Considerato quanto emerge dalla relazione informativa, pervenuta in data 8 agosto 2023, nella quale il commissario liquidatore ha rilevato dalla situazione patrimoniale della società cooperativa uno stato di insolvenza, in quanto a fronte di debiti per un importo di circa euro 449.753,38, vi è l'impossibilità di recupero di qualsiasi credito;

Considerato che in data 28 settembre 2023 è stato assolto l'obbligo di cui all'art. 7 della legge 7 agosto 1990, n. 241, dando comunicazione dell'avvio del procedimento a tutti i soggetti interessati, che non hanno formulato osservazioni e/o controdeduzioni;

Ritenuto di dover disporre la liquidazione coatta amministrativa della suddetta società cooperativa e nominare il relativo commissario liquidatore;

Considerato che la Direzione generale per i servizi di vigilanza designa il nominativo da preporre alla carica di commissario liquidatore della procedura in argomento mediante consultazione dell'elenco dei professionisti iscritti, di cui al punto 1, lettere *a)*, *c)* e *d)*, della direttiva ministeriale del 4 febbraio 2025, in osservanza a quanto stabilito dall'art. 2, lettera *a)*, e dagli articoli 4 e 5 del decreto direttoriale del 28 marzo 2025;

Ritenuto che, nel caso di specie, il dott. Erik Rambaldini è idoneo rispetto ai criteri fissati dalle predette direttive, ha ben operato nel corso della procedura di scioglimento ed è pienamente a conoscenza delle problematiche della società cooperativa in argomento;

Ritenuto, altresì, utile preservare il patrimonio informativo maturato dal commissario liquidatore, dott. Erik Rambaldini, nel corso della procedura di scioglimento per atto dell'autorità, ai fini del miglior perseguimento dell'interesse pubblico;

Tenuto conto che la Direzione generale per i servizi di vigilanza ritiene opportuno confermare il commissario in carica nella procedura di scioglimento, dott. Erik Rambaldini, quale professionista incaricato anche del procedimento di liquidazione coatta amministrativa;

Decreta:

Art. 1.

1. La società cooperativa «Prati società cooperativa - in liquidazione», con sede in Roma (RM) (codice fiscale 13510811006), è posta in liquidazione coatta amministrativa, ai sensi dell'art. 2545-*terdecies* del codice civile.

2. Considerati gli specifici requisiti professionali, come risultanti dal *curriculum vitae*, si conferma quale commissario liquidatore il dott. Erik Rambaldini, nato a Gardone Val Trompia (BS) il 14 febbraio 1976 (codice fiscale RMBRKE76B14D918Q), domiciliato in Roma, via F. Dell'anno, n. 10.

Art. 2.

1. Al predetto commissario liquidatore spetta il trattamento economico previsto dal decreto del Ministro delle imprese e del made in Italy di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze del 3 novembre 2016, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana del 5 dicembre 2016.

2. Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

3. Il presente provvedimento potrà essere impugnato dinnanzi al competente Tribunale amministrativo regionale, ovvero a mezzo di ricorso straordinario al Presidente della Repubblica ove ne sussistano i presupposti di legge.

Roma, 1° agosto 2025

Il Ministro: URSO

25A04601

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

DECRETO 21 luglio 2025.

Procedura di rallentamento graduale della marcia dei veicoli e di eventuale regolazione del flusso veicolare. Auto di sicurezza - *Safety car.*

IL CAPO DEL DIPARTIMENTO
PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE
E DEI TRASPORTI

D'INTESA CON

IL CAPO DELLA POLIZIA
DIRETTORE GENERALE DELLA PUBBLICA SICUREZZA
DEL MINISTERO DELL'INTERNO

Visto l'art. 12 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, che individua i soggetti cui è affidato l'espletamento dei servizi di polizia stradale;

Visto l'art. 43 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, che attribuisce agli organi di polizia stradale di cui all'art. 12, commi 1, 2 e 3, nonché ai soggetti in possesso dell'abilitazione prevista dal comma 3-*bis* del medesimo art. 12, la competenza ad effettuare il rallentamento graduale della marcia dei veicoli e l'eventuale regolazione del flusso veicolare ai sensi dei commi 5-*bis* e 5-*ter*;

Visto l'art. 177 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, che impone determinati obblighi per gli utenti della strada durante l'esecuzione della procedura di rallentamento graduale della marcia dei veicoli e di eventuale regolazione del flusso veicolare;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, recante il «Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo Codice della strada»;

Visto il decreto 10 luglio 2002 recante «Disciplinare tecnico relativo agli schemi segnaletici, differenziati per categoria di strada, da adottare per il segnalamento temporaneo»;

Visto il decreto interministeriale 22 gennaio 2019 recante «Individuazione della procedure di revisione, integrazione e apposizione della segnaletica stradale destina-

ta alle attività lavorative che si svolgono in presenza di traffico veicolare»;

Considerata l'esigenza di individuare le modalità di esecuzione della procedura di rallentamento graduale della marcia dei veicoli, fino al possibile arresto, e dell'eventuale regolazione del flusso veicolare, ad opera dei soggetti abilitati, nonché le caratteristiche dei veicoli impiegati nell'esecuzione della predetta procedura, delle attrezzature e dei dispositivi supplementari di equipaggiamento degli stessi;

Decreta:

Art. 1.

Oggetto e ambito di applicazione

1. Il presente decreto stabilisce le modalità di esecuzione della procedura di rallentamento graduale della marcia dei veicoli, fino al possibile arresto, e dell'eventuale regolazione del flusso veicolare sulle strade con carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico di cui all'art. 2, comma 2, lettere *a)* e *b)* e *d)*, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, i soggetti abilitati, nonché le caratteristiche dei veicoli impiegati nell'esecuzione della predetta procedura, delle attrezzature e dei dispositivi supplementari di equipaggiamento degli stessi.

2. Le disposizioni di cui al presente decreto si applicano alle procedure di rallentamento di cui al comma 1 operate con l'impiego di veicoli nella disponibilità degli organi di polizia stradale di cui all'art. 12, commi 1, 2 e 3, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, nonché dei soggetti abilitati ai sensi dell'art. 5, comma 1 del presente decreto, nei seguenti casi:

a) esecuzione di operazioni programmabili e/o derivanti da eventi prevedibili con o senza presenza di persone sulla carreggiata come l'installazione o rimozione della segnaletica dei cantieri stradali;

b) esecuzione di operazioni non programmabili e/o derivanti da eventi imprevedibili o situazioni di emergenza con o senza presenza di persone sulla carreggiata come incidenti stradali, rimozione di ostacoli, installazione o rimozione della segnaletica dei cantieri stradali in caso di improvvisa esigenza o di altre situazioni di pericolo per l'utenza stradale.

Art. 2.

Definizioni

1. Ai fini del presente decreto si intende per:

a) Codice: il decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante «Nuovo codice della strada»;

b) regolamento: il decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, recante «Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada»;

c) decreto interministeriale 22 gennaio 2019: decreto del Ministro del lavoro e delle politiche sociali di concerto con il Ministro della salute e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 22 gennaio 2019 recante «Individuazione della procedure di revisione, integrazione e apposizione della segnaletica stradale destinata alle attività lavorative che si svolgono in presenza di traffico veicolare»;

d) centro operativo: sala operativa dell'organo di polizia stradale competente sulla tratta interessata;

e) sala radio: sala operativa dell'ente proprietario e/o gestore della strada;

f) dispositivo *safety car* dispositivo di rallentamento graduale della marcia dei veicoli, fino al possibile arresto, e regolazione del flusso veicolare presente su una carreggiata, attuato con l'impiego di uno o più veicoli allo scopo di effettuare un segnalamento dinamico in presenza di una situazione di pericolo;

g) addetti alla *safety car:* organi di polizia stradale di cui all'art. 12, commi 1, 2, 3, del Codice e i soggetti abilitati ai sensi dell'art. 5, comma 1 del presente decreto;

h) auto di sicurezza *safety car*: veicolo con il quale viene realizzato il dispositivo *safety car*;

i) capopattuglia: responsabile dell'equipaggio presente a bordo di un veicolo nella disponibilità degli organi di polizia stradale di cui all'art. 12, comma 1, del Codice, incaricato della direzione del dispositivo *safety car* sotto il coordinamento del centro operativo. Il capopattuglia mantiene la direzione del dispositivo *safety car* anche nel caso in cui all'esecuzione concorrano gli altri soggetti indicati nell'art. 1, comma 2 del presente decreto;

j) caposquadra: soggetto incaricato della direzione del dispositivo *safety car* attuato dagli organi di polizia stradale di cui all'art. 12, commi 2 e 3 del Codice e dai soggetti abilitati ai sensi dell'art. 5, comma 1 del presente decreto sotto il coordinamento della sala radio o, se del caso, del centro operativo.

k) pannello segnaletico: dispositivo posto sull'auto di sicurezza *safety car* a messaggio fisso, recante la scritta «auto di sicurezza *safety car*» o variabile, recante, almeno, la scritta «*safety car*»;

l) punto di ingaggio: punto della carreggiata dove si trova la potenziale situazione di pericolo derivante dall'esecuzione delle operazioni di cui all'art. 1, comma 2 per cui si renda necessaria l'esecuzione del dispositivo *safety car*;

m) punto di attivazione: punto della carreggiata, a monte del punto di ingaggio, dove il singolo veicolo del dispositivo *safety car*, dopo aver adeguato la propria velocità al traffico presente, rafforza l'attività di segnalamento con l'attivazione dei dispositivi supplementari di segnalazione visiva a luce lampeggiante e inizia il progressivo e graduale rallentamento della velocità di avanzamento;

n) punto di immissione: punto dell'infrastruttura stradale, a monte del punto di attivazione, da cui le auto di sicurezza *safety car* impegnano la carreggiata e dal quale ha inizio l'esecuzione del dispositivo *safety car* reso visibile attraverso l'esposizione, sulle singole auto di sicurezza, di un pannello segnaletico fisso o l'attivazione di un pannello a messaggio variabile di seguito denominato PMV.

Art. 3.

Modalità di esecuzione del dispositivo safety car

1. L'impiego del dispositivo *safety car* è valutato dagli organi di polizia stradale di cui all'art. 12, comma 1, del Codice o dall'ente proprietario e/o gestore della strada interessata dalla potenziale situazione di pericolo, informando rispettivamente e immediatamente il centro operativo o la sala radio. Nel caso in cui all'esecuzione del dispositivo effettuato dagli organi di polizia stradale di cui all'art. 12, comma 1 del Codice concorrano gli altri soggetti indicati nell'art. 1, comma 2, del presente decreto, le operazioni del dispositivo *safety car* sono coordinate dal centro operativo dell'organo di polizia stradale impegnato, in stretto raccordo con la sala radio dell'ente proprietario/gestore della strada interessata dalla potenziale situazione di pericolo.

2. L'attuazione del dispositivo *safety car* deve tenere in considerazione almeno i seguenti elementi:

a) caratteristiche della strada;

b) tipologia della situazione di pericolo;

c) posizione del punto di ingaggio;

d) caratteristiche ed entità del flusso veicolare.

3. Nel caso di esecuzione di operazioni programmabili e/o derivanti da eventi prevedibili:

a) contestualmente all'esecuzione del dispositivo *safety car*, dovrà essere garantito il presidio di tutti gli eventuali punti di ingresso presenti nel tratto stradale compreso tra il punto di attivazione del dispositivo *safety car* e il punto di ingaggio, che possano influire con l'efficacia dello stesso, garantendo, nel medesimo tratto, l'assenza di veicoli potenzialmente interferenti con il dispositivo *safety car*;

b) l'esecuzione del dispositivo *safety car* deve essere presegnalata ad una adeguata distanza, mediante PMV o altra idonea modalità, in funzione delle caratteristiche della strada e del flusso veicolare ai sensi del decreto interministeriale 22 gennaio 2019.

4. Nel caso di esecuzione di operazioni non programmabili e/o derivanti da eventi imprevedibili o situazioni di emergenza, il presidio e il presegnalamento di cui al comma 3 devono essere attuati solo se compatibili con la natura della potenziale situazione di pericolo e la tempistica richiesta per attuarli.

5. Il dispositivo *safety car* è attuato secondo le istruzioni operative indicate nell'allegato A e secondo la segnaletica riportata nell'allegato B.

Art. 4.

Attrezzature dei veicoli impiegati nell'esecuzione del dispositivo safety car

1. Il dispositivo *safety car* è attuato con veicoli di categoria M1 o N1 con caratteristiche strutturali tali da consentire l'installazione delle attrezzature previste dal presente decreto.

2. I veicoli di cui al comma 1 devono essere dotati delle seguenti attrezzature:

a) dispositivi supplementari di segnalazione visiva a luce lampeggiante gialla o arancione, di tipo approvato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti o conformi a direttive CEE o a regolamenti ECE-ONU recepiti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da apporre sul veicolo. Tali dispositivi supplementari devono essere installati in posizione tale da garantire, in ogni condizione d'impiego, angoli di visibilità uguali a quelli previsti dall'art. 266 del regolamento;

b) un pannello segnaletico rettangolare di dimensioni non inferiori a 1,20 x 0,40 m, da apporre sul veicolo in posizione verticale o subverticale in modo da risultare ben visibile posteriormente e tale da non limitare la visibilità dei dispositivi luminosi del veicolo e di quelli supplementari di cui alla lettera *a)* e da non ostacolare la visibilità del conducente. Il pannello segnaletico può essere:

1) di tipo fisso ad angoli arrotondati, realizzato con pellicola retroriflettente a elevata efficienza, recante la scritta «auto di sicurezza *safety car*» di colore nero su fondo giallo, come riportato nella Fig. 1 dell'allegato B;

2) di tipo a messaggio variabile recante, almeno, la scritta «*safety car*», che deve risultare sempre visibile;

c) un apparecchio radio-ricetrasmittente o altro dispositivo di comunicazione, per ogni veicolo, che possano garantire, in ogni istante, uno stretto coordinamento tra gli operatori interessati.

3. I dispositivi di cui al comma 2, lettera *a)*, e il pannello segnaletico di cui al comma 2 lettera *b)* devono essere rimossi, spenti o comunque resi non visibili quando il veicolo non sia impegnato in servizi o attività che ne richiedano l'utilizzo.

4. In deroga alle disposizioni di cui ai commi 1 e comma 2, lettera *a)*, i veicoli degli organi di polizia stradale di cui all'art. 12, commi 1, 2 e 3, del Codice durante l'esecuzione del dispositivo *safety car* devono avere carrozzeria con i colori d'istituto e dispositivi supplementari di segnalazione visiva a luce lampeggiante blu in funzione. Tali veicoli, durante l'esecuzione del dispositivo *safety car*, devono, altresì, attivare il pannello segnaletico di tipo a messaggio variabile di cui all'art. 4, comma 2, lettera *b)*, punto 2.

Art. 5.

Abilitazione, attrezzature ed equipaggiamenti in uso agli addetti al dispositivo safety car

1. Ferma restando la formazione di cui al decreto interministeriale 22 gennaio 2019 ove prevista, gli addetti al dispositivo *safety car* diversi dagli organi di polizia stradale di cui all'art. 12, commi 1, 2 e 3 del Codice devono essere in possesso dell'abilitazione di cui all'art. 12, comma 3-*bis*, del Codice.

2. Nel caso di esecuzione di operazioni programmabili e/o derivanti da eventi prevedibili, gli addetti al dispositivo *safety car*, durante l'attuazione dello stesso dispositivo devono essere almeno due per ogni equipaggio.

3. Nel caso di esecuzione di operazioni non programmabili e/o derivanti da eventi imprevedibili o situazioni

di emergenza, durante l'attuazione del dispositivo *safety car*, l'equipaggio del singolo veicolo, in caso di improvvisa esigenza, può essere composto da un unico addetto.

4. Fatti salvi gli equipaggiamenti e le attrezzature in dotazione agli organi di polizia stradale di cui all'art. 12, comma 1, del Codice, gli altri soggetti indicati al comma 1, durante l'attuazione del dispositivo *safety car* devono avere singolarmente le seguenti dotazioni:

a) dispositivi di protezione individuale, tra cui gli indumenti ad alta visibilità, rispondenti alle disposizioni del decreto interministeriale 22 gennaio 2019.

b) una bandierina di colore arancio fluorescente per segnalazione avente le caratteristiche e le dimensioni previste dall'art. 42, comma 3, lettera *b)*, del Regolamento;

c) una torcia luminosa per le attività di segnalamento della procedura del dispositivo *safety car* in caso di visibilità ridotta;

d) un apparecchio radio rice-trasmittente portatile o altro dispositivo di comunicazione portatile per l'uso fuori dal veicolo che possano garantire, in ogni istante, uno stretto coordinamento tra gli operatori interessati.

Il presente decreto è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, 21 luglio 2025

Il Capo Dipartimento
per i trasporti e la navigazione
RIAZZOLA

Il Capo della Polizia
Direttore generale
della pubblica sicurezza
PISANI

ALLEGATO *A*

ISTRUZIONI OPERATIVE PER L'ESECUZIONE DEL DISPOSITIVO *SAFETY CAR*

Il presente allegato stabilisce le istruzioni operative alle quali devono attenersi gli organi di polizia stradale di cui all'art. 12, commi 1, 2 e 3, del Codice, nonché i soggetti abilitati ai sensi dell'art. 5, comma 1 del decreto, nell'esecuzione della procedura di rallentamento graduale della marcia dei veicoli, fino al possibile arresto, e dell'eventuale regolazione del flusso veicolare, di cui all'art. 1 del decreto, in caso di:

a) operazioni programmabili e/o derivanti da eventi prevedibili con o senza presenza di persone sulla carreggiata come l'installazione o rimozione della segnaletica dei cantieri stradali;

b) operazioni non programmabili e/o derivanti da eventi imprevedibili o situazioni di emergenza con o senza presenza di persone sulla carreggiata come incidenti stradali, rimozione di ostacoli, installazione o rimozione della segnaletica dei cantieri stradali in caso di improvvisa esigenza o di altre situazioni di pericolo per l'utenza stradale.

1. Numero di veicoli e di persone da impiegare nel dispositivo *safety car*

La funzione principale del dispositivo *safety car* è il rallentamento graduale della marcia dei veicoli, fino al possibile arresto, e l'eventuale regolazione del traffico presente sulla strada a supporto delle attività volte alla gestione in sicurezza di situazioni di pericolo per la circolazione stradale.

L'efficacia dell'operazione di rallentamento del traffico, proporzionata alle situazioni contingenti e alle caratteristiche del tratto stradale in cui è chiamato ad operare il dispositivo *safety car*, dipende da molti fattori quali, ad esempio, l'intensità e la composizione del traffico, le condizioni di visibilità, l'andamento plano-altimetrico, ecc., ed è condizionata dal numero di veicoli attrezzati impiegati nel segnalamento.

In tal senso, il numero minimo dei veicoli da impiegare dipende, dal numero di corsie per senso di marcia della strada sulla quale viene attuato il dispositivo *safety car*.

In relazione a tale parametro, fermo restando ogni ulteriore potenziamento, anche in relazione alle caratteristiche plano-altimetriche della strada, il dispositivo *safety car* deve essere costituto almeno da:

un veicolo attrezzato su carreggiata a due e a tre corsie;

due veicoli attrezzati su carreggiata a quattro o più corsie.

Sui tratti di strada su cui è istituito temporaneamente un doppio senso di circolazione, il dispositivo *safety car* deve essere opportunamente integrato con l'aggiunta di altre auto di sicurezza *safety car* che, se necessario, devono operare in modo coordinato per il rallentamento del traffico proveniente dall'opposto senso di marcia.

Nel caso di esecuzione di operazioni non programmabili e/o derivanti da eventi imprevedibili o situazioni di emergenza, anche su carreggiata a quattro o più corsie, il dispositivo *safety car* attuato dagli organi di polizia stradale di cui all'art. 12, comma 1 del Codice, può essere eseguito con l'impego di un solo veicolo attrezzato, salvo i casi in cui la natura e la tempistica di intervento consentano l'utilizzo di almeno un ulteriore veicolo.

2. Modalità di esecuzione del dispositivo *safety car*

Le operazioni del dispositivo *safety car* devono essere attuate sotto il coordinamento del centro operativo o della sala radio ed è eseguito sotto la direzione del capopattuglia e/o del caposquadra individuato dal soggetto incaricato dell'esecuzione.

Nel caso in cui all'esecuzione del dispositivo effettuato dagli organi di polizia stradale di cui all'art. 12, comma 1 del Codice concorrano gli altri soggetti indicati nell'art. 1, comma 2, del decreto, le operazioni del dispositivo *safety car* devono essere coordinate dal centro operativo dell'organo di polizia stradale impegnato, in stretto raccordo con la sala radio dell'ente proprietario e/o gestore della strada interessata dalla potenziale situazione di pericolo. In tale situazione, la direzione del dispositivo *safety car* compete al capopattuglia dell'organo di polizia stradale impegnato.

Quando il dispositivo *safety car* è attuato dagli organi di polizia stradale di cui all'art. 12 commi 2 e 3 del Codice e dai soggetti abilitati ai sensi dell'art. 5, comma 1, del decreto, la nomina temporanea del caposquadra deve essere annotata in un apposito registro custodito dall'ente da cui dipende il caposquadra medesimo e deve essere immediatamente resa nota al centro operativo o alla sala radio. In caso di esecuzione congiunta del dispositivo *safety car* con gli organi di polizia stradale di cui all'art. 12 commi 1 del Codice, la nomina deve essere comunicata, altresì, al capopattuglia impegnato nell'esecuzione del dispositivo.

Il capopattuglia o il caposquadra deve essere costantemente in grado di comunicare con:

il centro operativo o la sala radio;

gli altri veicoli coinvolti nel servizio;

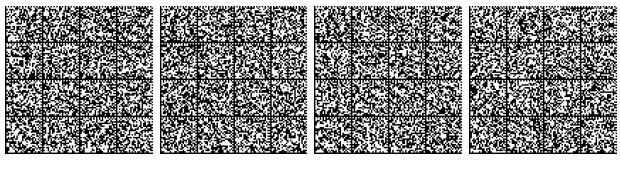
il personale presente al punto d'ingaggio.

Il capopattuglia o il caposquadra è responsabile della corretta esecuzione del dispositivo *safety car* e dirige gli interventi di rallentamento del traffico in modo che siano costantemente garantite la sicurezza della circolazione e la fluidità del traffico.

Per l'esecuzione di operazioni non programmabili e/o derivanti da eventi imprevedibili o situazioni di emergenza, quando il dispositivo *safety car* è attuato dagli organi di polizia stradale di cui all'art. 12, comma 1, del Codice lo stesso è eseguito su iniziativa del capopattuglia che ne dà immediata comunicazione al centro operativo per gli adempimenti di competenza.

Ai fini dell'esecuzione del dispositivo *safety car* si devono distinguere adempimenti preliminari, essenzialmente connessi all'informazione preventiva dell'inizio delle operazioni, necessariamente da adottare nel caso di esecuzione di operazioni programmabili e/o derivanti da eventi prevedibili e adempimenti esecutivi, da rispettare durante l'attuazione del dispositivo sia nel caso di esecuzione di operazioni programmabili e/o derivanti da eventi prevedibili sia nel caso di esecuzione di operazioni non programmabili e/o derivanti da eventi imprevedibili o situazioni di emergenza.

2.1 Adempimenti preliminari



Prima dell'inizio di qualsiasi operazione, il capopattuglia o il caposquadra deve provvedere ai seguenti adempimenti:

1. accertarsi della verifica positiva, da parte degli operatori impiegati nell'esecuzione del dispositivo *safety car*, di idoneità ed efficienza delle auto di sicurezza *safety car*, delle attrezzature ed equipaggiamenti di cui all'art. 5, comma 4 del presente decreto;

2. a seguito della verifica indicata al punto 1, comunicare al centro operativo o alla sala radio che è possibile dare inizio alle operazioni connesse al dispositivo *safety car*;

3. attendere sempre il nulla osta espresso da parte del centro operativo o della sala radio prima di dare avvio al dispositivo *safety car*. Nel caso di presenza simultanea di organi di polizia stradale di cui all'art. 12, comma 1, del Codice e di soggetti abilitati ai sensi dell'art. 5, comma 1 del presente decreto, che dipendono dall'ente proprietario e/o gestore della strada interessata dalla potenziale situazione di pericolo, il nulla osta deve essere espresso dal centro operativo in coordinamento con la sala radio;

4. individuare il punto di attivazione del dispositivo *safety car* e la sua distanza dal punto di ingaggio che deve essere valutata sulla base di alcuni fattori, quali, ad esempio:

caratteristiche plano-altimetriche e di visibilità della strada;

intensità del traffico prevista e sua composizione prevalente;

caratteristiche del punto di ingaggio.

Nel caso di esecuzione di operazioni programmabili e/o derivanti da eventi prevedibili, prima dell'inizio di qualsiasi operazione, il capopattuglia o il caposquadra deve provvedere, altresì, ai seguenti adempimenti:

1. garantire, contestualmente all'esecuzione del dispositivo *safety car*, il presidio di tutti gli eventuali punti di ingresso, presenti nel tratto stradale compreso tra il punto di attivazione del dispositivo *safety car* e il punto di ingaggio, con l'ausilio di veicoli attrezzati ai sensi dell'art. 4 del decreto, in aggiunta a quelli di cui al paragrafo 1 e/o con l'ausilio di addetti di cui all'art. 5 del decreto. Tale presidio, sovrainteso dal capopattuglia o dal caposquadra, dovrà essere mantenuto almeno per il tempo necessario ad assicurare, nel medesimo tratto, l'assenza di veicoli potenzialmente interferenti con il dispositivo *safety car*.

2. individuare e realizzare per l'esecuzione del dispositivo *safety car,* in relazione al tipo di intervento e alla categoria di strada, la tipologia di presegnalamento più adeguata, rispondente alle disposizioni del decreto interministeriale 22 gennaio 2019, sufficiente a garantire il rallentamento in sicurezza dei veicoli che sopraggiungono, mediante pannelli a messaggio variabile o altra idonea modalità.

Per garantire l'efficacia del presegnalamento, in relazione al tipo di intervento ed alla categoria di strada, deve essere individuata la soluzione più adeguata (ad esempio, sbandieramento con uno o più operatori, moviere meccanico, pannelli a messaggio variabile, pittogrammi, strumenti diretti di segnalazione all'utenza tramite tecnologia innovativa oppure una combinazione di questi).

Nel caso in cui il presegnalamento sia effettuato con pannelli a messaggio variabile, in relazione alla tecnologia degli stessi, essi devono riportare:

la dicitura «*SAFETY CAR* IN AZIONE» o «ATTENZIONE: *SAFETY CAR* IN AZIONE» a seconda della tecnologia a disposizione e come riportato, rispettivamente, nelle Fig. 2 e Fig. 3 dell'allegato B;

l'indicazione della potenziale situazione di pericolo da presegnalare con l'utilizzo di modelli o segnali del Regolamento quali, ad esempio, Modello II 6/b, Modello II 6/f o Fig. II 383, in abbinamento alla dicitura «*SAFETY CAR* IN AZIONE» o «ATTENZIONE: *SAFETY CAR* IN AZIONE», a seconda della tecnologia a disposizione e come riportato, rispettivamente, nelle Fig. 4 e Fig. 5 dell'allegato B.

Se il presegnalamento è realizzato con l'ausilio di veicoli attrezzati con segnaletica luminosa, tali veicoli devono essere aggiunti a quelli utilizzati per il dispositivo *safety car* di cui al paragrafo 1 ed utilizzati esclusivamente per le operazioni di presegnalamento.

Nel caso di esecuzione di operazioni non programmabili e/o derivanti da eventi imprevedibili o situazioni di emergenza, il presidio di tutti gli eventuali punti di ingresso, presenti nel tratto stradale compreso tra il punto di attivazione del dispositivo *safety car* e il punto di ingaggio nonché il presegnalamento sono attuati solo se compatibili con la natura della potenziale situazione di pericolo e la tempistica richiesta per attuarli.

2.2 Adempimenti esecutivi

Nel caso di esecuzione di operazioni programmabili e/o derivanti da eventi prevedibili, fermo restando ogni ulteriore specifica prescrizione imposta dall'ente proprietario e/o gestore della strada con riferimento alle caratteristiche del tratto interessato, in relazione alle diverse tipologie di strada, le auto di sicurezza *safety car* devono essere collocate sulla carreggiata nel numero indicato al paragrafo 1 del presente allegato.

In ogni caso, per l'attuazione del dispositivo *safety car*:

a) il capopattuglia o il caposquadra, al fine di garantire una migliore azione di coordinamento, deve prendere posto su una delle auto del dispositivo e deve essere costantemente in grado di comunicare, in tempo reale, con il centro operativo o con la sala radio ed eventualmente con gli addetti al dispositivo safety car e/o con gli addetti presenti al punto di ingaggio. Dispone l'inizio dell'esecuzione del dispositivo *safety car* dopo aver individuato il punto di attivazione.

b) le auto di sicurezza *safety car* devono:

a partire dal punto di immissione, esporre il pannello segnaletico di cui all'art. 4, comma 2, lettera *b)* del presente decreto;

adeguarsi alla velocità del traffico in movimento sulla carreggiata;

raggiunto il punto di attivazione, rafforzare il segnalamento delle auto di sicurezza *safety car* con l'attivazione dei dispositivi supplementari di segnalazione visiva a luce lampeggiante di cui all'art. 4, comma 2, lettera *a)* del presente decreto;

rafforzato il segnalamento delle auto di sicurezza *safety car*, iniziare il rallentamento graduale della marcia dei veicoli, fino al possibile arresto, e l'eventuale regolazione del flusso veicolare.

c) i dispositivi di cui all'art. 4, comma 2, lettere *a)*, *b)* del decreto devono essere tenuti in funzione per tutta la durata dell'esecuzione del dispositivo *safety car*;

d) le velocità imposte dal dispositivo *safety car* all'utenza veicolare devono essere determinate in funzione degli elementi di cui all'art. 3, comma 2 del decreto;

e) al termine dell'esecuzione del dispositivo *safety car*, il capopattuglia o il caposquadra in raccordo con il centro operativo deve coordinare la graduale ripresa delle normali condizioni di circolazione, garantendo la disattivazione dei dispositivi di cui all'art. 4, comma 2, lettera *a)* e lasciando visibili o attivi i dispositivi di cui all'art. 4, comma 2, lettera *b)* fino all'effettuazione della sosta della singola auto di sicurezza *safety car*;

f) il capopattuglia o il caposquadra deve comunicare al centro operativo o alla sala radio la conclusione dell'esecuzione del dispositivo *safety car* e la ripresa del normale flusso veicolare.

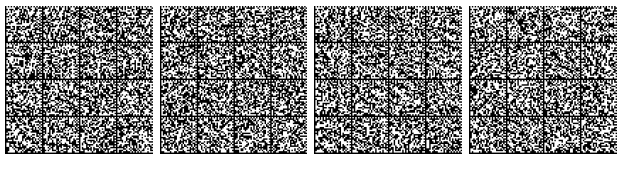
Nel caso di esecuzione di operazioni programmabili e/o derivanti da eventi prevedibili, qualora durante l'esecuzione del dispositivo *safety car* si verifichino situazioni impreviste o vengano a mancare le condizioni di sicurezza per la prosecuzione del medesimo dispositivo, il capopattuglia o il caposquadra deve darne immediata comunicazione a tutti i soggetti coinvolti, concertando con il centro operativo o con la sala radio i provvedimenti da adottare.

3. Impiego del dispositivo *safety car* in caso di installazione/rimozione della segnaletica dei cantieri

In caso di installazione/rimozione programmata della segnaletica di cantiere, il dispositivo *safety car* deve essere attuato principalmente dagli organi di polizia stradale di cui all'art. 12, comma 3, del Codice e dai soggetti abilitati ai sensi dell'art. 5, comma 1, del decreto.

Fermo restando il rispetto di quanto previsto nei paragrafi precedenti, quando il dispositivo *safety car* è funzionale all'installazione/rimozione di un cantiere stradale devono essere osservate le ulteriori seguenti disposizioni.

Il caposquadra deve essere costantemente in grado di comunicare, altresì, con gli addetti all'apposizione/rimozione della segnaletica stradale, in modo da coordinare le operazioni anche con le attività di tale personale, in considerazione delle prescrizioni specifiche imposte nell'autorizzazione all'effettuazione dei lavori di cui agli articoli 21, 26 e 27 del Codice.



Inoltre, in aggiunta a quanto previsto dal paragrafo 2.2, la scelta del punto di attivazione del dispositivo *safety car* deve essere effettuata anche in considerazione della tipologia del cantiere: la distanza tra il punto di attivazione e il cantiere deve essere valutata in funzione dello scopo dell'operazione stessa e deve, perciò, consentire l'arrivo dei veicoli impiegati nell'esecuzione del dispositivo *safety car* in prossimità del cantiere quando la segnaletica di preavviso e di testata sono già state montate o rimosse.

Nel caso di esecuzione di operazioni programmabili e/o derivanti da eventi prevedibili, in cui il dispositivo *safety car* sia funzionale all'installazione/rimozione di un cantiere stradale, il caposquadra deve altresì:

1. almeno sei ore prima dell'ora fissata per l'installazione/rimozione della segnaletica di cantiere, fornire alla sala radio tutte le informazioni utili e, in particolare, almeno le seguenti:

generalità e numero di cellulare del caposquadra;

la targa dei veicoli impiegati;

il punto di immissione, il punto di attivazione e il punto di ingaggio;

l'ora di inizio e la durata presumibile delle operazioni.

2. accertarsi che il personale addetto all'installazione/rimozione della segnaletica sia pronto ad operare e sia stato istruito sulle modalità e sui tempi per lo svolgimento dell'operazione.

ALLEGATO *B*

SEGNALETICA INERENTE AL DISPOSITIVO *SAFETY CAR*

Fig. 1: Pannello segnaletico rettangolare di tipo fisso ad angoli arrotondati, realizzato con pellicola retroriflettente a elevata efficienza, di dimensioni non inferiori a 1,20 x 0,40 m, da utilizzare sui veicoli impiegati nell'esecuzione del dispositivo *safety car*.

Fig. 2: Indicazione del presegnalamento del dispositivo *safety car* su pannello a messaggio variabile a due righe di testo senza l'utilizzo di pittogrammi.

Fig. 3: Indicazione del presegnalamento del dispositivo *safety car* su pannello a messaggio variabile a tre righe di testo senza l'utilizzo di pittogrammi.

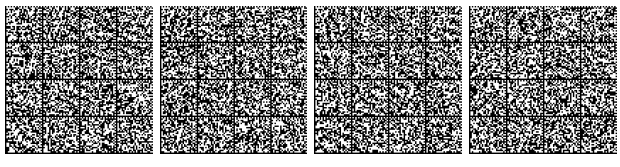


Fig. 4: Indicazione del presegnalamento del dispositivo *safety car* su pannello a messaggio variabile a due righe di testo, riportante esempi di indicazione della potenziale situazione di pericolo presente sul tratto stradale.

Fig. 5: Indicazione del presegnalamento del dispositivo *safety car* su pannello a messaggio variabile a tre righe di testo, riportante esempi di indicazione della potenziale situazione di pericolo presente sul tratto stradale.

25A04599