

REGIONE PIEMONTE - LEGGE REGIONALE

Legge regionale 16 maggio 2025, n. 6

Disposizioni in materia di gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali regionali, provinciali e comunali.

Il Consiglio regionale ha approvato

IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA REGIONALE

Promulga

la seguente legge:

Art. 1.

(Oggetto e ambito di applicazione)

1. La presente legge, ai sensi dell'articolo 1, comma 6, del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35 (Attuazione della direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali), detta disposizioni per l'istituzione e l'attuazione di procedure relative alla valutazione di impatto sulla sicurezza stradale per i progetti di infrastruttura, ai controlli sulla sicurezza stradale, alle ispezioni di sicurezza stradale e alle valutazioni della sicurezza stradale a livello di rete, sul territorio regionale.

2. Sono oggetto della presente legge le strade regionali, provinciali e comunali, classificate, ai sensi dell'articolo 2, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada), strade extraurbane secondarie di tipo C, poste al di fuori dei centri abitati come delimitati, ai sensi dell'articolo 4, comma 1, del decreto legislativo 285/1992, di proprietà della Regione, delle province, della Città metropolitana di Torino e dei comuni, che non fanno parte della rete stradale transeuropea.

3. Sono esclusi dall'ambito di applicazione della presente legge i progetti di infrastruttura stradale, finalizzati al ripristino urgente della circolazione su tratti stradali danneggiati a seguito di eventi calamitosi per cui è stato dichiarato lo stato di emergenza.

Art. 2.

(Soggetto competente)

1. Ai fini della presente legge il soggetto competente è l'ente proprietario delle strade; se le strade non sono gestite direttamente dall'ente proprietario, il soggetto competente è il soggetto titolato ad amministrare il patrimonio stradale di ciascun ente, a condizione che si tratti di ente pubblico o a totale partecipazione pubblica.

2. La Giunta regionale, con apposito provvedimento attuativo, stabilisce le caratteristiche delle seguenti attività attribuite al soggetto competente:

- a) valutazione di impatto sulla sicurezza stradale per i progetti di infrastruttura (VISS);
- b) controlli della sicurezza stradale;

- c) classificazione e valutazione della sicurezza stradale a livello di rete;
- d) ispezioni di sicurezza stradale periodiche e mirate.

Art. 3.

(Valutazione di impatto sulla sicurezza stradale per i progetti di infrastruttura)

1. A decorrere dal 1° gennaio 2026, per i progetti di nuova infrastruttura stradale, nonché per i progetti di adeguamento che comportano modifiche sostanziali di tracciato soggetti alla presente normativa, il soggetto competente effettua, in fase di redazione del progetto di fattibilità tecnico-economica, la VISS.

Art. 4.

(Controlli della sicurezza stradale)

1. Per i progetti di nuova infrastruttura stradale, nonché per i progetti di adeguamento che comportano modifiche sostanziali di tracciato, il cui progetto di fattibilità tecnico-economica è approvato dopo il 1° gennaio 2026, il soggetto competente effettua i controlli della sicurezza stradale sulla base dei criteri previsti dal provvedimento della Giunta regionale di cui all'articolo 2, comma 2.

2. Per i progetti di infrastruttura stradale le risultanze della VISS sono assunte a base dei controlli della sicurezza stradale.

3. Le risultanze dei controlli della sicurezza stradale, riportate nella relazione di controllo, sono parte integrante della documentazione per tutti i livelli di progettazione e costituiscono elementi necessari ai fini della approvazione dei progetti da parte degli organi competenti, nonché della successiva realizzazione dell'opera fino all'emissione del certificato di collaudo.

4. Se la progettazione non è adeguata ai fini del superamento degli aspetti critici rilevati dalla relazione di controllo, il progettista giustifica la scelta progettuale al soggetto competente, il quale, se ritiene ammissibili le giustificazioni addotte, dispone che queste siano allegate alla relazione di controllo, altrimenti dispone l'adeguamento della progettazione alle raccomandazioni.

5. Entro dodici mesi dalla data di messa in esercizio delle infrastrutture stradali relative ai progetti di cui al comma 1, sono effettuati controlli, al fine di valutare la sicurezza stradale in esercizio, i cui esiti sono formalizzati in una relazione di controllo ai fini delle valutazioni del soggetto competente.

6. Per la rete stradale a pedaggio, se le modifiche progettuali, a seguito dei controlli di cui al comma 1, incidono sui piani finanziari approvati dal concedente, i maggiori oneri sono da considerarsi ammissibili tra i costi per la determinazione del capitale direttamente investito, ai sensi delle vigenti disposizioni in materia di regolazione economica del settore stradale.

7. Il personale individuato dal soggetto competente tra i soggetti di cui all'articolo 7 effettua i controlli.

Art. 5.

(Classificazione e valutazione della sicurezza stradale a livello di rete)

1. I soggetti competenti classificano, al fine della sicurezza stradale, i tratti della rete stradale in almeno tre categorie, in funzione del loro livello di incidentalità sull'intera rete stradale aperta al traffico, organizzata gerarchicamente per tipologia di strada.

2. La classificazione della sicurezza stradale a livello di rete tiene conto dell'analisi dell'incidentalità e della relativa severità, nei tratti della rete stradale aperti al traffico da oltre tre anni e in cui è stato registrato un numero considerevole di incidenti gravi, anche in proporzione al flusso di traffico, se disponibile.

3. A seguito della classificazione di cui al comma 2, il soggetto competente effettua un'indagine visiva, in loco o con mezzi elettronici, delle caratteristiche delle strade ad alto rischio, al fine di valutarne la sicurezza intrinseca, mediante personale esperto abilitato, e, successivamente, procede alla valutazione dei tratti prioritari per gli interventi sulla rete.

4. I soggetti competenti effettuano la classificazione e la valutazione della sicurezza stradale a livello di rete secondo le disposizioni attuative, adottate con il provvedimento della Giunta regionale di cui all'articolo 2, comma 2.

5. A seguito della valutazione di cui al comma 3, al fine di definire le priorità delle ulteriori misure necessarie, il soggetto competente predisponde, anche attraverso analisi costi-benefici, un elenco di priorità da inserire nella programmazione degli interventi correttivi.

Art. 6.

(Ispezioni di sicurezza stradale periodiche e mirate)

1. Il soggetto competente esegue ispezioni di sicurezza stradale periodiche, anche con personale proprio, con frequenza sufficiente a garantire livelli adeguati di sicurezza per l'infrastruttura stradale, al fine di rilevare le criticità inerenti alla sicurezza stradale e prevenire gli incidenti.

2. Il soggetto competente garantisce che ai risultati della classificazione della sicurezza stradale a livello di rete, effettuate ai sensi dell'articolo 5, comma 1, facciano seguito ispezioni di sicurezza stradale mirate, ai sensi dell'articolo 5, comma 3, ai fini della programmazione degli interventi correttivi.

3. Il soggetto competente effettua le ispezioni di sicurezza stradale mirate secondo le indicazioni contenute nelle disposizioni attuative adottate con il provvedimento della Giunta regionale di cui all'articolo 2, comma 2.

4. I soggetti di cui all'articolo 7 svolgono le ispezioni di sicurezza stradale mirate, al fine di individuare le priorità e gli interventi correttivi.

5. Il soggetto competente garantisce che gli interventi correttivi si svolgano prioritariamente su tratti di strada con bassi livelli di sicurezza e con elevato potenziale di miglioramento della sicurezza e di risparmio dei costi connessi agli incidenti.

6. Per la rete stradale a pedaggio, gli investimenti per l'attuazione degli interventi correttivi sono da considerarsi ammissibili tra i costi per la determinazione del capitale direttamente investito, ai sensi delle vigenti disposizioni in materia di regolazione economica del settore stradale.

Art. 7.

(Personale abilitato)

1. Il soggetto competente individua, fra i soggetti abilitati ai sensi dell'articolo 9 del decreto legislativo 35/2011, il personale preposto a effettuare le attività di cui agli articoli 4 e 6.

2. La Regione può promuovere corsi di formazione per i controllori della sicurezza stradale ai sensi dell'articolo 9 del decreto legislativo 35/2011, seguendo le indicazioni del medesimo articolo e del decreto del Ministero dei trasporti e delle infrastrutture 23 dicembre 2011, n. 436 (Programma di formazione per i controllori della sicurezza stradale, ai sensi dell'articolo 9 del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35).

3. Per le attività di cui all'articolo 6 e allo scopo di garantire una maggiore competenza e attenzione nell'identificazione delle potenziali criticità della rete stradale, anche al fine di evitare o limitare le possibili cause di incidentalità, il soggetto competente sottopone il personale interno ad aggiornamenti obbligatori periodici sui temi della sicurezza stradale, comprensivi di temi specifici di segnaletica stradale e di manutenzione ordinaria delle strade.

Art. 8.

(Contributi)

1. La Giunta regionale definisce con proprio provvedimento i criteri di assegnazione delle risorse assegnate, ai sensi dell'articolo 10, a titolo di contributo alle province e alla Città metropolitana di Torino.

Art. 9.

(Disposizioni di coordinamento e programmazione attività)

1. Le attività di cui agli articoli 5 e 6 sono effettuate entro cinque anni dall'entrata in vigore della presente legge e successivamente con cadenza quinquennale.

Art. 10.

(Disposizione finanziaria)

1. Ai fini dell'assolvimento delle attività previste dalla presente legge, è stanziato, a titolo di contributo alle province e alla Città metropolitana di Torino, l'importo complessivo di euro 200.000,00, suddiviso in euro 88.000,00 a valere sull'annualità 2026 e in euro 112.000,00 sull'annualità 2027, che trova copertura all'interno della missione 10 (Trasporti e diritto alla mobilità), programma 10.05 (Viabilità e infrastrutture stradali), titolo 1 (Spese correnti) del bilancio di previsione finanziario 2025 – 2027, quale quota di cofinanziamento regionale del piano nazionale della sicurezza stradale.

La presente legge regionale sarà pubblicata nel Bollettino Ufficiale della Regione.

E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge della Regione Piemonte.

Data a Torino, addì 16aggio 2025

Alberto Cirio



Disegno di legge n. 68

"Disposizioni in materia di gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali regionali, provinciali e comunali"

- Presentato dalla Giunta regionale l'11 febbraio 2025.
- Assegnato in sede referente alla II Commissione permanente e in sede consultiva alla I Commissione permanente il 13 febbraio 2025.
- Sul testo sono state effettuate consultazioni.
- Testo licenziato a maggioranza dalla II Commissione referente il 13 maggio 2025 con relazione di maggioranza di Davide BUZZI LANGHI e relazione di minoranza di Nadia CONTICELLI.
- Approvato in Aula il 13 maggio 2025, con 29 voti favorevoli, 20 voti non partecipanti.

Il testo delle note qui pubblicato è redatto a cura della Direzione Processo Legislativo del Consiglio regionale al solo scopo di facilitare la lettura delle disposizioni di legge modificate o alle quali è operato il rinvio. Restano invariati il valore e l'efficacia degli atti legislativi qui trascritti. I testi delle leggi regionali, nella versione storica e nella versione coordinata vigente, sono anche reperibili nella Banca Dati ARIANNA sul sito www.consiglioregionale.piemonte.it.

Note all'articolo 1

- Il testo vigente dell'articolo 1 del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35 (Attuazione della direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali) è il seguente:

“Art. 1. (Oggetto e ambito di applicazione)

1. Il presente decreto detta disposizioni per l'istituzione e l'attuazione di procedure relative alle valutazioni di impatto sulla sicurezza stradale per i progetti di infrastruttura, ai controlli sulla sicurezza stradale, alle ispezioni di sicurezza stradale e alle valutazioni della sicurezza stradale a livello di rete.
2. Il presente decreto si applica alle strade che fanno parte della rete stradale transeuropea, alle autostrade e alle strade principali, siano esse in fase di progettazione, in costruzione o già aperte al traffico.
3. Il presente decreto si applica anche alle strade e ai progetti di infrastrutture stradali diverse da quelle di cui al comma 2, situati nelle aree extraurbane, che non sono serventi aree pubbliche o private che li costeggiano e che hanno usufruito di finanziamenti a valere su risorse stanziati dall'Unione europea, ad eccezione delle strade non aperte al traffico automobilistico generale, quali, a titolo esemplificativo, le piste ciclabili, ovvero delle strade non destinate al traffico generale, quali, a titolo esemplificativo, le strade di accesso a siti industriali, agricoli o forestali.
4. A decorrere dal 1° gennaio 2025 il presente decreto si applica anche alle altre strade appartenenti alla rete di interesse nazionale di cui all'articolo 2, comma 1, lettera a-quater), diverse da quelle di cui al comma 2, a prescindere dal fatto che, a decorrere da tale data, le stesse siano in fase di progettazione, in costruzione o già aperte al traffico.
5. Entro il 17 dicembre 2021 il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili trasmette alla Commissione europea l'elenco delle autostrade e delle strade principali presenti sul territorio nazionale, e comunica eventuali modifiche delle stesse successivamente intervenute. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili comunica altresì alla Commissione europea, entro il 30 giugno 2024, l'elenco delle strade di cui al comma 4. Ogni ulteriore successiva modifica dell'elenco delle strade è comunicata alla Commissione europea dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.
6. Entro e non oltre il 31 dicembre 2024, le regioni e le province autonome, nel rispetto dei principi stabiliti dal presente decreto, anche in relazione all'attuazione di quanto previsto dall'articolo 1, paragrafo 4, della direttiva 2008/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, dettano la disciplina riguardante la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali di competenza delle regioni e degli enti locali, non già ricomprese tra quelle di cui ai commi 2 e 3, con particolare riferimento alle strade finanziate totalmente o parzialmente a valere su risorse stanziati dall'Unione europea.
7. Il presente decreto non si applica alle strade in gallerie stradali che rientrano nel campo di applicazione del decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264.”.

- Il testo vigente dell'articolo 2 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada) è il seguente:

“Art. 2. (Definizione e classificazione delle strade)

1. Ai fini dell'applicazione delle norme del presente codice si definisce "strada" l'area ad uso pubblico destinata alla circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli animali.
2. Le strade sono classificate, riguardo alle loro caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali, nei seguenti tipi:
 - A - Autostrade;
 - B - Strade extraurbane principali;
 - C - Strade extraurbane secondarie;
 - D - Strade urbane di scorrimento;
 - E - Strade urbane di quartiere;
 - E-bis - Strade urbane ciclabili;
 - F - Strade locali;
 - F-bis - Itinerari ciclopedonali.
3. Le strade di cui al comma 2 devono avere le seguenti caratteristiche minime:
 - A - Autostrada: strada extraurbana o urbana a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia, eventuale banchina pavimentata a sinistra e corsia di emergenza o banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso e di accessi privati, dotata di recinzione e di sistemi di assistenza

all'utente lungo l'intero tracciato, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore e contraddistinta da appositi segnali di inizio e fine. Deve essere attrezzata con apposite aree di servizio ed aree di parcheggio, entrambe con accessi dotati di corsie di decelerazione e di accelerazione.

B - Strada extraurbana principale: strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia e banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso, con accessi alle proprietà laterali coordinati, contraddistinta dagli appositi segnali di inizio e fine, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore; per eventuali altre categorie di utenti devono essere previsti opportuni spazi. Deve essere attrezzata con apposite aree di servizio, che comprendano spazi per la sosta, con accessi dotati di corsie di decelerazione e di accelerazione.

C - Strada extraurbana secondaria: strada ad unica carreggiata con almeno una corsia per senso di marcia e banchine.

D - Strada urbana di scorrimento: strada a carreggiate indipendenti o separata da spartitraffico, ciascuna con almeno due corsie di marcia, ed una eventuale corsia riservata ai mezzi pubblici, banchina pavimentata a destra e marciapiedi, con le eventuali intersezioni a raso semaforizzate; per la sosta sono previste apposite aree o fasce laterali esterne alla carreggiata, entrambe con immissioni ed uscite concentrate.

E - Strada urbana di quartiere: strada ad unica carreggiata con almeno due corsie, banchine pavimentate e marciapiedi, per la sosta sono previste aree attrezzate con apposita corsia di manovra, esterna alla carreggiata.

E-bis - Strada urbana ciclabile: strada urbana ad unica carreggiata, con limite di velocità non superiore a 30 km/h, definita da apposita segnaletica verticale, con priorità per i velocipedisti;

F - Strada locale: strada urbana od extraurbana opportunamente sistemata ai fini di cui al comma 1 non facente parte degli altri tipi di strade.

F-bis - Itinerario ciclopedonale: strada locale, urbana, extraurbana o vicinale, destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza vulnerabile della strada.

4. E' denominata "strada di servizio" la strada affiancata ad una strada principale (autostrada, strada extraurbana principale, strada urbana di scorrimento) avente la funzione di consentire la sosta ed il raggruppamento degli accessi dalle proprietà laterali alla strada principale e viceversa, nonché il movimento e le manovre dei veicoli non ammessi sulla strada principale stessa.

5. Per le esigenze di carattere amministrativo e con riferimento all'uso e alle tipologie dei collegamenti svolti, le strade, come classificate ai sensi del comma 2, si distinguono in strade "statali", "regionali", "provinciali", "comunali", secondo le indicazioni che seguono. Enti proprietari delle dette strade sono rispettivamente lo Stato, la regione, la provincia, il comune.

6. Le strade extraurbane di cui al comma 2, lettere B, C ed F, si distinguono in:

A - Statali, quando: a) costituiscono le grandi direttrici del traffico nazionale; b) congiungono la rete viabile principale dello Stato con quelle degli Stati limitrofi; c) congiungono tra loro i capoluoghi di regione ovvero i capoluoghi di provincia situati in regioni diverse, ovvero costituiscono diretti ed importanti collegamenti tra strade statali; d) allacciano alla rete delle strade statali i porti marittimi, gli aeroporti, i centri di particolare importanza industriale, turistica e climatica; e) servono traffici interregionali o presentano particolare interesse per l'economia di vaste zone del territorio nazionale.

B - Regionali, quando allacciano i capoluoghi di provincia della stessa regione tra loro o con il capoluogo di regione ovvero allacciano i capoluoghi di provincia o i comuni con la rete statale se ciò sia particolarmente rilevante per ragioni di carattere industriale, commerciale, agricolo, turistico e climatico.

C - Provinciali, quando allacciano al capoluogo di provincia capoluoghi dei singoli comuni della rispettiva provincia o più capoluoghi di comuni tra loro ovvero quando allacciano alla rete statale o regionale i capoluoghi di comune, se ciò sia particolarmente rilevante per ragioni di carattere industriale, commerciale, agricolo, turistico e climatico.

D - Comunali, quando congiungono il capoluogo del comune con le sue frazioni o le frazioni fra loro, ovvero congiungono il capoluogo con la stazione ferroviaria, tranviaria o automobilistica, con un aeroporto o porto marittimo, lacuale o fluviale, con interporti o nodi di scambio intermodale o con le località che sono sede di essenziali servizi interessanti la collettività comunale. Ai fini del presente codice, le strade "vicinali" sono assimilate alle strade comunali.

7. Le strade urbane di cui al comma 2, lettere D, E e F, sono sempre comunali quando siano situate nell'interno dei centri abitati, eccettuati i tratti interni di strade statali, regionali o provinciali che attraversano centri abitati con popolazione non superiore a diecimila abitanti.

8. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nel termine indicato dall'art. 13, comma 5, procede alla classificazione delle strade statali ai sensi del comma 5, seguendo i criteri di cui ai commi 5, 6 e 7, sentiti il Consiglio superiore dei lavori pubblici, il Consiglio di amministrazione dell'Azienda nazionale autonoma per le strade statali, le regioni interessate, nei casi e con le modalità indicate dal regolamento. Le regioni, nel termine e con gli stessi criteri indicati, procedono, sentiti gli enti locali, alle classificazioni delle rimanenti strade ai sensi del comma 5. Le strade così classificate sono iscritte nell'Archivio nazionale delle strade previsto dall'art. 226.

9. Quando le strade non corrispondono più all'uso e alle tipologie di collegamento previste sono declassificate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dalle regioni, secondo le rispettive competenze, acquisiti i pareri indicati nel comma 8. I casi e la procedura per tale declassificazione sono indicati dal regolamento.

10. Le disposizioni di cui alla presente disciplina non modificano gli effetti del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 10 agosto 1988, n. 377, emanato in attuazione della legge 8 luglio 1986, n. 349, in ordine all'individuazione delle opere sottoposte alla procedura di valutazione d'impatto ambientale.

10-bis. Resta ferma, per le strade e veicoli militari, la disciplina specificamente prevista dal codice dell'ordinamento militare.”.

- Il testo vigente dell'articolo 4 del decreto legislativo 285/1992 è il seguente:

“Art. 4. (Delimitazione del centro abitato)

1. Ai fini dell'attuazione della disciplina della circolazione stradale, il comune, entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente codice, provvede con deliberazione della Giunta alla delimitazione del centro abitato.
2. La deliberazione di delimitazione del centro abitato come definito dall'art. 3 è pubblicata all'albo pretorio per trenta giorni consecutivi; ad essa viene allegata idonea cartografia nella quale sono evidenziati i confini sulle strade di accesso.”.

Note all'articolo 7

- Il testo vigente dell'articolo 9 del decreto legislativo 35/2011 è il seguente:

“Art. 9 (Formazione dei controllori articolo 9, direttiva 2008/96/CE)

1. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con decreto da adottarsi di intesa con il Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca entro il 19 dicembre 2011, provvede ad adottare i programmi di formazione per i controllori della sicurezza stradale, fissando altresì le modalità di entrata in operatività e di gestione dell'elenco di cui all'articolo 4, comma 723.
- 1-bis. A decorrere dal 17 dicembre 2024, i programmi di formazione per i controllori della sicurezza stradale includono aspetti relativi agli utenti della strada vulnerabili e alle infrastrutture per tali utenti.²²
2. I corsi di formazione iniziale per controllori, della durata non inferiore a centottanta ore, sono svolti, sulla base dei programmi di cui al comma 1, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ovvero, previa autorizzazione del medesimo Ministero, da università, da organismi ed enti di ricerca, da consigli e ordini professionali, da associazioni operanti nel settore della sicurezza stradale. Il certificato di idoneità professionale è rilasciato, a seguito del superamento di un esame finale, dal soggetto erogatore del corso.
3. Ai corsi di formazione iniziale hanno accesso i soggetti in possesso di laurea magistrale, di cui all'articolo 3, comma 1, lettera b), del decreto del Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca 22 ottobre 2004, n. 270, in ingegneria o di laurea specialistica in ingegneria conseguita secondo gli ordinamenti didattici previgenti al citato decreto ministeriale n. 270 del 2004, ovvero di diploma di laurea in ingegneria conseguito secondo gli ordinamenti didattici previgenti al decreto del Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica 3 novembre 1999, n. 509. Detti soggetti devono essere iscritti da almeno cinque anni all'albo dell'ordine degli ingegneri nel settore dell'ingegneria civile e ambientale.
4. I soggetti che hanno conseguito il certificato di idoneità professionale di cui al comma 2 sono tenuti alla frequenza di appositi corsi di aggiornamento, svolti dai soggetti di cui al comma 2, della durata non inferiore a trenta ore, con cadenza almeno triennale.
5. I soggetti che hanno conseguito il certificato di idoneità professionale di cui al comma 2 sono inseriti nell'elenco di cui all'articolo 4, comma 7, su istanza dell'interessato.
6. Per la partecipazione ai corsi di formazione e di aggiornamento è dovuto un contributo corrispondente al mero costo delle attività, di pertinenza delle amministrazioni pubbliche, di cui al presente articolo, interamente destinato alla citata finalità. Le predette attività di formazione e di aggiornamento sono svolte a valere esclusivamente sui proventi dei predetti contributi. Con decreto, di natura non regolamentare, del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, sono definiti i termini e le modalità di attuazione.”.