regolamento (CE) n. 1267/1999 ***, accordino adeguata priorità ai progetti dichiarati di interesse europeo.
3. Al momento della formulazione delle previsioni delle sue esigenze finanziarie, la Commissione accorda adeguata priorità ai progetti dichiarati di interesse europeo.

4. Qualora risulti che l'avvio dei lavori di uno dei progetti dichiarati di interesse europeo ha o avrà un ritardo significativo rispetto alla scadenza del 2010, la Commissione chiede agli Stati membri interessati di fornire entro tre mesi le ragioni di detto ritardo. Sulla scorta della risposta fornita, la Commissione consulta tutti gli Stati membri interessati al fine di risolvere il problema che ha causato il ritardo.

La Commissione, previa consultazione del Comitato di cui all'articolo 18, paragrafo 2, e nel quadro del monitoraggio dell'attuazione del progetto dichiarato di interesse europeo e nel rispetto del principio di proporzionalità, può decidere di adottare le misure appropriate. Gli Stati membri interessati hanno la possibilità di sottoporre osservazioni su dette misure prima della loro adozione.

Il Parlamento europeo è informato immediatamente in merito all'adozione di qualsiasi misura.

Nell'adottare tali misure, la Commissione tiene in debita considerazione la parte di responsabilità di ciascuno degli Stati membri interessati dal ritardo e si astiene dal prendere misure che possano avere ripercussioni sulla realizzazione del progetto in uno Stato membro cui non è imputabile detto ritardo.

5. Se uno dei progetti dichiarati di interesse europeo non è sostanzialmente ultimato entro un periodo di tempo ragionevole dalla scadenza della data di completamento prevista, indicata nell'allegato III, e tutti gli Stati membri interessati sono responsabili di tale ritardo, la Commissione riesamina il progetto secondo la procedura di cui al paragrafo 4, al fine di revocare la sua classificazione di progetto dichiarato di interesse europeo mediante la procedura di revisione di cui all'articolo 18, paragrafo 3. La Commissione riesamina, in tutti i casi, il progetto al termine di un periodo di quindici anni dalla data in cui il progetto è stato dichiarato di interesse europeo ai sensi della presente decisione.

6. Cinque anni dopo il completamento di un progetto dichiarato di interesse europeo o di una delle sue sezioni, gli Stati membri interessati elaborano una valutazione dei suoi effetti socioeconomici e ambientali, includendo gli effetti sugli scambi e sulla libera circolazione delle persone e delle merci tra Stati membri, sulla coesione territoriale e sullo sviluppo sostenibile. Gli Stati membri trasmettono alla Commissione i risultati di detta valutazione.

7. Se un progetto di interesse europeo comprende una sezione transfrontaliera che sia indivisibile dal punto di vista tecnico e finanziario, gli Stati membri interessati coordinano le loro procedure per valutarne l'impatto socioeconomico e si adoperano al massimo per eseguire un'indagine transnazionale prima del rilascio delle autorizzazioni a costruire e nell'ambito del quadro esistente.

8. Altre sezioni di progetti di interesse europeo sono coordinate sul piano bilaterale o multilaterale dagli Stati membri caso per caso.

9. Le azioni coordinate o le indagini transnazionali di cui al paragrafo 7 non incidono sugli obblighi previsti dalla legislazione comunitaria in materia di tutela dell'ambiente, in particolare quelle relative alla valutazione dell'impatto ambientale. Gli Stati membri interessati informano la Commissione dell'avvio e del risultato di dette azioni coordinate o indagini transnazionali. La Commissione inserisce tali informazioni nella relazione di cui all'articolo 18, paragrafo 3.

Articolo 19 ter

Sezioni transfrontaliere

Nel quadro di taluni progetti prioritari le sezioni transfrontaliere tra due Stati membri, incluse le autostrade del mare, sono individuate da tali Stati sulla base dei criteri definiti dal Comitato istituito all'articolo 18, paragrafo 2, e notificate alla Commissione. Queste sono in particolare sezioni indivisibili dal punto di vista tecnico e finanziario o riguardo alle quali gli Stati membri interessati si impegnano congiuntamente e predispongono una struttura comune.

-
- * Regolamento (CE) n. 1164/94 del Consiglio, del 16 maggio 1994, che istituisce un Fondo di coesione (GU L 130, del 25.5.1994, pag. 1). Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1265/1999 (GU L 161 del 26.6.1999, pag. 62).
 - ** Regolamento (CE) n. 2236/95 del Consiglio del 18 settembre 1995 che stabilisce i principi generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee (GU L 228 del 23.9.1995, pag. 1). Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1655/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 197 del 29.7.1999, pag. 1).
 - *** Regolamento (CE) n. 1267/1999 del Consiglio del 21 giugno 1999 che istituisce uno strumento per le politiche strutturali di preadesione (GU L 161 del 26.6.1999, pag. 73). Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 2500/2001 (GU L 342 del 27.12.2001, pag. 1)."

14) Gli articoli 20 e 21 sono soppressi.

15) Gli allegati sono modificati come segue:

1. Nell'allegato I le sezioni 2, 3, 4 e 6 e le relative carte sono sostituite come indicato nell'allegato I della presente decisione.
2. Nell'allegato III:
 - a) il titolo è sostituito dal seguente: "Progetti prioritari per i quali l'inizio dei lavori è previsto entro il 2010";
 - b) il contenuto è sostituito dal testo figurante nell'allegato II della presente decisione.

Articolo 2

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

Articolo 3

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Strasburgo, addì 29 aprile 2004.

Per il Parlamento europeo

Il presidente

P. COX

Per il Consiglio

Il presidente

M. McDOWELL

ALLEGATO I

L'allegato I della decisione n. 1692/96/CE è modificato come segue:

1. Le sezioni 2, 3 e 4 sono sostituite dalle seguenti:

"Sezione 2: Rete stradale

2.0. Europa	2.4. Grecia	2.8. Italia	2.12. Portogallo
2.1. Belgio	2.5. Spagna	2.9. Lussemburgo	2.13. Finlandia
2.2. Danimarca	2.6. Francia	2.10. Paesi Bassi	2.14. Svezia
2.3. Germania	2.7. Irlanda	2.11. Austria	2.15. Regno Unito

Sezione 3 : Rete ferroviaria

3.0. Europa	3.4. Grecia	3.8. Italia	3.12. Portogallo
3.1. Belgio	3.5. Spagna	3.9. Lussemburgo	3.13. Finlandia
3.2. Danimarca	3.6. Francia	3.10. Paesi Bassi	3.14. Svezia
3.3. Germania	3.7. Irlanda	3.11. Austria	3.15. Regno Unito"

Sezione 4 : Rete delle vie navigabili interne e porti di navigazione interna"

2. La sezione 6 è sostituita dalla seguente:

"Sezione 6 : Rete aeroportuale

6.0. Europa	6.4. Francia
6.1. Belgio/Danimarca/Germania/ Lussemburgo/Paesi Bassi/Austria	6.5. Irlanda/Regno Unito
6.2. Grecia	6.6. Italia
6.3. Spagna/Portogallo	6.7. Finlandia/Svezia"

3. Le carte seguenti sostituiscono quelle corrispondenti nella decisione n. 1692/96/CE.

ALLEGATO II

L'allegato III della decisione n. 1692/96/CE è sostituito dal seguente:

"ALLEGATO III

PROGETTI PRIORITARI PER I QUALI L'INIZIO DEI LAVORI È PREVISTO ENTRO IL 2010

1. Asse ferroviario Berlino-Verona/Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo

- Halle/Lipsia-Norimberga (2015);
- Norimberga-Monaco di Baviera (2006);
- Monaco di Baviera -Kufstein (2015);
- Kufstein-Innsbruck (2009);
- Galleria del Brennero (2015), sezione transfrontaliera;
- Verona-Napoli (2007);
- Milano-Bologna (2006);
- Ponte ferroviario/stradale sullo stretto di Messina-Palermo (2015).

2. Asse ferroviario ad alta velocità Parigi-Bruxelles-Colonia-Amsterdam-Londra

- Tunnel sotto la Manica-Londra (2007);
- Bruxelles-Liegi-Colonia (2007);
- Bruxelles-Rotterdam-Amsterdam (2007) ¹.

¹ Compresa le due stazioni per treni ad alta velocità di Rotterdam e Amsterdam, che non erano state inserite nel progetto adottato dal Consiglio europeo di Essen del 1994.

3. Asse ferroviario ad alta velocità dell'Europa sud-occidentale

- Lisbona/Porto-Madrid (2011) ¹;
- Madrid-Barcellona (2005);
- Barcellona-Figueras-Perpignan (2008);
- Perpignan-Montpellier (2015);
- Montpellier-Nîmes (2010);
- Madrid-Vitoria-Irún/Hendaye (2010);
- Irún/Hendaye-Dax, sezione transfrontaliera (2010);
- Dax-Bordeaux (2020);
- Bordeaux-Tours (2015).

4. Asse ferroviario ad alta velocità est

- Parigi-Baudrecourt (2007);
- Metz-Lussemburgo (2007);
- Saarbrücken-Mannheim (2007).

5. Linea della Betuwe (2007).

¹ Compresi i collegamenti Lisbona-Porto (2013), Lisbona-Madrid (2010) e Aveiro-Salamanca (2015).

6. Asse ferroviario Lione-Trieste-Divača/Koper-Divača-Lubiana-Budapest-frontiera ucraina ¹

- Lione-St Jean de Maurienne (2015);
- Galleria del Moncenisio (2015-2017), sezione transfrontaliera;
- Bussoleno-Torino (2011);
- Torino-Venezia (2010);
- Venezia-Ronchi Sud-Trieste-Divača (2015);
- Koper-Divača-Lubiana (2015);
- Lubiana-Budapest (2015).

7. Asse autostradale Igoumenitsa/Patrasso-Atene-Sofia-Budapest

- Via Egnatia (2006);
- Pathe (2008);
- Sofia-Kulata- autostrada lungo la frontiera greco/bulgara (2010), con la sezione transfrontaliera di Promahon-Kulata;
- Autostrada Nadlac-Sibiu (sezione verso Bucarest e Constanța) (2007).

8. Asse multimodale Portogallo/Spagna-resto dell'Europa ²

- Linea ferroviaria La Coruña-Lisbona-Sines (2010);
- Linea ferroviaria Lisbona-Valladolid (2010);
- Linea ferroviaria Lisbona-Faro (2004);
- Autostrada Lisbona-Valladolid (2010);
- Autostrada La Coruña-Lisbona (2003);
- Autostrada Siviglia-Lisbona (completata 2001);
- Nuovo aeroporto di Lisbona (2015).

¹ Parti di questo asse corrispondono al corridoio paneuropeo V.

² Compreso l'ammodernamento dei porti e degli aeroporti (2015) conformemente ai contenuti approvati dai Consigli europei di Essen e di Dublino.

9. Asse ferroviario Cork-Dublino-Belfast-Stranraer ¹ (2001)
10. Malpensa (completato 2001) ²
11. Collegamento fisso dell'Öresund (completato 2000) ³
12. Asse ferroviario/stradale del triangolo nordico
 - Progetti stradali e ferroviari in Svezia ⁴ (2010);
 - Autostrada Helsinki-Turku (2010);
 - Linea ferroviaria Kerava-Lahti (2006);
 - Autostrada Helsinki-Vaalimaa (2015);
 - Linea ferroviaria Helsinki-Vainikkala (frontiera russa) (2014).
13. Asse stradale Regno Unito/Irlanda/Benelux (2010)
14. Linea principale della costa occidentale (2007)
15. Galileo (2008)

¹ Un ulteriore aumento di capacità di questa linea è stato deciso nel 2003 ed è stato aggiunto come progetto separato.

² Progetto completato.

³ Progetto completato.

⁴ Alcune brevi tratte stradali e ferroviarie saranno completate tra il 2010 e il 2015.

16. Asse ferroviario merci Sines/Algeciras-Madrid-Parigi

- Nuovo asse ferroviario ad alta capacità attraverso i Pirenei;
- Linea ferroviaria Sines-Badajoz (2010);
- Linea ferroviaria Algeciras-Bobadilla (2010).

17. Asse ferroviario Parigi-Strasburgo-Stoccarda-Vienna-Bratislava

- Baudrecourt-Strasburgo-Stoccarda (2015) con la sezione transfrontaliera del ponte di Kehl;
- Stoccarda-Ulma (2012);
- Monaco di Baviera-Salisburgo (2015), sezione transfrontaliera;
- Salisburgo-Vienna (2012);
- Vienna-Bratislava (2010), sezione transfrontaliera.

18. Asse fluviale Reno/Mosa-Meno-Danubio ¹

- Reno-Mosa (2019) con la sezione transfrontaliera della chiusa di Lanaye;
- Vilshofen-Straubing (2013);
- Vienna-Bratislava (2015), sezione transfrontaliera;
- Palkovicovo-Mohács (2014);
- Strozzature in Romania e Bulgaria (2011).

19. Interoperabilità di reti ferroviarie ad alta velocità nella penisola iberica

- Madrid-Andalusia (2010);
- Nord-est (2010);
- Madrid-Levante e Mediterraneo (2010);
- Corridoio nord/nord-ovest, compreso Vigo-Porto (2010);
- Estremadura (2010).

¹ Parte di questo asse corrisponde alla definizione del corridoio paneuropeo VII.

20. Asse ferroviario del Fehmarn Bælt

- Collegamento fisso ferroviario/stradale del Fehmarn Bælt (2014);
- Linea ferroviaria di accesso alla Danimarca a partire dall'Öresund (2015);
- Linea ferroviaria di accesso in Germania a partire da Amburgo (2015);
- Linea ferroviaria Hannover-Amburgo/Brema (2015).

21. Autostrade del mare

Progetti di interesse comune individuati conformemente all'articolo 12 bis e concernenti le autostrade del mare seguenti:

- Autostrada del Mar Baltico (che collega gli Stati membri del Mar Baltico a quelli dell'Europa centrale e occidentale) incluso il collegamento attraverso il canale Mare del Nord/Mar Baltico (Canale di Kiel) (2010);
- Autostrada del mare dell'Europa occidentale (che collega il Portogallo e la Spagna via l'Arco atlantico, al Mare del Nord e al Mare d'Irlanda) (2010);
- Autostrada del mare dell'Europa sudorientale (che collega il mare Adriatico al mar Ionio e al Mediterraneo orientale per includere Cipro) (2010);
- Autostrada del mare dell'Europa sudoccidentale (Mediterraneo occidentale), che collega Spagna, Francia, Italia, compresa Malta, e che collega l'autostrada del mare dell'Europa sudorientale ¹ (2010).

¹ Anche verso il Mar Nero.

22. Asse ferroviario Atene-Sofia-Budapest-Vienna-Praga-Norimberga/Dresda ¹

- Linea ferroviaria frontiera greco-bulgara-Kulata-Sofia-Vidin/Calafat (2015);
- Linea ferroviaria Curtici-Braşov (verso Bucarest e Constanta) (2010);
- Linea ferroviaria Budapest-Vienna (2010), sezione transfrontaliera;
- Linea ferroviaria Břeclav-Praga-Norimberga (2010), con la sezione transfrontaliera di Norimberga-Praga;
- Asse ferroviario Praga-Linz (2016).

23. Asse ferroviario Danzica-Varsavia-Brno/Bratislava-Vienna ²

- Linea ferroviaria Danzica-Varsavia-Katowice (2015);
- Linea ferroviaria Katowice-Břeclav (2010);
- Linea Katowice-Žilina-Nove Mesto n.V. (2010).

24. Asse ferroviario Lione/Genova-Basilea-Duisburg-Rotterdam/Anversa

- Lione-Mulhouse-Mülheim ³ con la sezione transfrontaliera Mulhouse-Mülheim (2018);
- Genova-Milano/Novara-frontiera svizzera (2013);
- Basilea-Karlsruhe (2015);
- Francoforte-Mannheim (2012);
- Duisburg-Emmerich (2009) ⁴;
- "Ferrovia del Reno" Rheidt-Anversa, sezione transfrontaliera (2010).

¹ Questo asse principale corrisponde in larga misura alla definizione del corridoio paneuropeo IV.

² Questo asse principale corrisponde in larga misura alla definizione del corridoio paneuropeo VI.

³ Comprendente il TGV Reno-Rodano, escluso il ramo ovest.

⁴ Il progetto n. 5 (linea della Betuwe) collega Rotterdam a Emmerich.

25. Asse autostradale Danzica-Brno/Bratislava-Vienna ¹

- Autostrada Danzica-Katowice (2010);
- Autostrada Katowice-Brno/Žilina (2010), sezione transfrontaliera;
- Autostrada Brno-Vienna (2009), sezione transfrontaliera.

26. Asse ferroviario/stradale Irlanda/Regno Unito/Europa continentale

- Asse stradale/ferroviario che collega Dublino verso nord (Belfast-Larne) e verso sud (Cork) (2010) ²;
- Asse stradale/ferroviario Hull-Liverpool (2015);
- Linea ferroviaria Felixstowe-Nuneaton (2011);
- Linea ferroviaria Crewe-Holyhead (2008).

27. "Rail Baltica": asse Varsavia-Kaunas-Riga-Tallinn-Helsinki

- Varsavia-Kaunas (2010);
- Kaunas-Riga (2014);
- Riga-Tallin (2016).

28. "Eurocaprail" sull'asse ferroviario Bruxelles-Lussemburgo-Strasburgo

- Bruxelles-Lussemburgo-Strasburgo (2012).

¹ Questo asse principale corrisponde in larga misura alla definizione del corridoio paneuropeo VI.

² Comprendente il progetto n. 13 di Essen: asse stradale Irlanda/Regno Unito/Benelux.

29. Asse ferroviario del corridoio intermodale ionico/adriatico

- Kozani-Kalambaka-Igoumenitsa (2012);
- Ioannina-Antirrio-Rio-Kalamata (2014).

30. Via navigabile interna Senna-Schelda

- miglioramento della navigabilità Deulemont-Gand (2012-2014-2016);
- canale Compiègne-Cambrai (2012-2014-2016).

Tra parentesi figura la data di completamento dei lavori convenuta in precedenza. Le date di completamento dei lavori dei progetti da 1 a 20 e del progetto 30 e i dettagli relativi alle sezioni sono quelli indicati nella relazione del gruppo ad alto livello, quando questi ultimi sono stati effettivamente individuati."

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

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ¹,

visto il parere del Comitato delle Regioni ²,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato ³,

¹ GU C 220 del 16.9.2003 , pag. 26.

² GU C 256 del 24.10.2003, pag. 64.

³ Parere del Parlamento europeo del 9 ottobre 2003 (non ancora pubblicato nella GU), posizione comune del Consiglio del 26 febbraio 2004 (GU C 95 E del 20.4.2004, pag. 31) e posizione del Parlamento europeo del 20 aprile 2004 (non ancora pubblicata nella GU).

considerando quanto segue:

- (1) Nel Libro bianco del 12 settembre 2001 su "La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte", la Commissione preannuncia la presentazione di requisiti minimi di sicurezza per le gallerie della rete stradale transeuropea.
- (2) Il sistema di trasporto, ed in particolare la rete stradale transeuropea dei trasporti definita nella decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 1996, sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti ¹ ha una funzione di importanza fondamentale da svolgere a sostegno dell'integrazione europea ed a garanzia di un'elevata qualità della vita per i cittadini europei. La Comunità europea ha il dovere di garantire un livello elevato, uniforme e costante di sicurezza, di servizi e di comfort sulla rete stradale transeuropea.
- (3) Le gallerie di lunghezza superiore a 500 m sono infrastrutture importanti che facilitano la comunicazione fra le grandi regioni d'Europa e svolgono un ruolo determinante per il funzionamento e lo sviluppo delle economie regionali.
- (4) Il Consiglio europeo ha più volte sottolineato - in particolare nella riunione del 14 e 15 dicembre 2001 a Laeken - l'urgenza di misure atte a migliorare la sicurezza nelle gallerie.
- (5) Il 30 novembre 2001 i Ministri dei trasporti di Austria, Francia, Germania, Italia e Svizzera si sono riuniti a Zurigo ed hanno adottato una dichiarazione comune nella quale si raccomanda che le normative nazionali vengano allineate sui requisiti armonizzati più recenti allo scopo di rafforzare la sicurezza nelle gallerie lunghe.

¹ GU L 228 del 9.9.1996, pag. 1. Decisione modificata dalla decisione n. 1346/2001/CE (GU L 185 del 6.7.2001, pag. 1).

-
- (6) Poiché lo scopo dell'azione proposta e cioè la realizzazione di un livello uniforme, costante ed elevato di protezione per tutti i cittadini europei nelle gallerie stradali, non può essere realizzato in misura sufficiente dagli Stati membri e può dunque, a causa del livello dell'armonizzazione necessaria, essere realizzato meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito all'articolo 5 del trattato. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tale scopo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
 - (7) I sinistri verificatisi recentemente nelle gallerie stradali sottolineano l'importanza di queste infrastrutture sul piano umano, economico e culturale.
 - (8) Alcune gallerie stradali europee, che sono entrate in servizio in anni lontani, erano state progettate in un'epoca in cui le possibilità tecniche e le condizioni di trasporto erano molto diverse da quelle attuali. Oggi si riscontrano pertanto livelli di sicurezza disomogenei che devono essere migliorati.
 - (9) La sicurezza in galleria impone una serie di misure inerenti, tra l'altro, alla geometria e alle caratteristiche progettuali della galleria, alle installazioni di sicurezza, compresa la segnaletica, la gestione del traffico, la formazione dei servizi di pronto intervento, la gestione degli incidenti, le informazioni da comunicare agli utenti in ordine al comportamento da seguire in galleria, nonché una migliore comunicazione fra le autorità competenti ed i servizi di intervento, quali la polizia, i pompieri e le squadre di soccorso.
 - (10) Come già evidenziato dai lavori della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE), il comportamento degli utenti è un elemento decisivo ai fini della sicurezza delle gallerie.

-
- (11) Le misure di sicurezza dovrebbero permettere alle persone coinvolte in incidenti di mettersi in salvo, consentire agli utenti della strada di reagire immediatamente per evitare conseguenze più gravi, garantire l'azione efficace dei servizi di pronto intervento, proteggere l'ambiente nonché limitare i danni materiali.
 - (12) I miglioramenti apportati dalla presente direttiva faranno progredire le condizioni di sicurezza per tutti gli utenti, comprese le persone con disabilità. Tuttavia, poiché queste ultime hanno maggiori difficoltà di fuga in caso di emergenza, occorre prendere in particolare considerazione la loro sicurezza.
 - (13) Per definire un approccio equilibrato e in considerazione del costo elevato delle misure prospettate, è opportuno stabilire gli equipaggiamenti minimi di sicurezza tenendo conto delle caratteristiche tipiche e del volume di traffico previsto di ciascuna galleria.
 - (14) Organismi internazionali come l'Associazione Mondiale della Strada ("World Road Association") e l'UNECE hanno da tempo formulato preziose raccomandazioni per contribuire a migliorare ed armonizzare la normativa in materia di equipaggiamento di sicurezza e di circolazione nelle gallerie stradali. Tuttavia, poiché queste raccomandazioni non sono strumenti vincolanti, le loro potenzialità potranno esplicarsi pienamente soltanto emanando provvedimenti legislativi che rendano obbligatori i requisiti che esse individuano.
 - (15) Per mantenere un elevato livello di sicurezza è necessaria una manutenzione adeguata delle installazioni di sicurezza presenti nelle gallerie. È opportuno organizzare in modo sistematico lo scambio di informazioni sulle moderne tecniche di sicurezza e sui dati relativi agli incidenti/eventi tra Stati membri.
 - (16) Per fare in modo che le prescrizioni della presente direttiva vengano applicate correttamente dai gestori delle gallerie, gli Stati membri dovrebbero designare una o più autorità a livello nazionale, regionale o locale cui incombe la responsabilità di assicurare che tutti gli aspetti inerenti alla sicurezza di una galleria siano rispettati.

-
- (17) Per l'attuazione della presente direttiva occorre predisporre un calendario flessibile e progressivo. Tale calendario consentirà di realizzare i lavori più urgenti senza provocare perturbazioni gravi nel sistema dei trasporti né strozzature nel calendario dei lavori pubblici negli Stati membri.
- (18) Il costo dei lavori di rinnovo delle gallerie esistenti varia notevolmente da uno Stato membro all'altro, soprattutto per ragioni geografiche; agli Stati membri dovrebbe essere consentito di scaglionare nel tempo i lavori di rinnovo necessari per conformarsi ai requisiti della presente direttiva là dove la densità delle gallerie sul loro territorio superi di molto la media europea.
- (19) Per le gallerie già in esercizio o per le gallerie la cui progettazione sia stata approvata ma che non siano state ancora aperte al pubblico nei 24 mesi successivi all'entrata in vigore della presente direttiva dovrebbe essere consentito agli Stati membri di accettare l'adozione di misure di riduzione del rischio in alternativa ai requisiti prescritti dalla presente direttiva, qualora le caratteristiche di una galleria non consentano di realizzare soluzioni strutturali a costi ragionevoli.
- (20) È necessario un ulteriore progresso tecnico per migliorare la sicurezza nelle gallerie. Dovrebbe essere istituita una procedura che consenta alla Commissione di adeguare i requisiti della presente direttiva al progresso tecnico. Alla stessa procedura dovrebbe farsi ricorso per adottare un metodo armonizzato di analisi dei rischi.
- (21) Le misure necessarie per l'attuazione della presente direttiva sono adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, che stabilisce le modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione ¹.

¹ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

-
- (22) Gli Stati membri dovrebbero presentare alla Commissione una relazione sulle misure che intendono adottare per conformarsi alle prescrizioni della presente direttiva, allo scopo di rendere possibile la sincronizzazione dei lavori su scala comunitaria e, in tal modo, ridurre le perturbazioni del traffico,
- (23) Se i requisiti della presente direttiva rendono necessaria la costruzione di un secondo fornice per una galleria nella fase di progettazione o di costruzione, questo secondo fornice da realizzare dovrebbe essere considerato una nuova galleria. Lo stesso vale se i requisiti della presente direttiva rendono necessaria l'apertura di nuove procedure di pianificazione giuridicamente vincolanti, comprese le audizioni per l'autorizzazione di pianificazione in relazione a tutte le misure connesse.
- (24) Si dovrebbero proseguire i lavori nelle sedi appropriate al fine di raggiungere un elevato livello di armonizzazione per quanto riguarda i segnali e i pittogrammi utilizzati sui pannelli a messaggio variabile nelle gallerie. Gli Stati membri dovrebbero essere incoraggiati ad armonizzare l'interfaccia con l'utente in tutte le gallerie del loro territorio.
- (25) Gli Stati membri dovrebbero essere incoraggiati ad attuare livelli di sicurezza comparabili per le gallerie situate nel loro territorio ma che non fanno parte della rete europea di trasporto stradale e che di conseguenza non rientrano nel campo di applicazione della presente direttiva.
- (26) Gli Stati membri dovrebbero essere incoraggiati ad elaborare disposizioni nazionali volte a conseguire un livello di sicurezza più elevato delle gallerie.

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Oggetto e campo di applicazione

1. La presente direttiva ha lo scopo di garantire un livello minimo di sicurezza agli utenti della strada nelle gallerie della rete stradale transeuropea mediante la prevenzione di situazioni critiche che possano mettere in pericolo la vita umana, l'ambiente e gli impianti della galleria nonché mediante la protezione in caso di incidente.

2. La presente direttiva si applica a tutte le gallerie della rete stradale transeuropea di lunghezza superiore a 500 m, siano esse già in esercizio, in fase di costruzione o allo stato di progetto.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini della presente direttiva si intende per:

- (1) "rete stradale transeuropea": la rete stradale definita alla sezione 2 dell'allegato I della decisione n. 1692/96/CE ed illustrata da carte geografiche e/o descritta nell'allegato II di tale decisione;

- (2) "servizi di pronto intervento": tutti i servizi locali, pubblici o privati, o prestati dal personale di servizio alla galleria, che intervengono in caso di incidente, compresi i servizi di polizia, i pompieri e le squadre di soccorso.

- (3) "lunghezza della galleria": la lunghezza della corsia di circolazione più estesa, misurata tenendo conto della parte di galleria continuativamente chiusa su quattro lati.

Articolo 3

Misure di sicurezza

1. Gli Stati membri provvedono affinché le gallerie situate sul loro territorio, che rientrano nel campo di applicazione della presente direttiva, soddisfino i requisiti minimi di sicurezza di cui all'allegato I.
2. Qualora determinati requisiti strutturali di cui all'allegato I possano essere soddisfatti unicamente tramite soluzioni tecniche che non sono realizzabili o che lo sono soltanto a un costo sproporzionato, l'autorità amministrativa di cui all'articolo 4 può accettare la realizzazione di misure di riduzione dei rischi come soluzione alternativa a tali requisiti, purché le misure alternative si traducano in una protezione equivalente o accresciuta. L'efficacia di tali misure deve essere dimostrata mediante un'analisi dei rischi effettuata in conformità delle disposizioni dell'articolo 13. Gli Stati membri informano la Commissione delle misure di riduzione dei rischi che accettano come soluzione alternativa e motivano la loro decisione. Il presente paragrafo non si applica alle gallerie che si trovano allo stato di progetto di cui all'articolo 9.
3. Gli Stati membri possono prescrivere requisiti più severi sempre che questi non siano in contrasto con quelli prescritti dalla presente direttiva.

Articolo 4

Autorità amministrativa

1. Gli Stati membri designano una o più autorità amministrative, nel seguito denominate "l'autorità amministrativa", che hanno la responsabilità di assicurare che vengano rispettati tutti gli aspetti di sicurezza di una galleria e che prendono le disposizioni necessarie per garantire l'osservanza della presente direttiva.

2. L'autorità amministrativa può essere istituita a livello nazionale, regionale o locale.
3. Ciascuna galleria della rete transeuropea situata sul territorio di un solo Stato membro è soggetta alla responsabilità di una sola autorità amministrativa. Per ciascuna galleria situata sul territorio di due Stati membri, ciascuno di questi designa un'autorità amministrativa o, in alternativa, i due Stati membri designano un'autorità amministrativa comune. Se esistono due autorità amministrative distinte, le decisioni di ciascuna di esse nell'esercizio delle rispettive competenze e responsabilità relative alla sicurezza della galleria sono adottate previo accordo dell'altra autorità.
4. L'autorità amministrativa provvede alla messa in servizio delle gallerie di cui all'allegato II.
5. Fatte salve ulteriori disposizioni in merito a livello nazionale, l'autorità amministrativa è autorizzata a sospendere o a limitare l'esercizio di una galleria se i requisiti di sicurezza non sono rispettati. Essa specifica a quali condizioni possano essere ristabilite condizioni di traffico normali.
6. L'autorità amministrativa garantisce che siano svolti i seguenti compiti:
 - a) effettuazione su base periodica delle prove e ispezioni delle gallerie ed elaborazione di requisiti pertinenti di sicurezza;
 - b) messa in atto di schemi organizzativi e operativi (inclusi i piani di intervento in caso di emergenza) per fornire formazione e equipaggiamento ai servizi di pronto intervento;

- c) definizione della procedura per la chiusura immediata di una galleria in caso di emergenza;
- d) attuazione delle misure di riduzione dei rischi necessarie;

7. Quando un organo designato come autorità amministrativa esisteva prima della designazione di cui al presente articolo, tale autorità amministrativa può continuare ad esercitare le responsabilità di cui era investita in precedenza a condizione di conformarsi alle prescrizioni della presente direttiva.

Articolo 5

Gestore della galleria

1. Per ciascuna galleria situata sul territorio di uno Stato membro, che si trovi nella fase di progettazione, di costruzione o di funzionamento, l'autorità amministrativa identifica, quale gestore della galleria, l'organismo pubblico o privato responsabile della gestione della galleria nella fase interessata. Questa funzione può essere esercitata dalla stessa autorità amministrativa.
2. Per ciascuna galleria situata sul territorio di due Stati membri, le due autorità amministrative o l'autorità amministrativa comune riconoscono un solo organismo responsabile del funzionamento della galleria.
3. Per tutti gli incidenti o eventi di rilievo che si verificano in una galleria il gestore della galleria deve redigere un rapporto di inconvenienti. Il rapporto è trasmesso al responsabile della sicurezza di cui all'articolo 6, all'autorità amministrativa e ai servizi di pronto intervento entro il termine massimo di un mese dalla data in cui si è prodotto l'incidente o l'evento.

4. Se in esito a un'inchiesta viene stilata una relazione che analizza le circostanze in cui si è prodotto l'incidente o l'evento di cui al paragrafo 3 o le conclusioni che se ne possono trarre, il gestore della galleria la trasmette al responsabile della sicurezza, all'autorità amministrativa e ai servizi di pronto intervento entro un mese dalla data in cui egli stesso l'ha ricevuta.

Articolo 6

Responsabile della sicurezza

1. Per ciascuna galleria il gestore della galleria designa un responsabile della sicurezza che deve essere preventivamente accettato dall'autorità amministrativa e che coordina tutte le misure di prevenzione e di salvaguardia dirette a garantire la sicurezza degli utenti e del personale di esercizio. Il responsabile della sicurezza può essere un membro del personale della galleria o dei servizi di pronto intervento, gode di piena autonomia per tutte le questioni attinenti alla sicurezza nelle gallerie stradali e, relativamente a tali questioni, non riceve alcuna istruzione da un datore di lavoro. Un responsabile della sicurezza può esercitare le sue funzioni e assolvere le sue mansioni per più gallerie in una regione determinata.

2. Il responsabile della sicurezza assolve le funzioni e mansioni seguenti:

- a) assicura il coordinamento con servizi di pronto intervento e partecipa alla preparazione dei piani operativi;
- b) partecipa alla pianificazione, all'attuazione e alla valutazione degli interventi di emergenza;
- c) partecipa alla definizione dei piani di sicurezza e delle specifiche della struttura, degli equipaggiamenti e del funzionamento, sia nel caso di gallerie nuove sia nel caso di modifica di gallerie esistenti;

- d) verifica che il personale di esercizio e i servizi di pronto intervento vengano formati, e partecipa all'organizzazione di esercitazioni svolte a intervalli regolari;
- e) viene consultato sulla messa in servizio della struttura, sugli equipaggiamenti e sul funzionamento delle gallerie;
- f) verifica che siano effettuate la manutenzione e le riparazioni della struttura e degli equipaggiamenti delle gallerie;
- g) partecipa alla valutazione di ogni incidente di rilievo ai sensi dell'articolo 5, paragrafi 3 e 4.

Articolo 7

Ente per le ispezioni

Gli Stati membri garantiscono che le ispezioni, le valutazioni e i collaudi vengano effettuati da enti per le ispezioni. Questa funzione può essere esercitata dall'autorità amministrativa. Ogni ente che effettua le ispezioni, le valutazioni e i collaudi deve possedere un alto livello di competenza e disporre di procedure di qualità elevata e deve essere funzionalmente indipendente dal gestore della galleria.

Articolo 8

Notifica dell'autorità amministrativa

Gli Stati membri notificano alla Commissione il nome e l'indirizzo dell'autorità amministrativa entro [...] ^{*}. Nel caso di modifiche di tali dati, essi ne informano la Commissione entro tre mesi.

* 24 mesi dall'entrata in vigore della presente direttiva.

Articolo 9

Gallerie il cui progetto non è ancora stato approvato

1. Tutte le gallerie il cui progetto non sia stato approvato dall'autorità responsabile entro [...] * sono soggette alle disposizioni della presente direttiva.
2. La galleria è messa in esercizio secondo la procedura di cui all'allegato II.

Articolo 10

Gallerie il cui progetto è già stato approvato ma che non sono ancora aperte al traffico

1. Per le gallerie il cui progetto è già stato approvato ma che non sono state aperte al traffico pubblico entro [...] *, l'autorità amministrativa ne valuta la conformità con i requisiti prescritti dalla presente direttiva, con un riferimento particolare alla documentazione di sicurezza di cui all'allegato II.
2. Se accerta che una galleria non è conforme alle disposizioni della presente direttiva, l'autorità amministrativa comunica al gestore della galleria che occorre prendere le pertinenti misure necessarie per aumentare la sicurezza e ne informa il responsabile della sicurezza.
3. In tal caso la galleria è messa in esercizio secondo la procedura di cui all'allegato II.

* 24 mesi dall'entrata in vigore della presente direttiva.

Articolo 11

Gallerie già in esercizio

1. Nel caso di gallerie che sono già aperte al traffico alla data del [...] ^{*}, l'autorità amministrativa ha tempo fino a [...] ^{**} per valutare la conformità della galleria ai requisiti della presente direttiva, con un riferimento particolare alla documentazione di sicurezza di cui all'allegato II e sulla base di un'ispezione.
2. Il gestore della galleria propone, se necessario, all'autorità amministrativa un piano inteso ad adeguare la galleria alle disposizioni della presente direttiva nonché gli interventi correttivi che intende realizzare.
3. L'autorità amministrativa approva gli interventi correttivi o chiede che vi vengano apportate modifiche.
4. Successivamente, se gli interventi correttivi comportano modifiche sostanziali nella costruzione o nel funzionamento, una volta realizzati tali interventi, viene attuata la procedura di cui all'allegato II.
5. Entro [...] ^{***} gli Stati membri presentano alla Commissione una relazione che descrive come essi prevedono di conformarsi ai requisiti della presente direttiva, le misure in progetto e, se del caso, le conseguenze dell'apertura o della chiusura delle principali strade di accesso alle gallerie. Per ridurre al minimo le perturbazioni del traffico a livello europeo, la Commissione può fare osservazioni in merito al calendario dei lavori mediante i quali si intende garantire la conformità delle gallerie ai requisiti della presente direttiva.

* 24 mesi dall'entrata in vigore della presente direttiva.

** 30 mesi dall'entrata in vigore della presente direttiva.

*** 36 mesi dall'entrata in vigore della presente direttiva.

6. I lavori di riadeguamento delle gallerie sono realizzati secondo un calendario e completati entro [...].*

7. Quando la lunghezza totale dei fornici delle gallerie attualmente esistenti divisa per la lunghezza totale della porzione della rete stradale transeuropea situata sul loro territorio supera la media europea, gli Stati membri possono prolungare di 5 anni il periodo previsto al paragrafo 6.

Articolo 12

Ispezioni periodiche

1. L'autorità amministrativa verifica che ispezioni periodiche vengano effettuate dall'ente per le ispezioni onde garantire che tutte le gallerie contemplate dalla presente direttiva siano conformi alle disposizioni della stessa.

2. Il periodo intercorrente fra due ispezioni consecutive di una determinata galleria non deve superare i sei anni.

3. Qualora, in base alla relazione dell'ente per le ispezioni, constati che una galleria non è conforme alle disposizioni della presente direttiva, l'autorità amministrativa comunica al gestore della galleria ed al responsabile della sicurezza che devono essere adottate misure destinate ad accrescere la sicurezza della galleria. L'autorità amministrativa definisce le condizioni per il mantenimento in esercizio o la riapertura della galleria che si applicheranno fino al completamento degli interventi correttivi, nonché qualsiasi altra restrizione e condizione pertinente.

* 10 anni dall'entrata in vigore della presente direttiva.

4. Se gli interventi correttivi comportano modifiche sostanziali nella costruzione e nel funzionamento, una volta realizzati tali interventi, la galleria è soggetta ad una nuova autorizzazione di esercizio secondo la procedura prevista dall'allegato II.

Articolo 13

Analisi dei rischi

1. L'analisi dei rischi viene effettuata, se necessario, da un organismo funzionalmente indipendente dal gestore della galleria. Il contenuto e i risultati delle analisi dei rischi sono inseriti nella documentazione di sicurezza trasmessa all'autorità amministrativa. L'analisi di cui trattasi è un'analisi dei rischi di una galleria determinata che tiene conto di tutti gli elementi inerenti alle sue caratteristiche progettuali e delle condizioni del traffico che incidono sulla sicurezza, e segnatamente le caratteristiche ed il tipo di traffico, la lunghezza e la geometria della galleria, nonché il numero previsto di veicoli pesanti in transito giornaliero.
2. Gli Stati membri provvedono affinché, a livello nazionale, venga utilizzata una metodologia analitica e ben definita, corrispondente alle migliori pratiche disponibili e informano della metodologia applicata la Commissione, che mette tali informazioni a disposizione degli altri Stati membri in forma elettronica.
3. Entro [...] * la Commissione pubblica una relazione sulle pratiche seguite negli Stati membri. Se necessario, la Commissione presenta proposte ai fini dell'adozione di una metodologia dell'analisi dei rischi comune ed armonizzata, secondo la procedura di cui all'articolo 17, paragrafo 2.

* Cinque anni dall'entrata in vigore della presente direttiva.

Articolo 14

Deroghe per innovazioni tecniche

1. Sulla base di una domanda debitamente documentata del gestore della galleria, l'autorità amministrativa può accordare deroghe ai requisiti prescritti dalla presente direttiva allo scopo di consentire l'installazione e l'uso di equipaggiamenti di sicurezza innovativi o l'utilizzo di procedure di sicurezza innovative atti a fornire un livello equivalente o più elevato di protezione rispetto alle tecnologie attuali prescritte dalla presente direttiva.
2. Se l'autorità amministrativa intende concedere la deroga, lo Stato membro trasmette previamente alla Commissione una domanda di deroga comprendente la richiesta del gestore della galleria e il parere dell'ente per le ispezioni.
3. La Commissione notifica la domanda agli Stati membri entro un mese dal suo ricevimento.
4. Se, entro un termine di tre mesi, né la Commissione né gli Stati membri formulano obiezioni, la deroga si considera accettata e la Commissione provvede a informarne gli Stati membri.
5. Se vengono formulate obiezioni, la Commissione formula una proposta secondo la procedura di cui all'articolo 17, paragrafo 2. In caso di decisione negativa l'autorità amministrativa non concede la deroga.

6. Dopo un esame secondo la procedura di cui all'articolo 17, paragrafo 2 una decisione di accordare una deroga può autorizzare l'applicazione della deroga in questione ad altre gallerie.

7. Ogniqualvolta le richieste di deroga presentate lo giustificano, la Commissione pubblica una relazione sulle pratiche seguite negli Stati membri e, se necessario, presenta proposte di modifica della presente direttiva.

Articolo 15

Relazioni periodiche

1. Gli Stati membri compilano ogni due anni relazioni sugli incendi scoppiati nelle gallerie e sugli incidenti che mettono chiaramente in pericolo la sicurezza degli utenti della strada nelle gallerie, e sulla frequenza e le cause di tali incidenti, ne danno una valutazione e forniscono informazioni sul ruolo effettivo e sull'efficacia delle infrastrutture e delle misure di sicurezza. Tali relazioni verranno trasmesse alla Commissione dagli Stati membri entro la fine di settembre dell'anno seguente al periodo oggetto della relazione. La Commissione metterà a disposizione di tutti gli Stati membri tali relazioni.

2. Gli Stati membri elaborano un piano che comprende un calendario per l'applicazione progressiva delle disposizioni della presente direttiva alle gallerie già in esercizio di cui all'articolo 11 e lo notificano entro [...] * alla Commissione. Successivamente, gli Stati membri informano la Commissione ogni due anni sullo stato di attuazione del piano e sugli eventuali adeguamenti del medesimo, sino al termine del periodo di cui all'articolo 11, paragrafi 6 e 7.

* 30 mesi dall'entrata in vigore della presente direttiva.

Articolo 16

Adeguamento al progresso tecnico

La Commissione adegua al progresso tecnico gli allegati della presente direttiva secondo la procedura di cui all'articolo 17, paragrafo 2.

Articolo 17

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita da un comitato.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

Il periodo di cui all'articolo 5, paragrafo 6 della decisione 1999/458/CE è fissato in tre mesi.

3. Il comitato adotta il proprio regolamento interno.

Articolo 18

Recepimento

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro [...] *. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni unitamente a una tabella di corrispondenza tra le disposizioni della presente direttiva e le disposizioni nazionali adottate.

* 24 mesi dall'entrata in vigore della presente direttiva.

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

Articolo 19

Entrata in vigore

La presente direttiva entra in vigore il giorno della pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

Articolo 20

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Strasburgo, addì 29.4.2004.

Per il Parlamento europeo

Il Presidente

P. COX

Per il Consiglio

Il Presidente

M. McDOWELL

ALLEGATO I

Misure di sicurezza di cui all'articolo 3

1. Criteri per decidere sulle misure di sicurezza
 - 1.1. Parametri di sicurezza
 - 1.1.1. Le misure di sicurezza da realizzare in una galleria devono basarsi su una considerazione sistematica di tutti gli aspetti del sistema consistenti nell'infrastruttura, l'esercizio, gli utenti e i veicoli.
 - 1.1.2. Si tiene conto dei seguenti parametri quali:
 - lunghezza della galleria,
 - numero di fornici,
 - numero di corsie,
 - geometria della sezione trasversale,
 - allineamento verticale e orizzontale,
 - tipo di costruzione,
 - traffico unidirezionale o bidirezionale,
 - volume di traffico per fornice (compresa la distribuzione nel tempo),
 - rischio di congestione (giornaliero o stagionale),
 - tempo di intervento dei servizi di pronto intervento,
 - presenza e percentuale di veicoli pesanti,
 - presenza, percentuale e tipo di trasporto di merci pericolose,
 - caratteristiche delle strade di accesso,
 - larghezza delle corsie,
 - considerazioni relative alla velocità,
 - condizioni geografiche e meteorologiche.

1.1.3. Se una galleria ha una caratteristica speciale riguardante i summenzionati parametri, occorre effettuare un'analisi dei rischi conformemente all'articolo 13 per stabilire se siano necessari misure di sicurezza integrative e/o un equipaggiamento complementare per garantire un livello elevato di sicurezza della galleria. Questa analisi dei rischi deve tener conto di eventuali incidenti, che pregiudicano manifestamente la sicurezza degli utenti della strada nelle gallerie e che possono verificarsi durante la fase di esercizio nonché della natura e dell'ampiezza delle loro possibili conseguenze.

1.2. Requisiti minimi

1.2.1. Devono essere messe in atto almeno le misure di sicurezza prescritte dai seguenti paragrafi per assicurare un livello minimo di sicurezza in tutte le gallerie contemplate nella presente direttiva. Può essere consentito discostarsi in misura limitata da questi requisiti, a condizione che sia stata completata con successo la seguente procedura:

Gli Stati membri o l'autorità amministrativa trasmettono alla Commissione informazioni in merito:

- al discostamento limitato previsto (ai discostamenti limitati previsti);
- alle ragioni imperative alla base del discostamento limitato previsto;
- alle misure alternative di riduzione dei rischi da applicare o rafforzare al fine di garantire un livello di sicurezza almeno equivalente, inclusa la relativa comprova sotto forma di un'analisi dei rischi corrispondenti.

La Commissione trasmette la richiesta di discostamento limitato agli Stati membri quanto prima e in ogni caso entro un mese dal suo ricevimento.

Se, entro un termine di tre mesi dal ricevimento della richiesta della Commissione, né la Commissione né uno Stato membro hanno formulato obiezioni, il discostamento limitato si considera accettato e la Commissione provvede a informarne tutti gli Stati membri. Se sono espresse obiezioni, la Commissione presenta una proposta secondo la procedura di cui all'articolo 17, paragrafo 2. In caso di decisione negativa, il discostamento limitato non è autorizzato.

- 1.2.2. Per prevedere un'interfaccia unica in tutte le gallerie a cui si applica la presente direttiva, non è consentito discostarsi dai requisiti dei seguenti paragrafi per quanto concerne la progettazione delle infrastrutture di sicurezza a disposizione degli utenti delle gallerie (stazioni di emergenza, segnaletica, piazzole di sosta, uscite di emergenza, ritrasmissione radio se richiesta).
- 1.3. Volume di traffico
- 1.3.1. Quando nel presente allegato si fa riferimento al "volume di traffico", questo indica la media annua del traffico giornaliero in una galleria, per corsia. Nel calcolo del volume di traffico, ogni veicolo a motore conta per una unità.
- 1.3.2. Se il numero di veicoli pesanti con stazza maggiore di 3,5 t supera il 15 % della media annua del traffico giornaliero o se il traffico giornaliero stagionale supera significativamente la media annua del traffico giornaliero, devono essere valutati i rischi supplementari e di essi occorre tenere conto aumentando il volume di traffico della galleria ai fini dell'applicazione dei paragrafi che seguono.

2. Misure infrastrutturali

2.1. Numero di fornici e di corsie

2.1.1. I principali criteri per decidere se si debba costruire una galleria a fornice singolo o doppio devono essere il volume di traffico previsto e la sicurezza, prendendo in considerazione aspetti quali la percentuale di automezzi pesanti, il dislivello e la lunghezza.

2.1.2. In ogni caso, per le gallerie in fase di progettazione, se una previsione a 15 anni indica che il volume di traffico supererà i 10 000 veicoli al giorno per corsia, quando questo valore viene superato deve essere in funzione una galleria a doppio fornice con traffico unidirezionale.

2.1.3. Fatta eccezione per la corsia di emergenza, il numero di corsie deve restare lo stesso tanto all'esterno che all'interno della galleria. Ogni cambiamento del numero di corsie deve intervenire ad una distanza sufficiente dal portale della galleria; tale distanza deve essere almeno pari a quella percorsa in 10 secondi da un veicolo che procede alla velocità massima consentita. Se circostanze geografiche non consentono di rispettare questa distanza, devono essere adottate misure supplementari e/o rafforzate per aumentare la sicurezza.

2.2. Geometria della galleria

2.2.1. Nella fase di progettazione della geometria della sezione trasversale e dell'allineamento orizzontale e verticale di una galleria e delle strade di accesso occorre tenere conto particolarmente della sicurezza, in quanto tali parametri influiscono significativamente sulla probabilità che si verifichino incidenti e sulla gravità di questi.

- 2.2.2. Nelle gallerie nuove non sono consentiti dislivelli longitudinali superiori al 5 %, a meno che non sia geograficamente possibile attuare alcun'altra soluzione.
- 2.2.3. Nelle gallerie con dislivelli superiori al 3% devono essere adottate misure supplementari e/o rafforzate per aumentare la sicurezza sulla base di un'analisi dei rischi.
- 2.2.4. Se la larghezza della corsia per veicoli lenti è inferiore a 3,5 m ed è consentito il transito di veicoli pesanti, devono essere adottate misure supplementari e/o rafforzate per aumentare la sicurezza sulla base di un'analisi dei rischi.
- 2.3. Vie di fuga e uscite di emergenza
- 2.3.1. Nelle gallerie nuove sprovviste di corsie di emergenza, devono essere previste banchine pedonabili di emergenza, sopraelevate o meno, che gli utenti utilizzano in caso di guasto o incidente. La presente disposizione non si applica nel caso in cui le caratteristiche di costruzione della galleria non lo consentano, o lo consentano solo a costi sproporzionati, e la galleria sia unidirezionale e munita di un sistema permanente di sorveglianza e di chiusura delle corsie.

- 2.3.2. Nelle gallerie esistenti sprovviste sia di corsie di emergenza sia di banchine pedonabili di emergenza devono essere adottate misure supplementari e/o rafforzate per garantire la sicurezza.
- 2.3.3. Le uscite di emergenza consentono agli utenti della galleria di abbandonare quest'ultima a piedi e raggiungere un luogo sicuro in caso di incidente o incendio. Queste uscite devono costituire anche una via di accesso alla galleria, a piedi, per i servizi di pronto intervento. Esempi di tali uscite di emergenza sono:
- uscite, dirette, verso l'esterno della galleria,
 - gallerie trasversali tra fornici della galleria,
 - uscite verso una galleria di emergenza,
 - rifugi con vie di fuga separate dal fornice della galleria.
- 2.3.4. È vietato costruire rifugi privi di uscita collegata a vie di fuga verso l'esterno.
- 2.3.5. Devono essere previste uscite di emergenza se le analisi dei rischi pertinenti, comprese la diffusione del fumo e la velocità di propagazione alle condizioni locali, rivelano che la ventilazione e le altre misure di sicurezza sono insufficienti a garantire la sicurezza degli utenti.
- 2.3.6. Nelle gallerie nuove devono esservi in ogni caso uscite di emergenza se il volume di traffico supera i 2000 veicoli per corsia.

- 2.3.7. Per le gallerie esistenti di lunghezza superiore a 1000 m e con un volume di traffico superiore a 2000 veicoli per corsia deve essere valutata la fattibilità e l'efficacia della realizzazione di nuove uscite di emergenza.
- 2.3.8. Se vi sono uscite di emergenza, la distanza tra due di esse non deve superare i 500 m.
- 2.3.9. Mezzi appropriati, ad esempio porte, devono impedire la propagazione del fumo e del calore nelle vie di fuga dietro l'uscita di emergenza, consentendo così agli utenti di raggiungere l'esterno in condizioni di sicurezza e ai servizi di pronto intervento di accedere alla galleria.
- 2.4. Accesso per i servizi di pronto intervento
- 2.4.1. Nella gallerie a doppio fornice, se i fornici si trovano allo stesso livello, o quasi, devono essere previste almeno ogni 1500 m delle gallerie trasversali adatte ai veicoli dei servizi di pronto intervento.
- 2.4.2. Ove geograficamente possibile, devono esserci punti di attraversamento dello spartitraffico al di fuori di ciascun portale di una galleria a due o più fornici. Ciò consentirà ai servizi di pronto intervento di accedere immediatamente a ciascuno dei fornici.
- 2.5. Piazzole di sosta

- 2.5.1. Nelle nuove gallerie bidirezionali di lunghezza superiore a 1500 m e con un volume di traffico superiore a 2000 veicoli per corsia devono essere previste piazzole di sosta a distanze non superiori a 1000 m, qualora non siano previste corsie di emergenza.
- 2.5.2. Nelle gallerie bidirezionali esistenti di lunghezza superiore a 1500 m e con un volume di traffico superiore a 2000 veicoli per corsia, che siano prive di corsie di emergenza, deve essere valutata la fattibilità e l'efficacia della realizzazione di piazzole di sosta.
- 2.5.3. Se le caratteristiche di costruzione della galleria non lo consentono o lo consentono solo a un costo sproporzionato, non è obbligatorio prevedere le piazzole di sosta se la larghezza totale della parte della galleria accessibile ai veicoli, escluse le parti sopraelevate e le corsie normali, è pari almeno alla larghezza di una corsia normale.
- 2.5.4. Le piazzole di sosta comprendono una stazione di emergenza.
- 2.6. Drenaggio
- 2.6.1. Se il trasporto di merci pericolose è autorizzato, il drenaggio di liquidi infiammabili e tossici è effettuato tramite canali di scolo appositamente progettati o altri dispositivi all'interno delle sezioni trasversali delle gallerie. Inoltre, il sistema di drenaggio deve essere progettato e mantenuto in funzione in modo da impedire incendi nonché il propagarsi di liquidi infiammabili e tossici all'interno di un fornice e tra i fornici.

2.6.2. Se nelle gallerie esistenti non è possibile soddisfare tali requisiti, o è possibile soddisfarli solo a un costo sproporzionato, se ne deve tenere conto al momento di decidere se autorizzare il trasporto di merci pericolose, sulla base di un'analisi dei pertinenti rischi.

2.7 Caratteristiche ignifughe delle strutture

La struttura principale di tutte le gallerie in cui un cedimento locale della struttura possa avere conseguenze catastrofiche, come ad esempio le gallerie sommerse o le gallerie che possono causare il cedimento di importanti strutture adiacenti, devono assicurare un livello sufficiente di caratteristiche ignifughe.

2.8 Illuminazione

2.8.1 L'illuminazione ordinaria deve essere prevista in modo tale da assicurare una visibilità adeguata ai conducenti nella zona di ingresso e all'interno della galleria, di giorno e di notte.

2.8.2 L'illuminazione di sicurezza deve essere prevista in modo tale da fornire un minimo di visibilità agli utenti della galleria, per consentire loro di abbandonare quest'ultima con i loro veicoli in caso di interruzione dell'alimentazione elettrica.

2.8.3 Le illuminazioni di evacuazione, quali segnali luminosi di evacuazione, posti a un'altezza non superiore a 1.5 m, devono guidare gli utenti della galleria che sgombrano la galleria a piedi, in caso di emergenza.

2.9 Ventilazione

- 2.9.1 Nella progettazione, costruzione e esercizio dell'impianto di ventilazione si deve tenere conto dei seguenti elementi:
- controllo degli inquinanti emessi dagli autoveicoli, nel caso di flussi di traffico normali e nei picchi di traffico,
 - controllo degli inquinanti emessi dagli autoveicoli in caso di arresto del traffico per incidenti,
 - controllo del calore e del fumo in caso di incendio.
- 2.9.2 In tutte le gallerie di lunghezza superiore a 1000 m e con un volume di traffico superiore a 2000 veicoli per corsia deve essere installato un impianto di ventilazione meccanica.
- 2.9.3 Nelle gallerie con traffico bidirezionale e/o unidirezionale congestionato, la ventilazione longitudinale è consentita solo se l'analisi del rischio di cui all'articolo 13 indica che essa è accettabile e/o sono adottate misure specifiche, come ad esempio un'adeguata gestione del traffico, minori distanze tra le uscite di emergenza, estrazioni intermedie dei fumi.
- 2.9.4 Nelle gallerie in cui è necessario un impianto di ventilazione meccanica e non è consentita la ventilazione longitudinale ai sensi del punto 2.9.3., devono essere utilizzati impianti di ventilazione trasversale o semitrasversale. Tali impianti devono permettere di evacuare i fumi in caso di incendio.
- 2.9.5 Nelle gallerie di lunghezza superiore a 3000 m con traffico bidirezionale, un volume di traffico superiore a 2000 veicoli per corsia, un centro di controllo e ventilazione trasversale e/o semitrasversale, devono essere adottate le seguenti misure minime per quanto concerne la ventilazione:
- installazione di dispositivi di estrazione dell'aria e del fumo azionabili separatamente o a gruppi;

- controllo costante della velocità longitudinale dell'aria e conseguente regolazione del processo di controllo dell'impianto di ventilazione (estrattori, ventilatori, ecc.).

2.10 Stazioni di emergenza

2.10.1 Le stazioni di emergenza sono progettate per mettere a disposizione diversi strumenti di sicurezza, in particolare telefoni di emergenza ed estintori, ma non per proteggere gli utenti dagli effetti di un incendio.

2.10.2 Le stazioni di emergenza possono essere costituite da un armadio o, preferibilmente, da una nicchia nel piedritto. Devono essere munite come minimo di un telefono di emergenza e di due estintori.

2.10.3 Devono esserci stazioni di emergenza vicino ai portali e all'interno, a intervalli non superiori a 150 m per le gallerie nuove e non superiori a 250 m per le gallerie esistenti.

2.11 Erogazione idrica

Deve essere prevista l'erogazione idrica per tutte le gallerie. Vicino ai portali e all'interno delle gallerie devono essere disponibili idranti a intervalli non superiori a 250 m. Se l'erogazione idrica non è disponibile, è obbligatorio verificare che sia assicurata in altro modo un approvvigionamento idrico sufficiente.

2.12 Segnaletica stradale

Devono essere usati appositi segnali stradali per tutti gli impianti di sicurezza previsti per gli utenti della galleria. Nell'allegato III figurano i segnali e i pannelli da usare nelle gallerie.

2.13 Centro di controllo

2.13.1 Deve essere installato un centro di controllo in tutte le gallerie di lunghezza superiore a 3000 m e con un volume di traffico superiore a 2000 veicoli per corsia.

2.13.2 La sorveglianza di diverse gallerie può essere accentrata in un unico centro di controllo.

2.14 Impianti di sorveglianza

2.14.1 In tutte le gallerie con un centro di controllo devono essere installati impianti di sorveglianza con telecamere e un impianto di rilevamento automatico degli incidenti stradali (ad esempio arresto di veicoli) e/o degli incendi.

2.14.2 In tutte le gallerie prive di un centro di controllo devono essere installati impianti di rilevamento automatico degli incendi qualora il funzionamento della ventilazione meccanica per il controllo dei fumi sia diverso dal funzionamento automatico della ventilazione per il controllo degli inquinanti.

2.15 Impianto per chiudere la galleria

-
- 2.15.1 Prima degli ingressi di tutte le gallerie di lunghezza superiore a 1000 m, devono essere installati semafori che consentono di chiudere la galleria in situazioni di emergenza. Possono essere previste misure supplementari, ad esempio pannelli a messaggio variabile e barriere, per ottenere il rispetto delle istruzioni.
- 2.15.2 All'interno di tutte le gallerie di lunghezza superiore a 3000 m, con un centro di controllo e un volume di traffico superiore a 2000 veicoli per corsia, è raccomandato un impianto, a intervalli non superiori a 1000 m, per fermare i veicoli in caso di emergenza. Tale impianto è costituito da semafori ed eventualmente da misure supplementari, quali altoparlanti, pannelli a messaggio variabile e barriere.
- 2.16 Sistemi di comunicazione
- 2.16.1 In tutte le gallerie di lunghezza superiore a 1000 m e con un volume di traffico superiore a 2000 veicoli per corsia devono essere installati impianti per ritrasmissioni radio ad uso dei servizi di pronto intervento.
- 2.16.2 Se vi è un centro di controllo, deve essere possibile interrompere le ritrasmissioni radio degli eventuali canali destinati agli utenti della galleria, per diffondere messaggi di emergenza.
- 2.16.3 I rifugi e le altre strutture in cui gli utenti della galleria in fase di evacuazione sono tenuti ad aspettare prima di poter raggiungere l'esterno devono essere dotati di altoparlanti per comunicare informazioni agli stessi utenti.
- 2.17 Alimentazione elettrica e circuiti elettrici

2.17.1 Tutte le gallerie devono disporre di un'alimentazione elettrica di emergenza per assicurare il funzionamento dell'impianto di sicurezza che è indispensabile sino alla totale evacuazione degli utenti dalla galleria.

2.17.2 I circuiti elettrici, di misurazione e di controllo devono essere progettati in modo che un guasto locale, dovuto ad esempio a un incendio, non coinvolga i circuiti non interessati.

2.18 Caratteristiche ignifughe degli impianti

Il livello delle caratteristiche ignifughe di tutti gli impianti della galleria deve tenere conto delle possibilità tecnologiche e mirare al mantenimento delle necessarie funzioni di sicurezza in caso di incendio.

2.19 Tabella che riassume le informazioni relative ai requisiti minimi

La tabella riportata in appresso riassume le informazioni relative ai requisiti minimi dei paragrafi precedenti. I requisiti minimi sono riportati nel dispositivo del presente allegato.

- obbligatorio per tutte le gallerie ○ non obbligatorio
 * obbligatorio con eccezioni ☉ raccomandato

SOMMARIO DELLE INFORMAZIONI
 RELATIVE AI REQUISITI MINIMI

			Traffico ≤ 2000 veicoli per corsia		Traffico > 2000 veicoli per corsia			Condizioni complementari per l'attuazione obbligatoria o osservazioni
			500- 1000m	>1000m	500- 1000m	1000- 3.000m	>3000m	
Misure strutturali	2 o più fornici	§2.1						Obbligatorio se le previsioni su 15 anni indicano traffico > 10000 veicoli/corsia.
	Dislivelli ≤ 5 %	§2.2	*	*	*	*	*	Obbligatorio a meno che non sia geograficamente possibile.
	Banchine pedonabili di emergenza	§2.3.1 §2.3.2	*	*	*	*	*	Obbligatorio se non esiste una corsia di emergenza, a meno che sia rispettata la condizione di cui al punto 2.3.1. Nelle gallerie esistenti sprovviste sia di corsie di emergenza sia di banchine pedonabili di emergenza devono essere adottate misure supplementari e/o rafforzate.
	Uscite di emergenza almeno ogni 500 m	§2.3.3 - §2.3.9	○	○	*	*	*	La creazione di uscite di emergenza nelle gallerie esistenti deve essere valutata caso per caso.
	Gallerie trasversali per i servizi di pronto intervento almeno ogni 1500 m	§2.4.1	○	○ / ●	○	○ / ●	●	Obbligatorio nelle gallerie a doppio fornice di lunghezza superiore a 1500 m.
	Punti di attraversamento dello spartitraffico al di fuori di ciascun portale.	§2.4.2	●	●	●	●	●	Obbligatorio al di fuori delle gallerie a due o più fornici ovunque sia geograficamente possibile.
	Piazzole di sosta almeno ogni 1000 m	§2.5	○	○	○	○ / ●	○ / ●	Obbligatorio nelle nuove gallerie bidirezionali > 1500 m. sprovviste di corsie di emergenza. Nelle gallerie bidirezionali esistenti >1500 m in funzione dell'analisi della situazione. Per le gallerie nuove ed esistenti, in funzione della larghezza supplementare utilizzabile della galleria.
	Drenaggio di liquidi infiammabili e tossici	§2.6	*	*	*	*	*	Obbligatorio se è autorizzato il trasporto di merci pericolose.
	Caratteristiche ignifughe delle strutture	§2.7	●	●	●	●	●	Obbligatorio se un eventuale cedimento locale può avere conseguenze catastrofiche.

SOMMARIO DELLE INFORMAZIONI
RELATIVE AI REQUISITI MINIMI

			Traffico ≤ 2000 veicoli per corsia		Traffico > 2000 veicoli per corsia			Condizioni complementari per l'attuazione obbligatoria o osservazioni
			500- 1000m	>1000m	500- 1000m	1000- 3.000m	>3.000 m	
Illuminazione	Illuminazione ordinaria	§2.8.1	●	●	●	●	●	
	Illuminazione di sicurezza	§2.8.2	●	●	●	●	●	
	Illuminazione di evacuazione	§2.8.3	●	●	●	●	●	
Ventilazione	Ventilazione meccanica	§2.9	○	○	○	●	●	
	Disposizioni speciali per la ventilazione (semi) trasversale	§2.9.5	○	○	○	○	●	Obbligatorio nelle gallerie bidirezionali dove esiste un centro di controllo.
Stazioni di emergenza	Almeno ogni 150 m	§2.10	●	●	●	●	●	Munite di telefono e di 2 estintori. È consentito un intervallo massimo di 250 m nelle gallerie esistenti.
Erogazione idrica	Almeno ogni 250 m	§2.11	●	●	●	●	●	Se non è prevista, è obbligatorio assicurare in altro modo una sufficiente erogazione idrica.
Segnaletica stradale		§2.12	●	●	●	●	●	Per tutti gli impianti di sicurezza previsti per gli utenti della galleria (cfr. allegato III).
Centro di controllo		§2.13	○	○	○	○	●	La sorveglianza di diverse gallerie può essere accentrata in un unico centro di controllo.
Impianti di sorveglianza	Telecamere	§2.14	●	●	●	●	●	Obbligatorio se esiste un centro di controllo.
	Rilevamento automatico degli incidenti e/o degli incendi	§2.14	●	●	●	●	●	Almeno uno dei due sistemi è obbligatorio nelle gallerie dove esiste un centro di controllo.
Impianto per chiudere la galleria	Semafori prima degli ingressi	§2.15.1	○	●	○	●	●	
	Semafori all'interno della galleria almeno ogni 1000 m	§2.15.2	○	○	○	○	●	Raccomandato se esiste un centro di controllo e se la lunghezza è superiore a 3000 m.

SOMMARIO DELLE INFORMAZIONI
RELATIVE AI REQUISITI MINIMI

			Traffico ≤ 2000 veicoli per corsia		Traffico > 2000 veicoli per corsia			Condizioni complementari per l'attuazione obbligatoria o osservazioni
			500- 1000m	>1000m	500- 1000m	1000- 3.000m	>3.000 m	
Sistemi di comunicazione	Ritrasmissioni radio ad uso dei servizi di pronto intervento	§2.16.1	○	○	○	●	●	
	Messaggi di emergenza via radio destinati agli utenti della galleria	§2.16.2	●	●	●	●	●	Obbligatorio se esistono canali di ritrasmissione radio destinati agli utenti della galleria e se esiste un centro di controllo.
	Altoparlanti nei rifugi e presso le uscite	§2.16.3	●	●	●	●	●	Obbligatorio se gli utenti della galleria in fase di evacuazione devono aspettare prima di poter raggiungere l'esterno.
Alimentazione elettrica		§2.17	●	●	●	●	●	Per assicurare il funzionamento dell'impianto di sicurezza indispensabile almeno durante l'evacuazione degli utenti della galleria.
Caratteristiche ignifughe degli impianti		§2.18	●	●	●	●	●	Devono mirare al mantenimento delle necessarie funzioni di sicurezza.

3. Misure riguardanti l'esercizio

3.1 Mezzi di esercizio

L'esercizio deve essere organizzato e dotato dei mezzi necessari per assicurare la continuità e la sicurezza del traffico in tutta la galleria. Il personale addetto all'esercizio e i servizi di pronto intervento devono ricevere una formazione iniziale e continua adeguata.

3.2 Piani in caso di emergenza

Per tutte le gallerie devono essere disponibili piani di intervento in caso di emergenza. Per le gallerie che iniziano e finiscono in Stati membri diversi, un unico piano di intervento binazionale coinvolge i due paesi.

3.3 Lavori nelle gallerie

La chiusura completa o parziale di corsie per lavori di costruzione o manutenzione programmati in anticipo inizia sempre all'esterno della galleria. A tale scopo possono essere utilizzati pannelli a messaggio variabile, semafori e barriere meccaniche.

3.4 Gestione degli incidenti

In caso di incidente grave tutti i fornici interessati della galleria devono essere immediatamente chiusi al traffico.

Questa operazione avviene attivando contemporaneamente non soltanto i summenzionati dispositivi collocati davanti all'imbocco, ma anche i pannelli a messaggio variabile, i semafori e le barriere meccaniche all'interno della galleria, ove presenti, in modo che tutto il traffico sia bloccato quanto prima all'interno e all'esterno della galleria. Nelle gallerie di lunghezza inferiore a 1000 m, la chiusura può essere effettuata con altri mezzi. Il traffico deve essere gestito in modo da permettere ai veicoli non coinvolti nell'incidente di uscire rapidamente dalla galleria.

In occasione di esercitazioni periodiche, deve essere misurato il tempo di intervento dei servizi di pronto intervento in caso di incidente in galleria, tempo che deve essere il più breve possibile e che può essere inoltre misurato in caso di incidenti. Nelle principali gallerie bidirezionali con elevato volume di traffico, deve essere effettuata un'analisi dei rischi a norma dell'articolo 13 per stabilire se è necessario collocare servizi di pronto intervento alle due estremità della galleria

3.5 Attività del centro di controllo

Per tutte le gallerie che richiedono un centro di controllo, comprese quelle che iniziano e finiscono in Stati membri diversi, un unico centro di controllo deve controllare la situazione in qualsiasi momento.

3.6 Chiusura della galleria

In caso di chiusura della galleria (per un breve o lungo periodo), si devono informare gli utenti sui migliori itinerari alternativi tramite sistemi informativi di facile accesso.

Gli itinerari alternativi fanno parte dei piani di emergenza sistematici e devono essere finalizzati a mantenere quanto più possibile scorrevole il traffico nonché a minimizzare gli effetti secondari sulla sicurezza nelle zone limitrofe.

Gli Stati membri dovrebbero compiere ogni ragionevole sforzo per evitare l'eventualità che una galleria situata sul territorio di due Stati membri non possa essere utilizzata a causa di condizioni metereologiche avverse.

3.7 Trasporto di merci pericolose

Con riguardo all'accesso alle gallerie da parte di veicoli che trasportano merci pericolose, quali definite nella pertinente normativa europea concernente il trasporto di merci pericolose su strada, si applicano le seguenti misure:

- esecuzione di un'analisi dei rischi a norma dell'articolo 13 anteriormente alla definizione o alla modifica delle normative o dei requisiti applicabili al trasporto di merci pericolose in galleria;
- installazione di una segnaletica atta ad assicurare l'osservanza della normativa prima dell'ultima uscita possibile precedente la galleria e agli imbocchi delle gallerie, nonché con un anticipo che consenta ai conducenti di scegliere itinerari alternativi;
- presa in considerazione, su base individuale e in seguito alla precitata analisi dei rischi, di specifiche misure operative volte a ridurre i rischi riguardanti tutti i veicoli che trasportano merci pericolose nelle gallerie, o alcuni di essi, quali la presentazione di una dichiarazione prima dell'ingresso o la formazione di convogli scortati da veicoli di accompagnamento.

3.8 Sorpassi nelle gallerie

Deve essere eseguita un'analisi dei rischi per valutare se consentire ai mezzi pesanti di effettuare sorpassi nelle gallerie dotate di più di una corsia in ogni direzione.

3.9 Distanza tra i veicoli e velocità

La velocità appropriata dei veicoli e la distanza di sicurezza tra essi sono fattori particolarmente importanti nelle gallerie e richiedono la massima attenzione. A tale scopo, occorre tra l'altro consigliare agli utenti delle gallerie la velocità e la distanza appropriate. Se del caso, avviare le opportune misure esecutive.

Gli utenti della strada alla guida di autovetture dovrebbero mantenere, in condizioni normali, una distanza minima dal veicolo che li precede equivalente alla distanza percorsa da un veicolo in 2 secondi. Per gli automezzi pesanti questa distanza dovrebbe essere raddoppiata.

In caso di arresto del traffico all'interno di una galleria, gli utenti dovrebbero mantenere una distanza minima di 5 metri dal veicolo che li precede, a meno che ciò non sia possibile a causa di una sosta di emergenza.

4. Campagne di informazione

Vengono organizzate periodicamente campagne di informazione riguardanti la sicurezza nelle gallerie, realizzate in collaborazione con le parti interessate sulla base del lavoro armonizzato di organizzazioni internazionali. Le campagne di informazione pubblicizzano il comportamento corretto che gli utenti della strada devono adottare quando si avvicinano alle gallerie e le attraversano, soprattutto con riferimento a guasti dei veicoli, congestione del traffico, incidenti e incendi.

Le informazioni sull'equipaggiamento di sicurezza disponibile e sul corretto comportamento degli utenti della strada in galleria vengono esposte in luoghi adatti per gli utenti (ad esempio nelle aree di servizio prima delle gallerie e agli imbocchi delle gallerie quando il traffico viene fermato o su Internet).

ALLEGATO II

Approvazione del progetto, documentazione di sicurezza,
messa in esercizio di una galleria, modifiche ed esercitazioni periodiche

1. Approvazione del progetto
 - 1.1 Le disposizioni della presente direttiva si applicano a partire dalla fase preliminare di progettazione.
 - 1.2 Prima che abbia inizio la costruzione, il gestore della galleria compila la documentazione di sicurezza di cui ai punti 2.2 e 2.3 relativa a una galleria, durante la fase di progettazione e consulta il responsabile della sicurezza. Il gestore della galleria presenta all'autorità amministrativa per approvazione la documentazione di sicurezza corredandola del parere del responsabile della sicurezza e/o dell'ente per le ispezioni se disponibile.
 - 1.3 Se conforme, il progetto viene approvato dall'autorità responsabile, che informa il gestore della galleria e l'autorità amministrativa della sua decisione.
2. Documentazione di sicurezza
 - 2.1 Il gestore della galleria compila la documentazione di sicurezza per ogni galleria e la tiene costantemente aggiornata e ne fornisce una copia al responsabile della sicurezza.

- 2.2 La documentazione di sicurezza descrive le misure preventive e di salvaguardia necessarie per garantire la sicurezza degli utenti, tenendo conto delle persone con mobilità ridotta e delle persone disabili, la natura del percorso, la configurazione della struttura, l'area circostante, la natura del traffico e la possibilità di intervento da parte dei servizi di pronto intervento di cui all'articolo 2 della direttiva.
- 2.3 In particolare, in fase di progettazione, la documentazione di sicurezza relativa a una galleria include:
- una descrizione della struttura progettata e del relativo accesso, corredata dei progetti necessari per comprenderne la progettazione e le disposizioni operative previste;
 - uno studio sulle previsioni del traffico che specifichi e giustifichi le condizioni previste per il trasporto di merci pericolose, corredato dell'analisi del rischio di cui al punto 3.7. dell'allegato I;
 - un'indagine specifica sui rischi che descriva i possibili incidenti che manifestamente mettono a repentaglio la sicurezza degli utenti stradali nelle gallerie, suscettibili di verificarsi durante l'esercizio, e la natura e l'ampiezza delle possibili conseguenze; questa indagine deve specificare e comprovare misure per ridurre la probabilità di incidenti e le loro conseguenze;
 - un parere in merito alla sicurezza da parte di un esperto o di un'organizzazione specializzata nel settore, che potrebbe essere l'ente per le ispezioni.

- 2.4 La documentazione di sicurezza per una galleria nella fase di messa in servizio include, oltre alla documentazione relativa alla fase di progettazione:
- una descrizione dell'organizzazione, delle risorse umane e materiali nonché delle istruzioni specificate dal gestore della galleria per garantire il funzionamento e la manutenzione della galleria;
 - un programma di emergenza elaborato in collaborazione con i servizi di pronto intervento che tiene conto altresì delle persone con mobilità ridotta e delle persone disabili;
 - una descrizione del sistema di integrazione permanente dell'esperienza con cui incidenti significativi possono essere registrati e analizzati.
- 2.5 La documentazione di sicurezza di una galleria in esercizio deve includere, oltre a quella prevista per la fase di messa in servizio:
- una relazione e un'analisi sugli incidenti significativi verificatisi dopo l'entrata in vigore della presente direttiva;
 - un elenco delle esercitazioni di sicurezza svolte e un'analisi delle lezioni tratte in merito.
3. Messa in servizio
- 3.1 L'apertura di una galleria al traffico è subordinata all'autorizzazione da parte dell'autorità amministrativa (messa in servizio) in linea con la seguente procedura.

- 3.2 Detta procedura si applica anche all'apertura al traffico di una galleria dopo qualsiasi modifica rilevante apportata alla costruzione o al suo funzionamento o qualsiasi intervento significativo di modifica della galleria che possa alterare in misura considerevole le componenti fondamentali della documentazione di sicurezza.
- 3.3 Il gestore della galleria trasmette la documentazione di cui al punto 2.4 al responsabile della sicurezza, che fornisce un parere sull'apertura della galleria al traffico.
- 3.4 Il gestore della galleria inoltra la documentazione di sicurezza all'autorità amministrativa, corredandola del parere del responsabile della sicurezza. L'autorità amministrativa decide se autorizzare l'apertura della galleria al pubblico o imporre restrizioni all'apertura, e lo notifica al gestore della galleria. Una copia della decisione viene inviata ai servizi di pronto intervento.
4. Modifiche
- 4.1 Per qualsiasi modifica sostanziale apportata alla struttura, all'attrezzatura e al funzionamento che possa alterare significativamente le componenti fondamentali della documentazione di sicurezza, il gestore della galleria provvede a chiedere una nuova autorizzazione di esercizio secondo la procedura di cui al punto 3.

4.2 Il gestore della galleria informa il responsabile della sicurezza di qualsiasi modifica della costruzione e del funzionamento. Inoltre, prima di qualsiasi intervento di modifica della galleria, fornisce al responsabile della sicurezza la relativa documentazione, corredata dei dettagli delle proposte.

4.3 Il responsabile della sicurezza esamina le conseguenze della modifica e in ogni caso esprime il suo parere al gestore della galleria, che invia una copia all'autorità amministrativa e ai servizi di pronto intervento.

5. Esercitazioni periodiche

Il gestore della galleria e i servizi di pronto intervento organizzano, in collaborazione con il responsabile della sicurezza, esercitazioni periodiche comuni per il personale della galleria e i servizi di pronto intervento.

Le esercitazioni:

- devono essere quanto più possibile realistiche e devono corrispondere agli scenari di incidente definiti;
- devono fornire risultati chiari di valutazione;

- devono prevenire danni alla galleria;
 - possono svolgersi, in parte, anche sotto forma di simulazioni a tavolino o al computer per ottenere risultati complementari.
- a) Esercitazioni su scala reale e in condizioni quanto più possibile realistiche sono effettuate in ciascuna galleria almeno ogni quattro anni. La chiusura della galleria sarà richiesta solo se è possibile trovare una soluzione accettabile per la deviazione del traffico. Per ogni anno intermedio si effettuano esercitazioni parziali e/o di simulazione. Nelle zone in cui varie gallerie sono situate in stretta vicinanza l'una dall'altra, l'esercitazione su scala reale deve essere effettuata almeno in una di tali gallerie.
- b) Il responsabile della sicurezza e i servizi di pronto intervento valutano congiuntamente le esercitazioni, redigono una relazione e presentano proposte appropriate.
-

ALLEGATO III

Segnaletica per le gallerie

1. Requisiti generali

Nelle gallerie devono essere utilizzati i seguenti segnali e simboli stradali. I segnali stradali citati nella presente sezione sono descritti nella Convenzione di Vienna sulla segnaletica stradale del 1968, salvo se indicato diversamente.

Allo scopo di facilitare la comprensione a livello internazionale dei segnali, il sistema della segnaletica previsto in questo allegato si basa sull'impiego di forme e colori caratteristici di ciascuna classe di segnali e si avvale, per quanto possibile, di pittogrammi anziché di scritte. Se gli Stati membri ritenessero necessario modificare i segnali e i simboli previsti, tali modifiche non dovrebbero alterarne le caratteristiche essenziali. Per gli Stati membri che non applicano la convenzione di Vienna, i segnali e i simboli prescritti possono essere modificati, a condizione che tali modificazioni non ne alterino le caratteristiche essenziali.

1.1 Gli impianti di sicurezza nelle gallerie elencati di seguito sono indicati tramite segnali stradali:

Piazzole;

Uscite di emergenza: lo stesso segnale viene usato per tutti i tipi di uscite di emergenza;

Vie di fuga: le due uscite di emergenza più vicine sono indicate sulle pareti laterali a una distanza non superiore a 25 m e a un'altezza compresa tra 1,0 e 1,5 m dal livello della via di fuga, con indicazione delle relative distanze dalle uscite;

Stazioni di emergenza: segnali per indicare la presenza di telefoni di emergenza e di estintori.

1.2 Radio:

Nelle gallerie in cui gli utenti possono ricevere informazioni tramite la loro radio, opportuni segnali collocati prima dell'ingresso indicano in che modo ricevere tali informazioni.

1.3 I segnali sono progettati e posizionati in modo da essere chiaramente visibili.

2. Descrizione di segnali e pannelli

Gli Stati membri utilizzano la segnaletica appropriata, se necessario, nella zona di preavviso prima dell'ingresso della galleria, all'interno della galleria e dopo l'uscita dalla galleria. Nel progettare la segnaletica di una galleria si tiene conto delle condizioni del traffico locale e della costruzione, nonché di altre condizioni di ordine locale. La segnaletica utilizzata deve essere conforme alla Convenzione di Vienna sulla segnaletica stradale, tranne negli Stati membri che non applicano tale convenzione.

2.1 Segnale di galleria



A ciascun ingresso della galleria deve essere collocato il seguente segnale:

Segnale E11 A delle gallerie stradali previsto dalla Convenzione di Vienna;
l'indicazione della lunghezza deve figurare nella parte inferiore del pannello o in un pannello integrativo H2;
per le gallerie di lunghezza superiore a 3000 m, la rimanente lunghezza della galleria deve essere indicata ogni 1000 m;
può anche essere indicato il nome della galleria.

2.2 Segnaletica orizzontale

Una delimitazione orizzontale deve essere usata al bordo della strada.

In caso di gallerie bidirezionali, devono essere usati mezzi chiaramente visibili lungo la linea mediana (singola o doppia) che separa le due direzioni di marcia.

2.3 Segnali e pannelli per indicare gli impianti presenti

Stazioni di emergenza

Le stazioni di emergenza devono esporre segnali informativi, che devono essere i segnali F previsti dalla Convenzione di Vienna e indicano agli utenti della strada l'equipaggiamento disponibile, quale:

Telefono di emergenza



Estintore

Nelle stazioni di emergenza separate dalla galleria da una porta, un testo chiaramente leggibile e redatto nelle lingue appropriate precisa che la stazione di emergenza non garantisce la protezione in caso di incendio. Un esempio è riportato di seguito.

"QUESTA AREA NON GARANTISCE LA PROTEZIONE IN CASO DI INCENDIO"

Seguire i segnali verso l'uscita di emergenza"

Piazzole

I segnali per indicare le piazzole dovrebbero essere segnali E conformemente alla Convenzione di Vienna. I telefoni e gli estintori devono essere indicati da un pannello supplementare o essere inclusi nello stesso segnale.



Uscite di emergenza

I segnali per indicare le uscite di emergenza dovrebbero essere segnali G conformemente alla Convenzione di Vienna. Alcuni esempi sono riportati di seguito:



È inoltre necessario indicare sulle pareti laterali della galleria le due uscite più vicine. Alcuni esempi sono riportati di seguito:



Segnali delle corsie

Questi segnali possono essere circolari o rettangolari.



Segnaletica a messaggio variabile

Ogni segnale a messaggio variabile deve informare chiaramente gli utenti sulla congestione del traffico, le interruzioni del traffico, gli incidenti, gli incendi o ogni altro pericolo.
