

(BUR2004023)

**Regolamento regionale 24 aprile 2006 - n. 7  
Norme tecniche per la costruzione delle strade**

(5.2.0)

IL CONSIGLIO REGIONALE  
ha approvato

IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA REGIONALE

emana

il seguente regolamento regionale:

**NORME TECNICHE  
PER LA COSTRUZIONE DELLE STRADE****INDICE**

- Art. 1. (Oggetto e finalità)
- Art. 2. (Definizioni)
- Art. 3. (Funzionalità e geometria delle strade)
- Art. 4. (Criteri)
- Art. 5. (Caratteristiche funzionali e geometriche per la costruzione degli assi stradali)
- Art. 6. (Caratteristiche funzionali e geometriche per la costruzione delle zone di intersezione)
- Art. 7. (Elaborati progettuali)
- Art. 8. (Analisi di traffico)
- Art. 9. (Ambiti di applicazione dei criteri)
- Art. 10. (Deroghe)
- Art. 11. (Norma finale)

**Art. 1  
(Oggetto e finalità)**

1. Il presente regolamento, a norma dell'articolo 5-bis della legge regionale 4 maggio 2001, n. 9 (Programmazione e sviluppo della rete viaria di interesse regionale), ha per oggetto la definizione dei criteri per la determinazione delle caratteristiche funzionali e geometriche per la costruzione dei nuovi tronchi viari e per l'ammodernamento e il potenziamento dei tronchi viari esistenti ricadenti nel territorio lombardo e disciplina le modalità per la concessione di deroghe ai suddetti criteri.

2. I criteri sono finalizzati a garantire la sicurezza della circolazione di tutti gli utenti della strada, a ridurre l'inquinamento acustico e atmosferico e ad assicurare il rispetto dell'ambiente, inteso nella sua accezione territoriale e sociale.

3. I criteri riguardano in particolare la progettazione degli elementi geometrici dell'asse e della piattaforma delle strade urbane ed extraurbane, nonché la progettazione delle aree di intersezione.

4. Per le finalità di cui al comma 2, la progettazione deve assicurare la omogeneità tecnica dei tronchi di rete aventi medesima funzione territoriale e di mobilità, anche in relazione alla loro classificazione di ordine costruttivo e tecnico prevista dal d.lgs. 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada) ed alla loro eventuale classificazione funzionale regionale.

**Art. 2  
(Definizioni)**

1. Fatte salve le definizioni contenute nel codice della strada, ai fini del presente regolamento si intende per:

- a) zona di intersezione l'area che comprende le intersezioni (a raso o a livelli sfalsati) e la parte di ognuna delle strade intersecantesi dall'intersezione sino al ripristino della sezione e/o delle caratteristiche planimetriche correnti di ciascuna strada;
- b) ammodernamento l'intervento infrastrutturale su assi stradali e/o aree di intersezione esistenti finalizzato principalmente alla messa in sicurezza degli assi e/o delle aree di intersezione e che non comporta sostanziali incrementi della capacità di deflusso veicolare;
- c) potenziamento l'intervento infrastrutturale (quale l'incremento del numero di corsie di marcia ovvero l'eliminazio-

ne di punti di conflitto nelle intersezioni) su assi stradali e/o aree di intersezione esistenti che comporta sostanziali incrementi della capacità di deflusso veicolare;

- d) tratta interprovinciale il tronco viario esistente o da costruire che si estende su più territori provinciali e di cui almeno una parte sia classificata amministrativamente come strada provinciale ovvero strada statale;
- e) raccordo alla rete autostradale il tronco stradale ed eventuale intersezione che connettono le rampe di ingresso/uscita dell'autostrada con la rete non autostradale;
- f) autostrade regionali le arterie stradali aventi le seguenti caratteristiche:
  1. sviluppo del tracciato interamente compreso nel territorio della Lombardia, ivi compreso il raccordo ai confini regionali qualora concorrente alla funzionalità del tracciato;
  2. assolvimento di richieste di mobilità prevalentemente originate o destinate nel territorio della Lombardia;
  3. due o più corsie per senso di marcia e corsie di emergenza;
- g) traffico giornaliero medio il volume totale di traffico rilevato in più giorni interi rappresentativi delle condizioni di normale carico veicolare della strada diviso per il numero di giorni considerati;
- h) velocità di progetto il valore della velocità veicolare in base al quale si definiscono le caratteristiche degli elementi di tracciato della strada;
- i) strada di montagna collocata su terreno morfologicamente difficile:
  1. ogni strada esistente avente una pendenza longitudinale media (nella tratta oggetto di adeguamento, ammodernamento o potenziamento) superiore al 9 per cento ovvero ogni strada esistente avente una pendenza longitudinale media (nella tratta oggetto di ammodernamento o potenziamento) superiore al 5 per cento e almeno una delle seguenti caratteristiche: una piattaforma inferiore ai cinque metri; la presenza di tornanti; un traffico giornaliero medio inferiore ai cinquecento veicoli/giorno;
  2. ogni nuovo tronco viario per il quale, in considerazione delle particolari condizioni paesistiche, ambientali ed orografiche del territorio in cui l'opera deve inserirsi, si ricorre, anche in ragione dei ridotti carichi che interessano l'infrastruttura, all'utilizzo di significative pendenze longitudinali, di tornanti e/o di sezioni ridotte;
- j) livello di rete il grado omogeneo di funzionalità/fruizione costituito da un insieme di assi stradali che assolvono il medesimo compito nell'ambito del sistema globale delle infrastrutture esistenti e di progetto;
- k) rete primaria il livello di rete caratterizzato da un movimento servito di transito e di scorrimento, da distanze lunghe di spostamento, con funzione nazionale e interregionale in ambito extraurbano o di intera area urbana in ambito urbano, destinato a componenti di traffico limitate;
- l) rete principale il livello di rete caratterizzato da un movimento servito di distribuzione dalla rete primaria alla secondaria ed eventualmente alla locale, da distanze medie di spostamento, con funzione interregionale e regionale in ambito extraurbano o interquartiere in ambito urbano, destinato a componenti di traffico limitate;
- m) rete secondaria il livello di rete caratterizzato da un movimento servito di penetrazione verso la rete locale, da distanze ridotte di spostamento, con funzione provinciale e interlocale in ambito extraurbano, di quartiere in ambito urbano, destinato a tutte le componenti di traffico;
- n) rete locale il livello di rete caratterizzato da un movimento servito di accesso, da distanze ridotte di spostamento, con funzione interlocale e comunale in ambito extraurbano, interna al quartiere in ambito urbano, destinato a tutte le componenti di traffico;

- o) classificazione funzionale regionale la caratterizzazione della rete viaria che interessa il territorio regionale, basata su parametri fisico-tipologici, funzionali e di fruizione. La classificazione regionale esplicita il funzionamento della rete ed evidenzia la gerarchia del sistema viario esistente e programmato. La classificazione funzionale della rete viaria regionale individua classi stradali di interesse regionale (di primo e secondo livello), di interesse provinciale (di primo e secondo livello) o di interesse locale. Sono oggetto di classificazione funzionale tutte le strade provinciali, le strade statali, compresi i tratti di strada classificati comunali ai sensi dell'articolo 4, comma 4, del d.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495 (Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada), ma funzionalmente correlati a strade provinciali e statali;
- p) strada agrosilvopastorale la strada ad esclusivo servizio di fondi agricoli, pascoli, alpeggi e boschi;
- q) ente proprietario della strada il comune per le strade comunali, la provincia per le strade provinciali, l'ANAS s.p.a. per le strade statali, in qualità di ente concessionario delle stesse, l'ente concedente per le altre infrastrutture stradali ed autostradali affidate in concessione;
- r) soggetto proponente l'intervento il soggetto pubblico o privato che presenta il progetto dell'intervento nell'ambito dello sviluppo delle procedure approvative e/o realizzative.

### Art. 3 (Funzionalità e geometria delle strade)

1. Al fine della definizione della tipologia degli interventi di nuova costruzione, ovvero riguardanti la rete stradale esistente, il soggetto proponente l'intervento, in coerenza con le indicazioni del progettista, dell'ente proprietario della strada e con gli atti di programmazione provinciale, regionale e nazionale, determina:

- a) il livello di rete (rete primaria, rete principale, rete secondaria, rete locale) corrispondente all'infrastruttura in progetto;
- b) l'eventuale classe funzionale regionale associata;
- c) la classe stradale degli assi, secondo la classificazione del codice della strada, e le caratteristiche delle intersezioni.

2. La determinazione finale della classe stradale secondo il codice della strada, delle caratteristiche delle intersezioni e del numero di corsie per senso di marcia da progettare tiene conto anche dell'entità e della tipologia dei flussi che impegnano l'arteria in progetto.

### Art. 4 (Criteri)

1. I criteri per la determinazione delle caratteristiche funzionali e geometriche per la costruzione dei nuovi tronchi viari e per l'ammodernamento ed il potenziamento dei tronchi viari esistenti, di cui all'articolo 1, definiscono, sulla base dei contenuti generali di cui agli articoli 5, 6, 7 e 8:

- a) le caratteristiche funzionali e geometriche da considerare per la costruzione degli assi stradali;
- b) le caratteristiche funzionali e geometriche da considerare per la costruzione delle zone di intersezione;
- c) gli elaborati progettuali che costituiscono un progetto stradale;
- d) le modalità per lo sviluppo delle analisi di traffico.

2. Gli elementi tecnici puntuali inerenti ai criteri di cui al comma 1 sono specificati con deliberazione della Giunta regionale, da approvare entro sei mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento.

### Art. 5 (Caratteristiche funzionali e geometriche per la costruzione degli assi stradali)

- 1. Ad ogni classe stradale secondo la classificazione del codice

della strada corrispondono le seguenti specificità nella configurazione della sezione trasversale degli assi:

- a) le autostrade presentano carreggiate separate, un numero di corsie per senso di marcia pari almeno a due, la presenza della corsia di emergenza;
- b) le strade extraurbane principali presentano carreggiate separate, almeno due corsie per senso di marcia e piazzole di sosta adeguatamente frequenti lungo il tracciato;
- c) le strade extraurbane secondarie presentano almeno una corsia per senso di marcia e piazzole di sosta adeguatamente frequenti lungo il tracciato;
- d) le strade urbane di scorrimento presentano carreggiate separate, almeno due corsie per senso di marcia e marciapiedi;
- e) le strade urbane di quartiere presentano almeno una corsia per senso di marcia e marciapiedi;
- f) le strade di tipo locale presentano, se in ambito urbano, almeno una corsia per senso di marcia e marciapiedi; se in ambito extraurbano, una corsia per senso di marcia e piazzole di sosta adeguatamente frequenti lungo il tracciato.

2. Le caratteristiche geometriche degli elementi della sezione (quali corsie di marcia e di emergenza, marciapiedi, piazzole di sosta, banchine, margini) sono differenziate in funzione delle diverse classi stradali, secondo la classificazione del codice della strada, in relazione alla velocità di progetto che contraddistingue la strada, all'ambito territoriale di riferimento, alla giacitura della strada rispetto al piano campagna (configurazioni a raso, in rilevato, in trincea, in galleria ed in viadotto), ai flussi veicolari e, in ambito urbano, anche pedonali, che la interessano.

3. Il tracciato stradale è costituito, da un punto di vista planimetrico, dalla successione di elementi geometrici a curvatura costante (rettifili e curve) e da raccordi a raggio variabile; da un punto di vista altimetrico il tracciato stradale è costituito dalla successione di livellette e raccordi concavi e convessi.

4. Ai fini di garantire soluzioni progettuali sicure e confortevoli per gli utenti, le soluzioni planimetriche ed altimetriche sono coordinate e garantiscono, compatibilmente con le velocità dei veicoli che impegnano gli assi, adeguate distanze di visibilità per l'arresto, ovvero, dove necessario, per il sorpasso.

5. I rettifili sono dimensionati in modo tale da poter essere percepiti dall'utente ma, al contempo, da non determinare condizioni di monotonia nella guida penalizzanti la sicurezza.

6. Le curve hanno lunghezze tali da poter essere percepite dall'utente, raggi e pendenze trasversali tali da consentire un inserimento sicuro dei veicoli in funzione della loro velocità di percorrenza.

7. I raccordi planimetrici a raggio variabile devono consentire la graduale variazione della sezione trasversale della strada (da quello che è l'assetto in rettilineo a quello che è l'assetto in curva) e la graduale variazione dell'accelerazione trasversale percepita dall'utente.

8. Lungo tutto il tracciato sono garantite pendenze trasversali e longitudinali tali da assicurare un corretto deflusso delle acque dalla piattaforma agli specifici elementi idraulici di raccolta delle acque esterni alla piattaforma stessa.

9. Le pendenze delle livellette e la geometria dei raccordi concavi e convessi sono definiti in relazione alle peculiarità delle differenti classi stradali, secondo la classificazione del codice della strada, e sempre in modo tale da garantire adeguate distanze di visibilità per l'arresto, ovvero, dove necessario, per il sorpasso.

### Art. 6 (Caratteristiche funzionali e geometriche per la costruzione delle zone di intersezione)

1. Le configurazioni delle zone di intersezione sono differenziate in funzione delle classi stradali secondo la classificazione del codice della strada, nonché delle classificazioni funzionali regionali delle strade che si interconnettono.

2. Le zone di intersezione si distinguono in due differenti tipologie:

- a) zone di intersezione a raso (rotatorie e canalizzate);
- b) zone di intersezione a livelli sfalsati.

3. Le caratteristiche geometriche degli elementi delle zone di intersezione (quali corsie di accelerazione, decelerazione, accumulo e immissione, carreggiata anulare, banchine) sono dimensionate in funzione delle diverse classi stradali, secondo la classificazione del codice della strada, ovvero in relazione alla velocità di progetto che contraddistingue le strade, all'ambito territoriale di riferimento, all'entità e tipologia dei flussi veicolari.

4. Ai fini di garantire soluzioni progettuali sicure occorre realizzare interventi caratterizzati dalla maggiore semplicità di funzionamento, da una buona percezione e leggibilità da parte degli utenti della strada e da adeguate distanze di visibilità per l'arresto dei veicoli.

5. Lungo tutta la zona d'intersezione sono garantite pendenze trasversali e longitudinali tali da assicurare un corretto deflusso delle acque dalla piattaforma agli specifici elementi idraulici di raccolta delle acque esterni alla piattaforma stessa.

#### **Art. 7 (Elaborati progettuali)**

1. Il progetto è costituito, in relazione ai diversi livelli di approfondimento progettuale (preliminare, definitivo ed esecutivo), da documenti ed elaborati tecnici che descrivono tutti gli elementi del tracciato stradale e le ipotesi di studio adottate, anche con riferimento al livello atteso dell'inquinamento ambientale, che hanno portato alla scelta delle soluzioni tecniche.

2. Fanno parte del progetto preliminare tutti i documenti e gli elaborati tecnici utili a presentare e valutare le possibili alternative di progetto ed a scegliere l'intervento, anche di riduzione dell'inquinamento ambientale, da approfondire nelle successive fasi progettuali, e ad effettuare i primi calcoli sommari delle spese necessarie per la riduzione dell'opera.

3. Fanno parte del progetto definitivo tutti i documenti e gli elaborati tecnici utili a definire l'intervento nel suo complesso e a presentare le indagini specialistiche preliminari ed i calcoli preliminari della sovrastruttura e delle opere d'arte.

4. Fanno parte del progetto esecutivo tutti i documenti e gli elaborati tecnici utili a rappresentare compiutamente e puntualmente l'intervento, compresi i calcoli statici, i dettagli delle opere d'arte con la individuazione, ove necessario, della necessità di utilizzo di materiali innovativi quali quelli fotocatalitici a base cementizia per l'abbattimento dell'inquinamento atmosferico.

5. I livelli di approfondimento progettuale di cui ai commi 2, 3 e 4 possono essere preceduti da uno studio di fattibilità che costituisce l'elemento di correlazione tra gli strumenti di pianificazione e le fasi di attuazione dell'opera. Nello studio di fattibilità sono già individuate le possibili soluzioni di tracciato e le prime considerazioni di carattere tecnico e territoriale.

6. I progetti relativi ad interventi su autostrade, su strade di interesse regionale di primo e secondo livello e su strade provinciali di primo livello, secondo la classificazione funzionale regionale, sono predisposti anche su supporto informatico per permettere la condivisione tra i sistemi informativi dei soggetti coinvolti.

#### **Art. 8 (Analisi di traffico)**

1. Le analisi di traffico sono finalizzate a quantificare i volumi di traffico previsti nell'asse stradale in progetto, determinando il corrispondente livello di servizio e l'impatto sul livello di inquinamento ambientale e a descrivere i nuovi assetti dei flussi sulla rete stradale interessata dall'intervento.

2. In relazione alle fasi progettuali individuate nell'articolo 7, la redazione di analisi di traffico è effettuata sia nell'eventuale fase che precede la progettazione (lo studio di fattibilità) sia nelle fasi di progettazione preliminare e definitiva, con obiettivi e scale di analisi coerenti con le finalità di ciascuna di esse.

3. Nello studio di fattibilità è necessario valutare gli effetti trasportistici dell'intervento attraverso il confronto tra l'opzione di non intervento e le possibili alternative, specificandone livelli di traffico e condizioni di deflusso.

4. Nel progetto preliminare è necessario quantificare i flussi di traffico, in funzione delle caratteristiche tecnico-funzionali adottate, definendo i relativi livelli di servizio attesi ed evidenziando le soluzioni progettuali per la criticità di traffico ed ambientali individuate.

5. Nel progetto definitivo è necessario analizzare gli aspetti di carattere più puntuale e valutare le soluzioni progettuali di dettaglio quali intersezioni, opere d'arte, strutture e materiali, quali quelli cementizi fotocatalitici, per la riduzione dell'inquinamento ambientale, valutando i flussi veicolari determinati dalle eventuali varianti sopraggiunte dopo la fase di progettazione preliminare.

6. Lo studio di traffico è sviluppato secondo i metodi della modellistica dei trasporti, con dettagliate analisi di rete negli scenari di domanda/offerta relativi all'opera in progetto. L'analisi modellistica deve riguardare lo specifico periodo di punta previsto per l'infrastruttura in progetto, consentendo successivamente di ricavare i volumi di traffico medi giornalieri.

#### **Art. 9 (Ambiti di applicazione dei criteri)**

1. I criteri di cui alle lettere a) e b) del comma 1 dell'articolo 4 sono obbligatori, fermi restando i casi di esclusione di cui ai commi 7 e 8 del presente articolo, per gli interventi di nuova costruzione e costituiscono criteri di riferimento per il potenziamento e l'ammodernamento della rete esistente. Il potenziamento e l'ammodernamento della rete stradale esistente sono attuati adeguando, per quanto possibile, le caratteristiche geometriche delle strade ai criteri di cui alle lettere a) e b) del comma 1 dell'articolo 4, così da soddisfare nella maniera migliore le esigenze della circolazione, ma evitando al contempo la disomogeneità dei tracciati correlata alla presenza di tratti adeguati e tratti non adeguati. In presenza di tratti adeguati e tratti non adeguati consecutivi, la transizione tra gli stessi è realizzata in modo da limitare al massimo le discontinuità.

2. In caso di interventi su strade esistenti che non prevedano l'adeguamento ai contenuti dei criteri di cui alle lettere a) e b) del comma 1 dell'articolo 4, il progetto è corredato da una relazione che evidenzia, confrontando lo stato di fatto e quello di progetto, come l'intervento sia in grado di produrre un complessivo miglioramento della circolazione e del livello di sicurezza dell'infrastruttura.

3. I contenuti dei criteri di cui alla lettera c) del comma 1 dell'articolo 4 si applicano a tutte le tipologie stradali di nuova costruzione, nonché al potenziamento ed ammodernamento di quelle esistenti.

4. Il comma 6 dell'articolo 7 non si applica agli interventi riguardanti esclusivamente la realizzazione di intersezioni a rotatoria con diametro esterno minore o uguale a venticinque metri, la ristrutturazione e il restauro conservativo di ponti e cavalcavia, lo spostamento di barriere o caselli autostradali che non impattino in modo significativo sulla configurazione della viabilità di accesso esistente.

5. I contenuti dei criteri di cui alla lettera d) del comma 1 dell'articolo 4 si applicano agli interventi riguardanti assi stradali appartenenti alle seguenti tipologie tecnico-funzionali, di cui all'articolo 2 del codice della strada:

- a) autostrade (extraurbane ed urbane);
- b) strade extraurbane principali;
- c) strade extraurbane secondarie (solo nuovi interventi);
- d) strade urbane di scorrimento.

6. I contenuti dei criteri di cui alle lettere a) e b) del comma 1 dell'articolo 4 non si applicano alla costruzione delle strade di montagna collocate su terreni morfologicamente difficili. Per le stesse la piattaforma stradale non può comunque essere inferiore a quattro metri (con tre metri di carreggiata e banchine laterali

da 0,50 metri). Nel caso di dimensioni della piattaforma stradale inferiori ai cinque metri, devono essere realizzati adeguati slarghi per consentire l'incrocio dei veicoli; tali slarghi sono opportunamente ubicati in funzione delle distanze di mutuo avvistamento e comunque a non più di cinquecento metri l'uno dall'altro.

7. I contenuti dei criteri di cui alle lettere a) e b) del comma 1 dell'articolo 4 non si applicano alle strade per le quali la velocità di progetto non costituisce parametro progettuale di riferimento ed in particolare:

- a) ad alcune specifiche categorie di strade urbane, quali quelle:
  1. collocate all'interno di zone a traffico limitato;
  2. collocate all'interno di zone residenziali;
  3. aventi come funzione principale l'accesso diretto alle residenze e per le quali, sussistendo gli obiettivi primari della moderazione della velocità veicolare, del rispetto dei volumi costruiti, della protezione delle utenze deboli, della continuità dei percorsi ciclistici e pedonali, è necessario adottare arredi e soluzioni progettuali particolari;
- b) alle strade locali a destinazione particolare, quali quelle:
  1. agrosilvopastorali;
  2. poderali o vicinali.

8. Per le strade di cui alla lettera a) del comma 7, le dimensioni e gli elementi costitutivi della piattaforma stradale sono definiti facendo riferimento prioritariamente alla necessità di garantire la coesistenza in sicurezza di tutte le specifiche categorie di traffico che le impegnano, con particolare attenzione alle utenze deboli.

9. Per le strade di cui alla lettera b) del comma 7, le dimensioni della piattaforma stradale sono definite in relazione all'ingombro dei veicoli di cui è previsto il transito. Per queste tipologie stradali sono previsti opportuni accorgimenti, sia costruttivi sia di segnaletica, per il contenimento delle velocità praticate.

#### **Art. 10 (Deroghe)**

1. Ai sensi dell'articolo 5-bis della l.r. 9/2001, la competenza al rilascio delle deroghe è della Regione relativamente alle autostrade regionali, alle tratte interprovinciali ed ai raccordi alla rete autostradale, degli enti proprietari delle strade nei restanti casi.

2. Le deroghe alle norme funzionali e geometriche sono ammesse unicamente in presenza di vincoli fisici, geomorfologici, paesistici, archeologici o insediativi che ne limitino il rispetto e previa valutazione positiva circa il livello di sicurezza conseguito con la soluzione progettuale proposta.

3. Prima di sviluppare soluzioni progettuali in deroga, il soggetto proponente l'intervento valuta tutti i possibili interventi conformi con i criteri di progettazione e verifica che questi interventi risultino preclusi dalla sussistenza di almeno uno dei vincoli di cui al comma 2.

4. La richiesta di deroga indica esplicitamente a quali criteri di progettazione si intende derogare ed evidenzia le eventuali criticità correlate all'impossibilità di rispettare integralmente i predetti criteri, indicando le possibili misure tecniche di mitigazione atte a ridurre o eliminare tali criticità, con particolare riguardo ai fattori di attenuazione del rischio potenziale che è possibile introdurre in progetto e alla definizione delle modalità di gestione delle emergenze nei tratti soggetti a deroga. È valutato, in particolare, il rischio direttamente connesso alla presenza di elementi non rispondenti ai suddetti criteri.

5. La richiesta di deroga è corredata dei seguenti elaborati:

- a) documenti progettuali utili a comprendere l'ambito tecnico e territoriale in cui si inserisce la progettazione in deroga;
- b) relazione tecnica sulla deroga, contenente, in particolare:

1. l'indicazione delle classi stradali di riferimento a norma del codice della strada;
  2. la presentazione delle soluzioni progettuali conformi ai criteri prese in considerazione e scartate, evidenziando i motivi ed i vincoli per cui tali soluzioni non sono risultate praticabili e, dunque, i presupposti che hanno condotto alla soluzione progettuale in deroga;
  3. la definizione puntuale degli elementi per i quali si richiede la deroga;
  4. l'evidenziazione degli interventi mitigativi eventualmente adottati;
  5. l'indicazione che la deroga è richiesta nell'ottica di un progressivo adeguamento della strada ai criteri;
- c) analisi di sicurezza concernente gli eventuali potenziali pericoli di incidente generati dalla progettazione in deroga e le modalità con cui gli interventi di mitigazione proposti possano elevare le prestazioni in termini di sicurezza, eliminando le criticità di cui al comma 4 ed in particolare:
1. individuazione dei rischi di incidentalità connessi con le caratteristiche plano-altimetriche in deroga;
  2. definizione della tipologia e delle caratteristiche degli incidenti stradali potenziali che si potrebbero verificare in ragione dell'esistenza della soluzione in deroga e delle condizioni al contorno che possono eventualmente influenzare il loro accadimento (quali, tra l'altro, le condizioni ambientali e di traffico);
  3. individuazione degli interventi mitigativi connessi all'eliminazione/riduzione delle criticità riscontrate e alle caratteristiche dell'incidentalità potenziale di cui al punto 2;
  4. individuazione degli eventuali rischi di incidentalità di cui al punto 1 non eliminabili con le soluzioni prospettate.

6. La deroga è rilasciata a livello di progetto esecutivo. A livello delle progettazioni preliminare e definitiva devono già essere evidenziati gli elementi che risultano, a tali livelli progettuali, difforni con i criteri di progettazione e devono essere sviluppati, in coerenza con il grado di approfondimento progettuale, i primi elaborati, redatti secondo le indicazioni del comma 5, finalizzati a fornire utili elementi di valutazione agli enti competenti all'approvazione del progetto.

7. Nel caso di richiesta di deroga alla Regione, questa si pronuncia entro novanta giorni dal ricevimento della richiesta. Prima del decorso del termine, la struttura regionale procedente può chiedere, per una sola volta, le integrazioni necessarie alla documentazione presentata, assegnando eventualmente un termine all'interessato; in tal caso il termine per la pronuncia sulla deroga è sospeso e riprende a decorrere dal ricevimento degli atti integrativi richiesti. Qualora l'interessato non provveda alle integrazioni richieste, la domanda di deroga è respinta. La deroga si intende rilasciata qualora l'amministrazione non provveda entro novanta giorni dal ricevimento della richiesta.

8. Nei casi in cui la deroga sia di competenza dell'ente proprietario della strada, la documentazione relativa alla deroga è parte integrante della documentazione progettuale, accompagnata dalla valutazione favorevole dell'ufficio competente al rilascio della deroga.

#### **Art. 11 (Norma finale)**

1. Il presente regolamento si applica a tutti gli interventi per i quali, al momento della pubblicazione della deliberazione della Giunta regionale di cui al comma 2 dell'articolo 4, non sia stato ancora approvato il progetto preliminare.

2. Il soggetto proponente può applicare il presente regolamento anche agli interventi per i quali, al momento della pubblicazione della deliberazione di cui comma 2 dell'articolo 4, sia già stato approvato il progetto preliminare.

Il presente regolamento regionale è pubblicato nel Bollettino Ufficiale della Regione.

È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e farlo osservare come regolamento della Regione lombarda.

Milano, 24 aprile 2006

Roberto Formigoni

(Approvato con deliberazione del consiglio regionale n. VIII/147 dell'11 aprile 2006)

(BUR2004024)

**Regolamento regionale 24 aprile 2006 - n. 8**  
**Regolamento per il trattamento dei dati sensibili e giudiziari del Consiglio regionale della Lombardia**

(1.2.0)

IL CONSIGLIO REGIONALE  
ha approvato

IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA REGIONALE

emana

il seguente regolamento regionale:

**Art. 1**  
**(Oggetto)**

1. Il presente regolamento, ai sensi degli articoli 20 e 21 del decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196 «Codice in materia di protezione dei dati personali», individua le categorie di dati e le relative operazioni eseguibili, strettamente pertinenti e necessarie, da parte delle strutture organizzative del Consiglio regionale della Regione Lombardia e da parte del Consiglio, degli organi consiliari e loro membri, limitatamente allo svolgimento delle loro funzioni e attività istituzionali, in materia di dati sensibili e giudiziari, con riferimento:

- a) ai trattamenti effettuati per il perseguimento delle rilevanti finalità di interesse pubblico individuate dalla parte seconda del d.lgs. 196/2003;
- b) ai trattamenti autorizzati da espressa disposizione di legge per rilevanti finalità di interesse pubblico, ove non sono legislativamente specificati i tipi di dati e le operazioni eseguibili;
- c) ai trattamenti connessi alle attività che perseguono rilevanti finalità di interesse pubblico individuate con provvedimento del Garante per la protezione dei dati personali.

**Art. 2**  
**(Disposizioni generali)**

1. Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni contenute nell'articolo 4 del d.lgs. 196/2003.

2. Il trattamento dei dati avviene nel rispetto dei diritti e delle libertà fondamentali dell'interessato ed è compiuto quando, per lo svolgimento delle finalità di interesse pubblico, non è possibile il trattamento dei dati anonimi oppure di dati personali non sensibili o giudiziari.

3. Il trattamento dei dati sensibili e giudiziari individuati nel presente atto deve essere effettuato previa verifica della loro pertinenza, completezza e indispensabilità rispetto alle finalità perseguite nei singoli casi, specie quando la raccolta non avvenga presso gli interessati; la comunicazione e la diffusione sono ammesse solo se indispensabili per adempiere agli obblighi o per svolgere i compiti indicati.

**Art. 3**  
**(Tipi di dati e di operazioni eseguibili)**

1. Nelle schede allegate al presente regolamento, numerate da 1 a 13, sono individuati i dati sensibili e giudiziari oggetto di trattamento, le finalità di interesse pubblico perseguite, nonché le operazioni eseguibili.

**Art. 4**  
**(Aggiornamento)**

1. Con apposito regolamento del Consiglio regionale viene aggiornata e integrata periodicamente l'identificazione dei tipi di dati e di operazioni eseguibili.

**Art. 5**  
**(Pubblicazione sul Bollettino Ufficiale e diffusione su Internet)**

1. Il presente regolamento è pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia e reso disponibile in Internet, nel sito WEB del Consiglio regionale.