



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per le infrastrutture e le reti di trasporto

DIREZIONE GENERALE PER LE STRADE E LA SICUREZZA DELLE INFRASTRUTTURE
STRADALI

Div 5 - Classificazione amministrativa delle strade e
verifica dei progetti per gli ambiti di competenza
del d.lgs. n. 35 del 2011

CONTROLLI DI SICUREZZA STRADALE

**D.Lgs. n. 35/2011 e ss.mm.ii di attuazione della Direttiva 1936/2019
sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali.**

Art.4: Attività di controllo dei progetti di infrastrutture stradali

L'ATTIVITA' DI CONTROLLO DEL PROGETTO ai sensi del D.Lgs. 35/2011 e ss.mm.ii

INDICAZIONI DI UN METODO STANDARDIZZATO PER L'ESPLETAMENTO DELL'ATTIVITA'

Rev	Data	Redattore	Gruppo di lavoro	Il Dirigente
5	17/11/2025	Ing. Giuseppina Corbo	Arch. Marina Annecchiarico Ing. Mariateresa Bologna Ing. Chiara Ferrante	Ing Roberto Tartaro



INDICE

1	INTRODUZIONE	2
1.1	Inquadramento generale	2
1.2	Campo di applicazione dell'art.4 del Dlgs35/11	2
1.3	Finalità del documento	4
1.4	Precisazioni del quadro normativo in cui si muove l'art.4 del Dlgs35/11	5
2	IL CONTROLLO DEL PROGETTO E IL CONTROLLO NEL PRIMO ANNO DI FUNZIONAMENTO	6
2.1	Progetti sottoposti a controllo.....	6
2.2	Organo di Controllo e gli altri attore del processo	8
2.3	L'Attività di controllo del progetto	9
2.4	Il flusso della procedura di controllo del progetto	10
2.5	Il controllo sul campo di pre-apertura al traffico e di funzionamento nel primo anno	13
3	STANDARDIZZAZIONE DELLA PRESENTAZIONE DEI RISULTATI DEL CONTROLLO	15
3.1	Approccio metodologico da adottare per il controllo del progetto	15
3.2	Relazione di controllo del progetto.....	17
3.3	Scheda di controllo finale	19
4	RIFLESSIONI FINALI.....	20



1 INTRODUZIONE

1.1 INQUADRAMENTO GENERALE

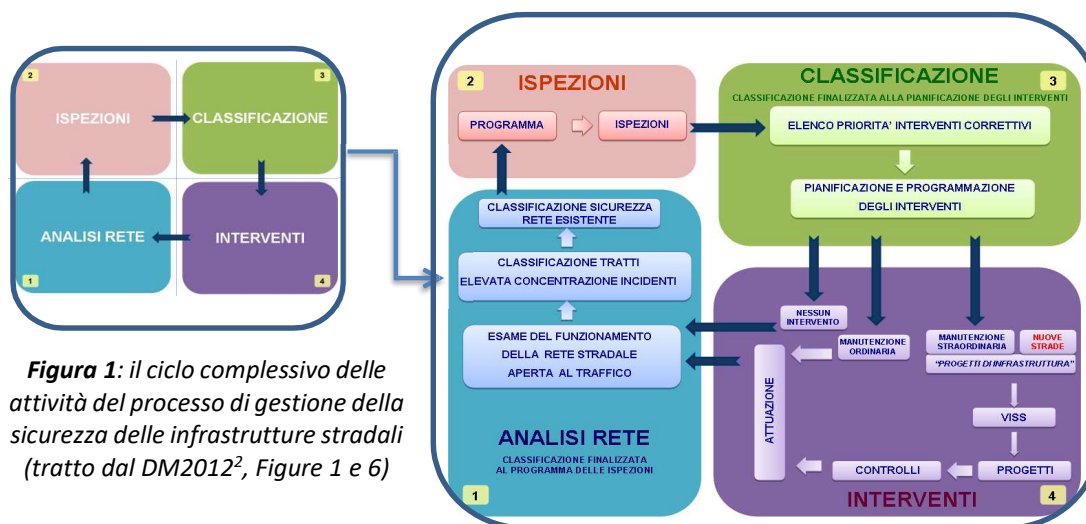
Il DLgs35/11¹ e, nello specifico, il decreto attuativo D.M./MIT n.137 del 2012², prevedono quattro attività principali per lo svolgimento della “gestione della sicurezza stradale” di seguito elencate:

1. Analisi della rete;
2. Ispezioni di sicurezza stradale;
3. Classificazione della rete in base al grado di sicurezza (definita come “Valutazione della sicurezza stradale a livello di rete”, secondo il correttivo del DM n.213/2021);
4. Interventi, per i quali è previsto il controllo dei progetti relativamente alla sicurezza stradale.

Le quattro attività sono collegate tra loro secondo lo schema del “Ciclo della gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali” rappresentato dalla **Figura 1**, tratta dal DM n.137/2012² a cui si rimanda per i dettagli.

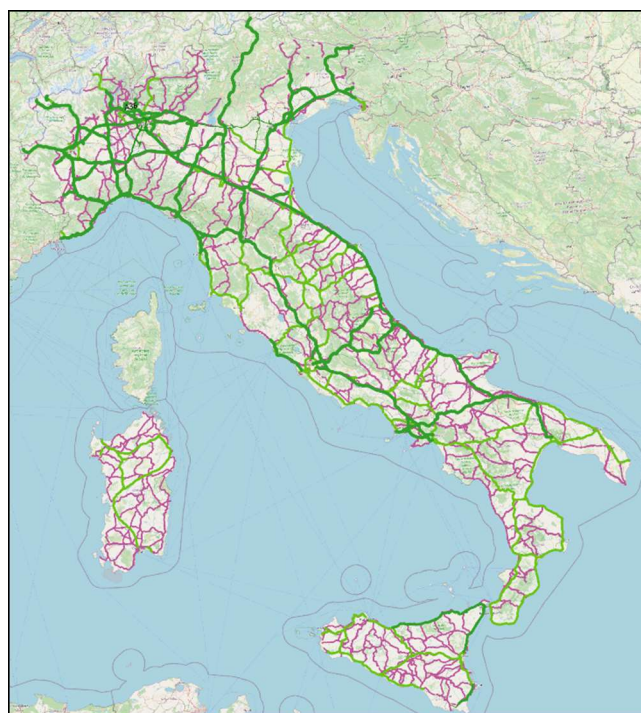
L'attività n.4, “Interventi”, è quella di interesse del presente documento.

Questa fase riguarda la realizzazione degli interventi stradali e si colloca nel ciclo sopra citato in quanto consente la creazione di nuovi collegamenti o il potenziamento e la riqualificazione di tronchi esistenti (adeguamenti), con l'obiettivo di innalzare il livello di sicurezza. Gli interventi possono derivare anche dalle risultanze della classificazione della rete e dalle ispezioni precedentemente effettuate, che hanno evidenziato la necessità di miglioramenti o di realizzazione di nuovi tratti stradali.



1.2 CAMPO DI APPLICAZIONE DELL'ART.4 DEL DLGS35/11

L'attività di controllo, oggetto del presente documento, si applica alla rete stradale statale in concessione, illustrata in Figura 2, il cui concedente è il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.



Ambito di applicazione dei controlli

La rete stradale statale in concessione (concedente MIT) individuata in:

- Rete TEN-T³ (Transeuropea)
- Rete autostradale (rete primaria)
- Rete principale di Categoria B di ANAS

Totale: 11.000 km circa

- Restante Rete di interesse nazionale ANAS di cui al D.LGS 29 ottobre 1999, n. 461 e ss.mm.ii

Totale: 27.000 km circa

**TOTALE Rete di interesse nazionale:
38.000 km circa**

Figura 2: Ambito di applicazione dei controlli

I progetti da sottoporre a controllo sono quelli relativi a:

- manutenzione straordinaria (di adeguamento e riqualificazione dell'infrastruttura),
- di realizzazione di nuovi collegamenti.

I progetti di manutenzione ordinaria non sono oggetto di controllo, perché riguardano interventi infrastrutturali standard, solitamente previsti dal contratto di concessione con l'ente gestore⁴, che ha piena autonomia nella loro gestione e realizzazione.

L'attività si distingue in due macrofasi:

- di progettazione per ogni livello di progettazione previsto da normativa (D.Lgs. 36/2023 ss.mm.ii.);
- di campo: durante la fase di costruzione, pre-apertura e primo anno di esercizio dell'infrastruttura.

I risultati dei controlli eseguiti durante le fasi di progettazione costituiscono parte integrante della documentazione progettuale ed elementi necessari ai fini dell'approvazione dei progetti da parte degli organi preposti.

I risultati dei controlli in fase di campo, ovvero costruzione, pre-apertura, e primo anno di esercizio, definibili come *controlli/ispezioni* eseguiti "post progettazione", fanno parte integrante della documentazione di esecuzione dei lavori e di apertura della strada.

Il D.Lgs. 35/2011, all'articolo 4, stabilisce che le attività di controllo siano svolte dall'Organo Competente (OC), individuato nelle Direzioni Generali Strade e Autostrade del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT); e che devono essere effettuati da controllori designati dall'OC, scelti tra i soggetti in possesso dei requisiti previsti dall'articolo 9 del decreto.

I professionisti incaricati, quindi, devono essere iscritti in un elenco ufficiale istituito presso l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (ANSFISA), che ne cura la



gestione e l'aggiornamento.

Per avviare l'attività di controllo, l'ente gestore deve trasmettere all'Organo Competente (OC) una programmazione annuale distinta: per i progetti stradali che intende sottoporre a controllo, e per le attività "post progettazione" da sottoporre a *controllo/ispezione*, come meglio definito nei successivi paragrafi.

1.3 FINALITÀ DEL DOCUMENTO

Dal 2017, anno di avvio della procedura di controllo, l'Organo Competente (OC) ha ricevuto dai vari gestori e verificato 150 progetti, come sintetizzato nella Figura 3.

Considerato l'elevato numero di controlli effettuati annualmente e la molteplicità di soggetti coinvolti (collaboratori esperti incaricati, progettisti ed enti gestori), l'OC ha ritenuto necessario adottare una procedura standard per la pianificazione e la gestione delle attività. Tale standard riguarda sia gli aspetti amministrativi e di programmazione, sia le attività tecniche di analisi dei progetti e di presentazione dei risultati, con l'obiettivo di garantire uniformità per le attività di verifica.

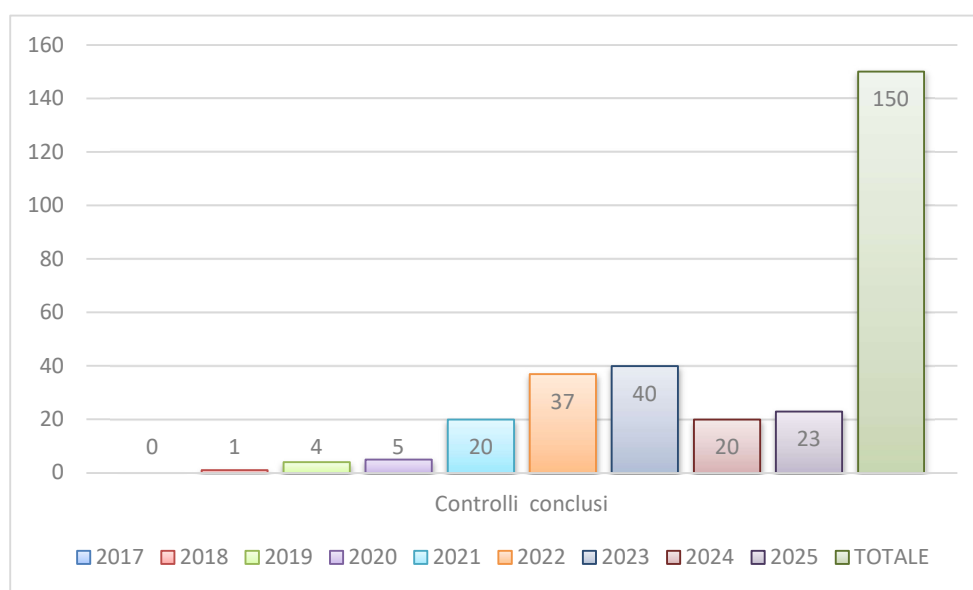


Figura 3: Numero di progetti programmati e conclusi dall'OC dal 2017 al 2025

L'adozione della procedura standard, descritta nel presente documento, consente di:

- accelerare e rendere più efficienti le operazioni di programmazione dei controlli e le procedure amministrative di attivazione;
- ottimizzare le operazioni di controllo, definendo le fasi da svolgere, la tempistica degli incontri tra progettisti e controllori, la scansione delle note tecniche di scambio e il momento della redazione ed emissione del rapporto finale;
- uniformare la metodologia di analisi, garantendo coerenza anche in presenza di una pluralità di collaboratori incaricati e consentendo una supervisione più mirata ed efficace da parte dell'OC;
- produrre documentazione tecnica in formato univoco, favorendo una consultazione più rapida e completa sia da parte dell'OC in fase istruttoria, sia da parte dei progettisti e degli enti gestori nella presa visione dei rapporti di controllo.



1.4 PRECISAZIONI DEL QUADRO NORMATIVO IN CUI SI MUOVE L'ART.4 DEL DLGS35/11

Alla luce delle modifiche al DLgs35/2011 apportate dal D.Lgs. 15 novembre 2021 n. 213, e tenuto conto dell'entrata in vigore nel Codice dei contratti pubblici D.Lgs. 36/2023 ss.mm.ii. è sorta la necessità di dare un indirizzo uniforme sull'interpretazione dell'art. 12 comma 3 del D.Lgs. 35/2011, che si riporta per esteso *"I controlli di cui all'articolo 4, comma 1, per i progetti per i quali, alla data di entrata in vigore del presente decreto, è approvato il progetto preliminare, sono eseguiti per tutti i livelli di progettazione successivi. I controlli sono esclusi per i progetti per i quali, alla data di entrata in vigore del presente decreto, è approvato il progetto definitivo; sono altresì esclusi i controlli per i progetti relativi alle infrastrutture strategiche di cui alla legge 21 dicembre 2001, n. 443, per i quali, alla data di entrata in vigore del presente decreto, è approvato il progetto preliminare."*

Con riferimento alle infrastrutture viarie oggetto di estensione con il D.Lgs. 213/2021 (autostrade, strade principali e altre infrastrutture stradali, diverse da quelle di cui al comma 2, situate nelle aree extraurbane che hanno usufruito di finanziamenti a valere su risorse stanziolate dall'Unione europea) si ritiene, in maniera estensiva, di applicare il medesimo principio previsto dall'art. 12 comma 3 del D.Lgs. 35/2011, individuando quale data di riferimento, quella del 31 dicembre 2021, di entrata in vigore del D.Lgs. 213/21.

Per chiarezza espositiva si riporta l'indirizzo operativo che si intende formulare.

I controlli di cui all'articolo 4, comma 1, per i progetti riferiti alle autostrade, alle strade principali e alle altre infrastrutture stradali, diverse da quelle di cui al comma 2, situate nelle aree extraurbane che hanno usufruito di finanziamenti a valere su risorse stanziolate dall'Unione europea, per i quali, alla data del 31 dicembre 2021, è approvato il progetto di fattibilità tecnico economico, sono eseguiti per tutti i livelli di progettazione successivi. I controlli sono esclusi per i progetti per i quali, alla data del 31 dicembre 2021, è approvato il progetto definitivo; sono altresì esclusi i controlli per i progetti relativi alle infrastrutture strategiche di cui alla legge 21 dicembre 2001, n. 443, per i quali, alla data del 31 dicembre 2021, è approvato il progetto di fattibilità tecnico-economica.

Passando ora a determinare gli indirizzi per l'applicazione dell'art. 12 comma 3 del D.Lgs. 35/2011 ai controlli da effettuare dal 1° gennaio 2025 alle altre strade appartenenti alla rete di interesse nazionale diverse da quelle di cui al comma 2, si pone l'ulteriore esigenza di individuare la data di avvio del procedimento di progettazione, stante l'entrata in vigore, a partire dal 1° luglio 2023, del nuovo codice dei contratti D.Lgs. 36/2023, che ha ridefinito i livelli di progettazione. I procedimenti che alla data del 1° luglio 2023 abbiano visto formalizzato l'incarico della progettazione sono disciplinati dall'art. 23 del D.Lgs. n. 50/2016 che prevede i tre livelli di progettazione: progetto di fattibilità tecnica ed economica, progetto definitivo e progetto esecutivo. Per quelli il cui avvio della progettazione sia avvenuto dopo la data del 1° luglio 2023 sono previsti, ai sensi dell'art. 41 del D.Lgs. 36/23, due livelli di progettazione: progetto di fattibilità tecnica ed economica e progetto esecutivo.

Ciò premesso con riferimento alle altre strade appartenenti alla rete di interesse nazionale diverse da quelle di cui al comma 2, e con riferimento all'applicazione dell'art. 12 del D.Lgs. 35/2011, si definisce il seguente indirizzo operativo:

a) per i progetti il cui avvio del procedimento sia avvenuto prima del 1° luglio 2023 si applica la seguente disciplina: i controlli di cui all'articolo 4, comma 1, per i progetti per i quali, alla data del 1° gennaio 2025, è approvato in linea tecnica il progetto di fattibilità tecnico-economica, sono eseguiti per tutti i livelli di progettazione successivi. I controlli sono esclusi per i progetti per i quali, alla data del 1° gennaio 2025, è approvato il progetto definitivo; sono altresì esclusi i controlli per i progetti relativi alle infrastrutture strategiche di cui alla legge 21 dicembre 2001, n. 443, per i quali, alla data del 1° gennaio 2025, è approvato il progetto di fattibilità



tecnico-economica.

b) per i progetti il cui avvio del procedimento sia avvenuto dal 1° luglio 2023 in poi si applica la seguente disciplina: il controlli di cui all'articolo 4, comma 1, per i progetti per i quali, alla data del 1° gennaio 2025, è approvato il progetto di fattibilità tecnico-economica, sono eseguiti per il livello di progettazione successivo. I controlli sono esclusi per i progetti per i quali, alla data del 1° gennaio 2025, è approvato in linea tecnica il progetto di fattibilità tecnico-economica da porre a base di gara; sono altresì esclusi i controlli per i progetti relativi alle infrastrutture strategiche di cui alla legge 21 dicembre 2001, n. 443, per i quali, alla data del 1° gennaio 2025, è approvato il progetto di fattibilità tecnico-economica.

2 IL CONTROLLO DEL PROGETTO E IL CONTROLLO NEL PRIMO ANNO DI FUNZIONAMENTO

2.1 PROGETTI SOTTOPOSTI A CONTROLLO

Come disposto dall'art.4 del d.lgs. 35/2011 e ss.mm.ii., e dettagliato al cap. 3 delle sopracitate linee guida, i progetti da sottoporre a controllo sono quelli che prevedono:

1. la realizzazione di nuovi collegamenti;
2. interventi di manutenzione straordinaria (di adeguamento e riqualificazione dell'infrastruttura), i quali:
 - a) comportano modifiche funzionali oppure di tracciato o di sezione stradale;
 - b) e/o producono una sostanziale modifica dell'infrastruttura stradale esistente con effetti sui flussi di traffico.

Se le indicazioni 1) e 2a) sono facilmente individuabili, la definizione 2b) fa intendere che il controllo del progetto debba essere esteso oltre che all'asse principale anche agli elementi da cui deriva l'alterazione dei flussi di traffico. Per tale motivo si può considerare che ad essere soggetti a controllo debbano essere anche le eventuali pertinenze, gli svincoli e le intersezioni con strade di "livello di rete minore", elementi ove si può generare la modifica del traffico. Relativamente a quest'ultimo aspetto, il controllo dovrà inoltre verificare se la nuova infrastruttura possa determinare variazioni, sia in termini di volume sia di tipologia, anche sulla rete stradale immediatamente collegata, a causa dei nuovi interventi, e rappresentare la criticità.

Inoltre, particolare attenzione dovrà essere posta alle zone di transizione tra ambiti extra-urbani ed urbani, e al tratto di penetrazione nel centro urbano delle cittadine al di sotto dei 10.000 abitanti.

Si precisa che, non rientrano nel campo di applicazione dei controlli, gli interventi qualificati come manutenzione ordinaria e i progetti di adeguamento/miglioramento "non sostanziali", per i quali dovrà tenersi comunque conto di quanto disposto dal D.M. n.67/S del 22/04/2004.

A titolo esemplificativo e non esaustivo, si riporta la tabella 1, tratta dal cap. 3 del DM n.137 del 2012 "Linee Guida per la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali" mostrante le diverse tipologie di interventi su infrastrutture esistenti, in cui si applicano o meno i controlli.

Relativamente alla tabella 1, si precisa che:



N.	A - CONTROLLO NECESSARIO	B - CONTROLLO NON NECESSARIO
	Progetti di infrastruttura e interventi con modifiche di tracciato	Interventi infrastrutturali minimi e interventi gestionali minimi
1.	realizzazione di varianti di tracciato	varianti di tracciato temporanee
2.	serie coordinata di rettifiche di tracciato	isolata e non significativa rettifica di tracciato
3.	razionalizzazione e coordinamento degli accessi	realizzazione di singoli accessi
4.	realizzazione di strade di servizio	
5.	realizzazione di una o più corsie	
6.	realizzazione di una nuova intersezione	
7.	adeguamento di una serie di intersezioni	
8.	trasformazione significativa di un'intersezione, anche isolata (da intersezione a raso in rotonda, da intersezione a raso in intersezione a livelli sfalsati, ecc.)	limitata variazione della geometria dell'intersezione
9.	eliminazione o forte riduzione della larghezza banchina	
10.	variazione limitata ma congiunta di diversi parametri geometrici	
11.	installazione o adeguamento di dispositivi di ritenuta stradale che comporti una sostanziale riduzione degli elementi della sede stradale (banchine e corsie) e/o della visibilità per l'arresto	Installazione o sostituzione di dispositivi di ritenuta stradale in punti isolati
12.	variazione della larghezza della carreggiata per inserimento di elementi funzionali (percorso ciclabile, marciapiede, ecc.)	
13.	realizzazione di percorsi ciclabili o pedonali	
14.	Interventi rilevanti di moderazione del traffico	
15.		realizzazione di area di servizio
16.		realizzazione di area di sosta o parcheggio
17.	sistemi di controllo e regolazione del traffico (coordinamento semaforico)	semaforizzazione di un'intersezione isolata
18.		manutenzione ordinaria di segnaletica
19.		manutenzione ordinaria della pavimentazione

Tabella 1 (tratta dal DM2012 - tabella 1): Ambito dei controlli per gli interventi sulle infrastrutture esistenti

- per la voce 11 vanno distinte le seguenti situazioni:
 - i progetti di manutenzione di interventi estensivi di sostituzione di barriere di sicurezza che non comportano variazioni di sezione stradale, non sono da sottoporre a controllo, in quanto considerati come manutenzione ordinaria;
 - i progetti di installazione o sostituzione di dispositivi di ritenuta stradale in punti isolati, come quelli in cui si è verificato un evento che ha alterato la funzionalità delle barriere (es. incidente), non sono da sottoporre a controllo in quanto trattasi di ripristini di barriere esistenti, e quindi sono definibili manutenzione ordinaria;
 - i progetti di dispositivi di protezione stradale che non rientrano tra i prodotti commerciali omologati, in quanto con caratteristiche non riconducibili ad almeno due tipologie di manufatti installabili secondo normativa, e che quindi richiedono specifica progettazione, sono sottoposti a controllo (es. progettazioni di specifiche installazioni a protezioni di ostacoli). Qualora i progetti prevedano la realizzazione di manufatti analoghi a dispositivi analizzati in precedenti attività di controllo, e che quindi possono essere considerati dei "prototipi" da mettere in opera in modo esteso sul resto della rete, per questi progetti si può valutare, di concerto con l'organo competente, l'eventuale esclusione degli stessi.

Inoltre appare utile puntualizzare che:



- per le voci 15 e 16: i progetti non sono oggetto di controllo qualora sia assicurata la razionalizzazione e il coordinamento degli accessi;
- per le voci 18 e 19: i progetti di manutenzione ordinaria di segnaletica e pavimentazione non sono soggetti a controllo anche se la concessionaria programma tali interventi come lavori straordinari, non a motivo di particolari complessità tecniche, ma solo a causa della rilevante entità degli investimenti programmati.

In sintesi, con riferimento alla tabella sopra esposta, qualora i progetti prevedano la realizzazione di soluzioni tecniche analoghe a quanto già verificato in precedenti attività di controllo, e che quindi possono essere considerate "prototipi" da realizzare in modo esteso sul resto della rete, e presenti in quaderni tecnici adottati dagli enti gestori autostradali e stradali (es. Anas S.p.A.), si può valutare, di concerto con l'organo competente, l'eventuale esclusione degli stessi.

In via generale, vale comunque il principio che le soluzioni tecniche non conformi alla normativa tecnica stradale e al codice della strada sono da assoggettare a controllo.

I casi sopra menzionati che non prevedono il controllo sul progetto potranno, comunque, essere verificati durante le ispezioni che periodicamente vengono effettuate, come previsto dal DLgs35/11¹ (fase ispettiva)

2.2 ORGANO DI CONTROLLO E GLI ALTRI ATTORE DEL PROCESSO

Al fine di descrivere con precisione il flusso dell'attività di controllo del progetto, vengono individuati gli attori coinvolti e i rapporti funzionali tra di essi, rappresentati da frecce bidirezionali di colore nero. Nella **Figura 4** **Error. L'origine riferimento non è stata trovata.**₁ (tratta dal DM n. 137/2012) sono inoltre riportati i processi decisionali conseguenti all'azione del controllore, indicati con frecce unidirezionali di colore giallo.

Dallo schema emerge che l'OC esercita il proprio ruolo di sorveglianza della procedura di controllo interloquendo direttamente con il controllore e con l'ente gestore, che a loro volta si confrontano con il progettista. L'OC ha il compito di coordinare e di favorire l'interlocazione tra controllore, progettista ed ente gestore, e promuove la comunicazione tra i professionisti incaricati al fine di assicurare una coerenza di "comportamento" di professionisti diversi.

Durante il controllo si stabilisce un confronto continuo tra controllore del singolo progetto e l'OC, e, tramite quest'ultimo, in alcuni casi, anche tra i vari controllori (**Figura 4** **Error. L'origine riferimento non è stata trovata.**₂).

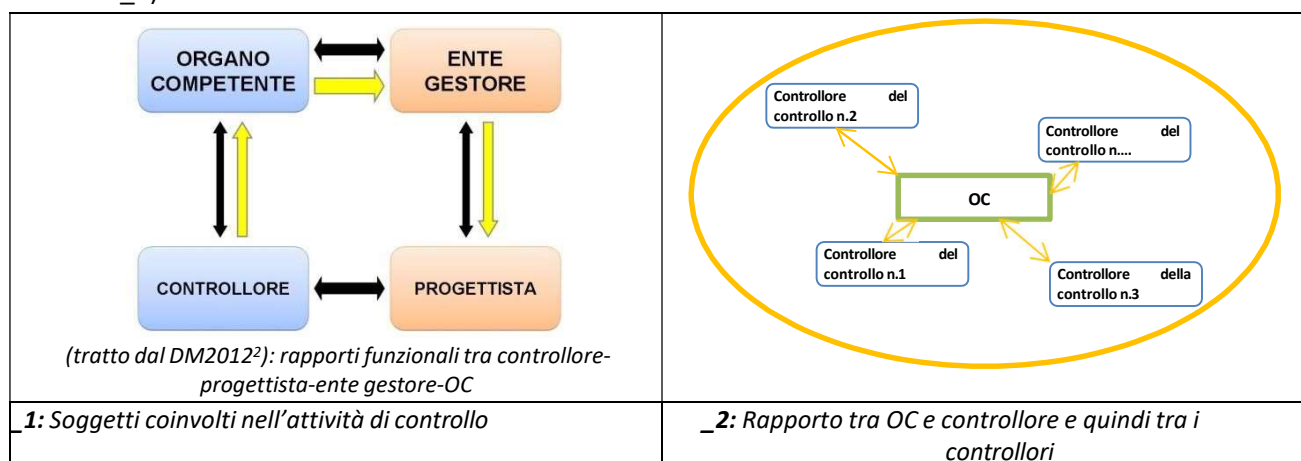


Figura 4 – Relazione tra gli attori dell'attività di controllo



Il confronto tecnico tra i controllori è un aspetto molto costruttivo emerso durante l'esperienza nell'ambito dell'attività da parte dell'OC. Infatti, la complessità di alcuni progetti, l'eventualità che possano emergere questioni tecniche configurabili come "criticità", spesso non ricadenti in uno specifico quadro normativo e comuni in più progetti posti a controllo, richiede un'attività di cooperazione tra i controllori affinché possa essere individuata, in modo collegiale, un'indicazione univoca, autorevole e la più efficace dal punto di vista tecnico da fornire ai progettisti.

Per ogni progetto da controllare, l'OC o il soggetto dallo stesso delegato da apposito strumento normativo, individua, tra i soggetti inseriti nell'elenco di cui all'art.4, c7 del DLgs35/11¹, un controllore o più a seconda dell'importanza, della complessità e della specificità del progetto.

Il controllore, nel rispetto delle tempistiche previste dal contratto:

- accerta la corretta ricezione degli elaborati progettuali da analizzare, inviati dall'Ente Gestore;
- esamina gli elaborati progettuali ricevuti ed evidenzia le criticità emerse;
- interloquisce con i soggetti coinvolti e presenza alle riunioni, predisponendo i verbali;
- redige le note tecniche intermedie e la relazione finale da trasmettere ai soggetti interessati;
- interloquisce con l'OC per l'eventuale condivisione, delle note tecniche intermedie e delle risultanze del controllo (fase di istruttoria interna della relazione finale dell'OC);
- fornisce il suo parere, qualora gli venisse chiesto durante il periodo della sua consulenza, su questioni tecniche complesse emerse anche nell'ambito dei controlli di altri progetti esaminati presso l'OC.

L'OC, invece, ha il compito di coordinare e di favorire l'interlocuzione tra controllore, progettista ed ente gestore, e promuove la comunicazione tra i professionisti incaricati al fine di assicurare un'omogeneità di "comportamento" con l'espressione di pareri tecnici autorevoli e condivisi.

L'ente gestore dovrà coordinare il progettista e dovrà assicurarsi che il progettista esamini e adempì alle raccomandazioni che risultano dal controllo.

Il progettista dovrà seguire le raccomandazioni del controllore e controdedurre in caso siano necessari ulteriori chiarimenti sul progetto.

2.3 L'ATTIVITÀ DI CONTROLLO DEL PROGETTO

Il controllo prevede l'esame del progetto limitatamente alla parte dell'infrastruttura stradale, comprensiva degli aspetti tecnici che possono influenzare la sicurezza della circolazione stradale. In generale, riguarda:

- la capacità dell'infrastruttura a rispondere al livello di servizio atteso;
- l'identificazione delle criticità geometriche e compositive del tracciato stradale;
- la valutazione dei fattori progettuali potenzialmente idonei a determinare incidentalità o riduzione del livello di servizio dell'infrastruttura;
- l'individuazione, talora, di eventuali interventi correttivi da apportare alla progettazione dell'infrastruttura stradale, in linea coi principi del D.Lgs. n. 35/2011¹.

Il controllo deve essere eseguito in "itinere", contestualmente alla progettazione e, pertanto, il progetto



deve essere monitorato durante la sua predisposizione e non controllato a posteriori, con il vantaggio che gli eventuali necessari adeguamenti possano essere apportati già nel corso della progettazione.

Ne consegue che il progetto deve essere trasmesso dall'Ente Gestore all'Organo Competente e al controllore già in fase di bozza, e non nella versione definitiva, comunque prima dell'avvio dell'iter autorizzativo da parte degli altri enti chiamati a rilasciare prescrizioni o pareri nelle rispettive materie di competenza. Tali enti, a loro volta, devono tenere conto delle risultanze del controllo effettuato.

Nella fase del **progetto di fattibilità tecnico economica** il controllo della sicurezza esegue un'analisi della scelta progettuale di base, la valutazione degli studi trasportistici e prende atto dei risultati della "Valutazione di Impatto sulla sicurezza stradale – VISS". In assenza di DOCFAP il controllo dovrà prevedere maggiore attenzione sull'analisi delle alternative progettuali proposte e della soluzione prescelta. Relativamente alla soluzione progettuale, saranno analizzate le interferenze con la rete esistente, gli aspetti di tracciato plano-altimetrici e di sezione trasversale, gli accessi, il numero e la scelta tipologica delle intersezioni, il corretto dimensionamento dei singoli elementi, l'eventuale previsione di percorsi ciclabili e le soluzioni delle problematiche relative dei pedoni ed altre utenze vulnerabili. Il controllo in questa fase **esamina l'infrastruttura in uno stadio in cui è ancora possibile modificarne le scelte** riferibili agli elementi del tracciato stradale.

Qualora il PFTE sia posto a base di gara, così come previsto dal Codice dei contratti pubblici D.Lgs. 36/2023, dovranno essere valutate tutte le componenti progettuali aggiuntive (es. le verifiche, il piano di manutenzione delle opere stradali, ecc.).

Nella fase di **progettazione esecutiva** il controllo esegue l'analisi delle caratteristiche dinamiche e funzionali dell'infrastruttura. In particolare, i principali aspetti da controllare riguardano il piano della segnaletica, l'illuminazione, la pavimentazione stradale, i dispositivi di ritenuta e tutti gli aspetti relativi alla regolamentazione ed alla disciplina della circolazione stradale. In tale fase risulta importante il controllo dell'adeguatezza delle misure adottate per la riduzione dei rischi degli utenti vulnerabili e degli utenti speciali (a ridotta capacità sensoriale o motoria) e gli accorgimenti relativi ai programmi di manutenzione delle opere stradali previsti.

2.4 IL FLUSSO DELLA PROCEDURA DI CONTROLLO DEL PROGETTO

Le interlocuzioni tra i soggetti, i loro ruoli e il flusso del procedimento di controllo documentale sono sintetizzate nello schema di Figura 5.

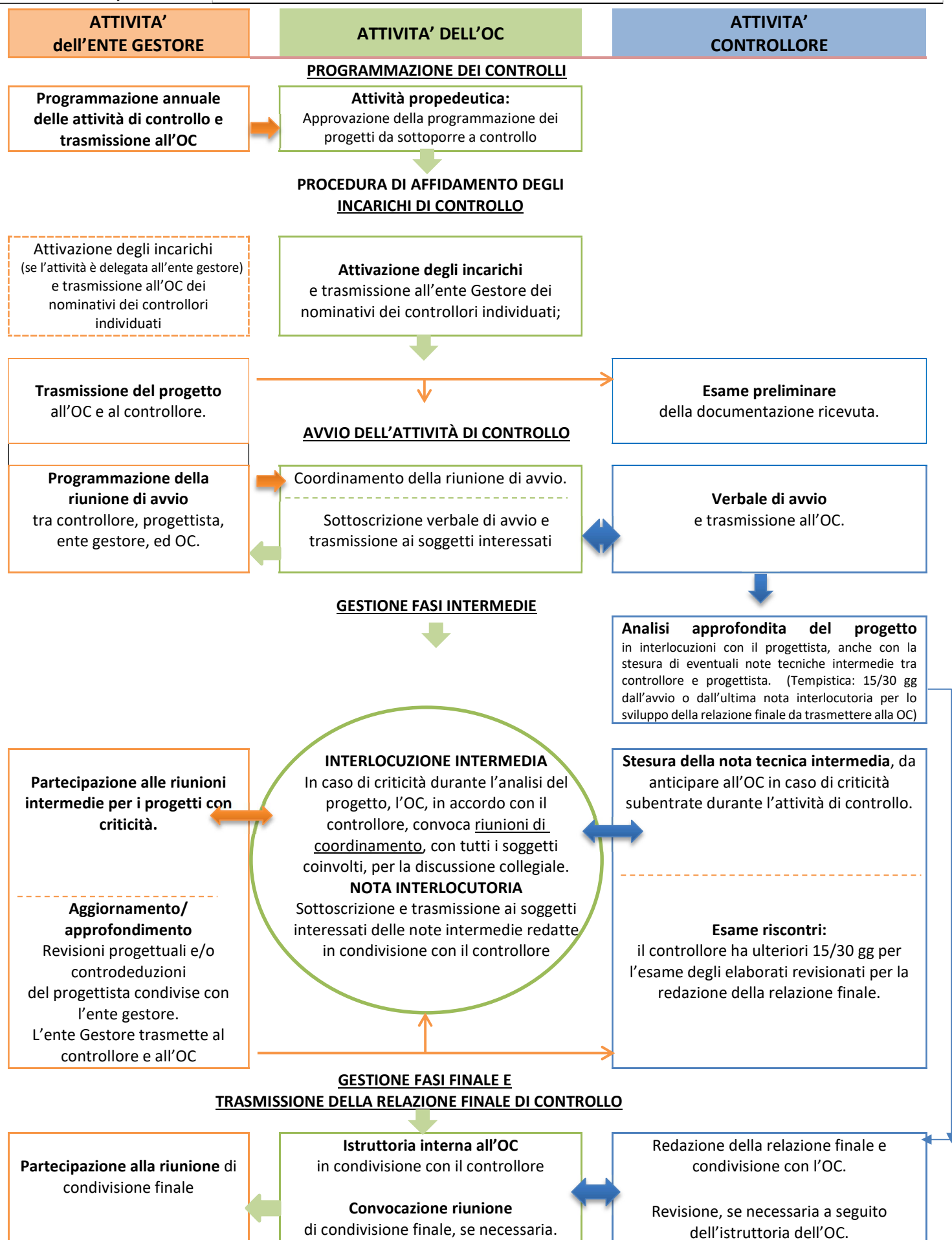




Figura 5: Flusso della procedura di controllo

La procedura inizia con la trasmissione all'OC della programmazione dei progetti pianificati in modo periodico dagli enti gestori⁴.

Tale trasmissione rappresenta la “comunicazione di avvio alla progettazione” e di “richiesta di controllo”.

Di seguito l'OC, o il soggetto da questo delegato da specifica normativa/circolare, avvia il procedimento per l'individuazione del controllore per ciascun progetto e ne comunica il nominativo all'ente gestore. L'ente gestore trasmette il progetto¹⁰, con la documentazione a corredo (pareri di enti proposti già espressi) al controllore incaricato e all'OC, anche in versione di bozza e comunque prima dell'approvazione.

In seguito, viene pianificata la calendarizzazione della **riunione di avvio** finalizzata alla presentazione del progetto, durante la quale vengono rappresentati i punti salienti ed evidenziate le eventuali peculiarità e criticità, e trasmette gli inviti di partecipazione ai soggetti interessati:

- Ente Gestore;
- controllore;
- progettista;
- Organo Competente.

Tale riunione **segna l'inizio del controllo**, che successivamente si esplica con l'attività di seguito descritta, in capo alle singole figure.

Il controllore redige un verbale della riunione di avvio, da inviare ai partecipanti della riunione.

Successivamente procede con l'analisi critica della documentazione ricevuta e ad una disamina preliminare degli elaborati progettuali stradali ricevuti in bozza al fine di identificare le situazioni di pericolo potenziale e valutare, in termini di sicurezza, le prestazioni della strada di interesse. Durante tale fase, il controllore, potrà avere interlocuzioni con il progettista tramite contatti diretti, anche per le vie brevi.

Qualora, già in questa fase, emergano criticità che richiedano valutazioni/approfondimenti progettuali o modifiche al progetto, il controllore redige note tecniche intermedie. Tali note hanno lo scopo di fornire indicazioni chiare per consentire gli opportuni approfondimenti ed individuare le soluzioni più idonee alla risoluzione delle criticità riscontrate.



Tali note dovranno essere condivise con l'OC che provvederà per presa visione, alla sottoscrizione e alla trasmissione all'ente gestore ed al controllore.

Per necessità specifiche potranno essere convocate delle riunioni di coordinamento, con tutti i soggetti coinvolti, per la discussione collegiale delle eventuali criticità.

Dalla data di inizio dell'attività (data della riunione di avvio), il controllore ha 30 gg per lo sviluppo dell'eventuale nota tecnica intermedia o della relazione di controllo finale.

L'ente gestore attiva il progettista, al fine di dare riscontro alle note intermedie con motivazioni tecniche e/o con adeguamenti progettuali, da inviare all'OC ed al controllore, in tempi congrui alle richieste formulate.

Alla luce del riscontro del progettista il controllore ha ulteriori 15-30 gg per l'esame degli elaborati revisionati per la redazione della relazione finale o ulteriore confronto qualora ne ravvisi la necessità.

Durante l'attività, il controllore dovrà effettuare, se necessario, il sopralluogo/ghi del sito, da programmare in accordo con il progettista/ente gestore, il cui verbale sarà allegato alla relazione finale.

Quando il controllore considera i lavori di controllo conclusi, provvede alla trasmissione della relazione finale di controllo all'OC. La redazione della relazione tecnica rappresenta l'attività finale del controllore, nella quale devono essere individuate le raccomandazioni, con l'indicazione della gravità delle criticità rilevate nel progetto, secondo una scala dettagliata nei paragrafi successivi. Alla relazione finale dovranno essere allegate la documentazione prodotta durante il controllo e ogni altro documento che il controllore reputi necessario per la corretta e precisa comprensione dell'attività svolta.

L'OC provvede all'istruttoria interna finalizzata all'esame dei documenti consegnati ed alla sottoscrizione della relazione di controllo. Nel corso di tale istruttoria può richiedere l'interlocuzione, anche congiunta, con il controllore e con l'ente Gestore (riunione di confronto finale).

All'esito della riunione di confronto finale, il controllore con la supervisione dell'OC verifica la relazione finale e la trasmette all'OC per l'ultimo controllo interno prima della sottoscrizione. L'OC provvede quindi alla trasmissione della relazione approvata e sottoscritta all'ente gestore e alla direzione Generale MIT competente e ad eventuali altri soggetti interessati.

Qualora emergano particolari necessità e/o criticità, opportunamente motivate, il controllore potrà richiedere una proroga al tempo contrattuale stabilito nel disciplinare.

2.5 IL CONTROLLO SUL CAMPO DI PRE-APERTURA AL TRAFFICO E DI FUNZIONAMENTO NEL PRIMO ANNO

L'articolo 4, comma 5 del d.lgs. 35/2011 dispone che entro dodici mesi dalla data di messa in esercizio delle infrastrutture stradali siano effettuati controlli, al fine di valutare la sicurezza stradale alla luce dell'effettivo comportamento degli utenti, i cui esiti sono formalizzati in una relazione di controllo.

Al fine di dare organicità all'azione conclusiva del controllo risulta opportuno, come indicato anche al capitolo 3 delle Linee Guida, prevedere anche il controllo dell'infrastruttura nella fase di pre-apertura al traffico.

Tali attività di controllo sul campo si configurano di fatto come attività ispettive. Esse costituiscono la fase conclusiva del processo di controllo dell'infrastruttura prima della sua entrata in esercizio.

Secondo quanto previsto al paragrafo 3.3.3 Affidamento del controllo delle "Linee Guida per la gestione della



sicurezza delle infrastrutture stradali", risulta opportuno prevedere l'affidamento del controllo sul campo allo stesso professionista incaricato per il controllo documentale in quanto il controllo sul campo è strettamente connesso con quello del progetto esecutivo e soprattutto consiste in attività ispettive sul cantiere, di verifica dell'attuazione delle raccomandazioni inserite nella relazione di controllo del progetto esecutivo. È preferibile, inoltre, che, in considerazione delle tempistiche dell'iter procedurale dei progetti, l'affidamento avvenga con incarichi distinti: quello relativo al controllo della progettazione e quello relativo al controllo sul campo della fase di cantiere, pre-apertura al traffico e nel primo anno di esercizio.

Il controllore unitamente all'ente gestore effettua un sopralluogo di controllo/ispezione, seguito dalla redazione di un rapporto di ispezione, il quale dovrà essere trasmesso all'Ente gestore per il tramite dell'OC.

Nella fase di controllo sul campo di cantiere, l'attività ha l'obiettivo di verificare la rispondenza tra il progetto e la costruzione dell'infrastruttura stradale nella sua realtà fisica, geometrica e funzionale, in quanto è la prima vista reale della strada progettata di cui si può disporre prima che venga percorsa dagli utenti. In questa fase potrebbero essere necessarie piccole modifiche su alcuni aspetti relativi alla percezione della strada da parte degli utenti dal punto di vista della sua intellegibilità complessiva. Il controllo nella fase di pre-apertura al traffico ha lo scopo di verificare la corretta implementazione delle raccomandazioni nelle fasi precedenti alla pre-apertura e valutare le condizioni di visibilità nelle diverse condizioni diurne e notturne. L'analisi in questa fase è volta ad accertare che le condizioni di rischio, emerse nelle precedenti fasi di analisi, siano state eliminate o almeno mitigate e che non siano presenti situazioni di rischio, non emerse nelle precedenti fasi, per nessuna delle tipologie di utenti che fruiranno della strada.

Gli elementi da analizzare sono elencati nella scheda dedicata presente nel decreto attuativo DM n.137 del 2012, tra le quali si segnalano aspetti legati alla percezione e intellegibilità del tracciato stradale e delle intersezioni, la visibilità, l'illuminazione, la presenza di ostacoli e lo stato dei dispositivi di ritenuta e della pavimentazione, la regolamentazione del traffico adottata, al fine di rilevare eventuali criticità nelle interferenze tra le differenti correnti veicolari.

Tutti gli aspetti sono da analizzare in tutte le condizioni di esercizio, e in diurna e notturna.

Nel primo anno di esercizio il controllo, oltre alla verifica degli aspetti precedentemente affrontati, ha l'obiettivo di valutare il reale funzionamento dell'infrastruttura dal punto di vista della sicurezza: il rapporto di ispezione dovrà contenere un'analisi degli eventuali dati incidentali e gli elementi che consentano all'OC la valutazione dell'efficacia degli interventi realizzati



3 STANDARDIZZAZIONE DELLA PRESENTAZIONE DEI RISULTATI DEL CONTROLLO

3.1 APPROCCIO METODOLOGICO DA ADOTTARE PER IL CONTROLLO DEL PROGETTO

L'attività di *controllo del progetto* avviene per fasi successive, riportate in Figura 6.

Fasi del controllo		Descrizione
1.	a.	Esame della documentazione pervenuta (elaborati progettuali anche in bozza e documentazione a corredo) e verifica di soddisfacimento alle eventuali prescrizioni dettate dall'OC nelle precedenti fasi della progettazione. In tale fase per i PFTE viene effettuata la presa visione della VISS. In questa fase è raccomandabile l'analisi dei pareri forniti da altri organi coinvolti nei processi autorizzativi precedenti, con riferimento alla "gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali".
	b.	Interlocuzioni tra controllore e il progettista da realizzare con la stesura di note interlocutorie e/o durante le riunioni effettuate in itinere. Esame dell'evoluzione del progetto a seguito delle indicazioni fornite.
2.	a.	Analisi della versione finale, con la verifica della coerenza tra i parametri progettuali e le prestazioni richieste dalla normativa di riferimento in materia di gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali (D.Lgs. n.35/11 e ss.mm.ii., normativa di settore ⁷ e di prodotto ⁸ relativa alle infrastrutture stradali, nonché autorevoli fonti bibliografiche).
	b.	Giudizio e parere finale da fornire sulla base dell'individuazione e sintesi degli aspetti della progettazione da approfondire con la messa in evidenza delle "criticità".

Figura 6: Fasi dell'attività di controllo del progetto

La fase 1. – Fase di esame ed interlocuzioni – La fase inizia con l'avvio del controllo e termina con la consegna del progetto nella versione finale. È caratterizzata da una prima disamina dei documenti progettuali ricevuti, anche in bozza, e dall'analisi dei documenti a corredo quali i pareri formulati nella precedente fase di progettazione. Sulla base tale disamina preliminare, il controllore, in interlocuzione con il progettista, può richiedere approfondimenti progettuali o fornire indicazioni e raccomandazioni con la stesura di note interlocutorie ed eventuali riunioni di chiarimento.

Per i progetti di fattibilità tecnico economica, questa fase comprende anche la presa visione delle risultanze a cui ha portato la VISS, e quindi della scelta dell'alternativa migliore di tracciato.

L'avvio dell'attività di controllo prevede l'invio del progetto da parte dell'Ente Gestore in formato digitale al controllore incaricato e l'illustrazione dello stesso da parte del Progettista e dal Gestore in sede di incontro di avvio. Tale fase è quindi caratterizzata dalle seguenti attività in capo al controllore:

- esame della normativa tecnica inerente i temi di progetto oggetto di controllo;
- lettura critica delle relazioni di progetto;
- esame degli elaborati grafici di progetto;
- verifica di completezza ed esaustività dei documenti di progetto;
- valutazione dei potenziali effetti sulla sicurezza stradale degli elementi caratteristici del progetto;
- individuazione di possibili fattori di pericolo in relazione alle specifiche caratteristiche locali della strada in progetto e del contesto ambientale in cui questa si inserisce;
- valutazione dei potenziali effetti sulla sicurezza dei possibili fattori di pericolo individuati;
- individuazione di possibili misure di mitigazione del rischio da attuare in relazione ai fattori di potenziale



pericolo individuati;

- indicazione di integrazioni documentali e verifiche da svolgere nella successiva fase progettuale o realizzativa delle opere.
- predisposizione di una eventuale nota tecnica interlocutoria con richiesta di chiarimento e/o integrazioni.

Le risultanze della fase 1 saranno descritte sinteticamente nella relazione finale di controllo al quale saranno allegate tutte le interlocuzioni.

La fase 2 – Analisi e giudizio – La fase inizia con la ricezione del riscontro, ovvero della versione definitiva del progetto, da parte del progettista e termina con l'emissione della relazione finale di controllo.

In tale fase il controllore, alla luce dell'analisi dei riscontri ricevuti dal progettista durante la fase interlocutoria, esamina in dettaglio il progetto nella versione definitiva completando l'attività istruttoria. L'analisi puntuale è svolta sulla base delle indicazioni presenti nelle "Linee guida per la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali ai sensi dell'articolo 8 del D.Lgs. 35/2011" (D.M. n.137 del 02/05/2012); in particolare, con l'ausilio delle schede di controllo proposte dalle Linee guida, il controllore procede all'esame puntuale degli aspetti progettuali e alla redazione del parere finale sulla soluzione progettuale proposta dal progettista evidenziando le "criticità" emerse nel progetto e formulando il conseguente giudizio, e fornire al progettista gli elementi su cui intervenire.

Le criticità emerse dovranno essere differenziate in livelli ("pesi") espressi con la seguente modalità:

- **rosso** – **prescrizione**: richiesta di modifiche sostanziali conseguenti a discordanze importanti con le specifiche previste dalla normativa di settore e di prodotto o con gli standard di sicurezza da garantire. Le modifiche sono da attuare nella presente fase progettuale o in casi eccezionali sin dalla prime bozze della fase successiva, senza la possibilità di prevedere misure compensative.
- **giallo** – **punto di attenzione - richiesta approfondimento/raccomandazione**: aspetto che richiede approfondimenti/verifiche da attuare nella prime bozze della fase successiva. In caso di progetto esecutivo trattasi di modifiche-integrazioni da realizzare prima dell'affidamento dei lavori o se, di lieve entità, durante gli stessi.
- **verde** – **valutazione positiva** – parere positivo e/o richiesta di verifica di "refusi" presenti negli elaborati di progetto che possono essere rivisti anche nella successiva fase progettuale (o prima/durante la realizzazione dei lavori in caso di progetti esecutivi).

È importante valutare le criticità non solo dal punto di vista tecnico, ma anche considerando quanto le soluzioni siano economicamente sostenibili rispetto ai benefici che apportano. Questo approccio aiuta il progettista a individuare interventi realmente efficaci, evitando spese sproporzionate e puntando su soluzioni che ottimizzino il rapporto tra costi e benefici. In pratica, l'obiettivo è garantire la massima sicurezza stradale con il minimo impatto economico, favorendo scelte progettuali che siano funzionali, sicure e sostenibili.

Relativamente alle schede di controllo previste dalle Linee Guida, che ne prevedono una per ogni livello di progettazione come riportato in Figura 7, si precisa che queste costituiscono valida indicazione con i relativi adattamenti dettati dai rimodulati livelli della progettazione così come definiti nel Codice attualmente vigente.



INDICAZIONI DI UN METODO STANDARDIZZATO PER L'ESPLETAMENTO DELL'ATTIVITA'

				AMBITO EXTRAURBANO		AMBITO URBANO		AMBITO EXTRAURBANO		AMBITO URBANO	
				DOPPIA CARREGGIATA	SINGOLA CARREGGIATA	DOPPIA CARREGGIATA	SINGOLA CARREGGIATA	DOPPIA CARREGGIATA	SINGOLA CARREGGIATA	DOPPIA CARREGGIATA	SINGOLA CARREGGIATA
				1.CON.PP NUEXDC	2.CON.PP NUEXSC	3.CON.PP NUURDC	4.CON.PP NUURSC	5.CON.PP ESEXDC	6.CON.PP ESEXSC	7.CON.PP ESURDC	8.CON.PP ESURSC
PROGETTI ATTIVITA' DI CONTROLLO	CONTROLLI	PROGETTO PRELIMINARE	SCHEDE DI CONTROLLO	9.CON.PD NUEXDC	10.CON.PD NUEXSC	11.CON.PD NUURDC	12.CON.PD NUURSC	13.CON.PD ESEXDC	14.CON.PD ESEXSC	15.CON.PD ESURDC	16.CON.PD ESURSC
		PROGETTO DEFINITIVO		17.CON.PE NUEXDC	18.CON.PE NUEXSC	19.CON.PE NUURDC	20.CON.PE NUURSC	21.CON.PE ESEXDC	22.CON.PE ESEXSC	23.CON.PE ESURDC	24.CON.PE ESURSC
		PROGETTO ESECUTIVO									
	PRIME ISPEZIONI DI VERIFICA SUL PROGETTO	COSTRUZIONE	SCHEDE DI ISPEZIONE	13.ISP.C NUEXDC	14.ISP.C NUEXSC	15.ISP.C NUURDC	16.ISP.C NUURSC	17.ISP.C ESEXDC	18.ISP.C ESEXSC	19.ISP.C ESURDC	20.ISP.C ESURSC
		PRE-APERTURA		21.ISP.PA NUEXDC	22.ISP.PA NUEXSC	23.ISP.PA NUURDC	24.ISP.PA NUURSC	25.ISP.PA ESEXDC	26.ISP.PA ESEXSC	27.ISP.PA ESURDC	28.ISP.PA ESURSC
		PRIMO ANNO DI FUNZIONAMENTO		29.ISP.PF NUEXDC	30.ISP.PF NUEXSC	31.ISP.PF NUURDC	32.ISP.PF NUURSC	33.ISP.PF ESEXDC	34.ISP.PF ESEXSC	35.ISP.PF ESURDC	36.ISP.PF ESURSC

Figura 7: (tratto da DM137/2012, Figura 21): la matrice delle attività dei controlli – elenco delle schede

Le schede fanno riferimento ai livelli di progettazione previsti dal d.lgs. 50/2016. Tuttavia, con l'entrata in vigore del nuovo Codice degli Appalti (d.lgs. 36/2023), i livelli sono stati ridotti a due: **Progetto di fattibilità tecnico-economica (PFTE)** e **Progetto esecutivo**. Alla luce di questa semplificazione, e considerando il contenuto delle schede, si suggerisce di utilizzare, per il controllo dei PFTE, una scheda che integri gli aspetti precedentemente associati ai progetti preliminare e definitivo. Inoltre, quando il PFTE è posto a base di gara, sarà necessario prestare particolare attenzione ai contenuti progettuali più dettagliati, in quanto assumono un ruolo determinante nella fase successiva.

Il formato editabile delle schede è scaricabile dal sito del MIT e sarà fornito dall'OC all'avvio del controllo.

3.2 RELAZIONE DI CONTROLLO DEL PROGETTO

La relazione di controllo finale dovrà rappresentare i contenuti dell'analisi effettuata e richiesti dalle Linee guida, D.M. n.137/2012 (par.3.3.4.2).

Per la redazione della relazione si propone un format organizzato in due parti principali:

- **Relazione finale**, comprensiva della **scheda di controllo** prevista dalle Linee Guida. La compilazione della scheda consente di fornire un'illustrazione puntuale, schematica e sintetica dell'esito del controllo, garantendo uniformità e chiarezza nella valutazione.
- **Allegato 1 – “Documentazione dell'attività di controllo”**, che raccoglie la documentazione prodotta durante le verifiche e ogni altro elemento ritenuto utile per la completezza dell'analisi.

La relazione, quindi, si articola in una parte centrale dedicata alla scheda di controllo e in una sezione descrittiva che approfondisce e specifica i contenuti della scheda, fornendo spiegazioni e dettagli tecnici a supporto delle valutazioni espresse.

La Figura 8 rappresenta la proposta di indice della relazione finale.

1. PREMESSE

1.1 Introduzione



1.2 Approccio metodologico seguito per il controllo
1.3 Iter approvativo dell'intervento
1.4 Consegna del progetto all'OC e riunioni tra l'OC ed i progettisti
1.5 Varie ed eventuali
2. VERIFICA DELLA DOCUMENTAZIONE (fase 1)
2.1 Fase dell'analisi 1a – Esame della documentazione progettuale prevenuta e presa visione della Valutazione della VISS (per i PTFE)
2.2 Fase dell'analisi 1b – Interlocuzioni con il progettista e verifica dell'evoluzione del progetto
2.3 Varie ed eventuali
3. DESCRIZIONE DEL PROGETTO E SINTESI DELL'ATTIVITA' DI ANALISI (Fase 2a)
3.1 Descrizione del progetto
3.2 Attività di analisi
4. SCHEDA DI CONTROLLO E GIUDIZIO FINALE (FASE 2b)
4.1 Introduzione alla scheda di controllo
4.2 SCHEDA DI CONTROLLO E GIUDIZIO FINALE
ALLEGATO 1: DOCUMENTAZIONE DELL'ATTIVITA' DI CONTROLLO

Figura 8- Proposta di indice standard per la relazione finale di controllo

A titolo indicativo si riportano i contenuti associati ai capitoli dell'indice proposto.

- Capitolo 1 – Premesse

Contiene la descrizione delle attività avviate, il contesto normativo e tecnico di riferimento e la storia del progetto, con indicazione dei principali obiettivi.

- Capitolo 2 – Esame preliminare della documentazione

Illustra l'analisi svolta nella fase 1 dell'approccio metodologico, con sintesi della documentazione disponibile e delle verifiche preliminari effettuate.

- Capitolo 3 – Descrizione sintetica del progetto

Presenta una panoramica del progetto sulla base delle attività condotte nella fase 2a dell'approccio metodologico. Include una breve analisi degli aspetti progettuali che hanno evidenziato criticità o che richiedono approfondimenti non inseribili nella scheda di controllo.

- Capitolo 4 – Esito dell'attività di controllo

Rappresenta la fase 2b dell'approccio metodologico e riporta l'esito puntuale delle verifiche, nel quadro sinottico delle criticità e delle raccomandazioni della scheda di controllo tratte dal DM 137/2012, compilata



nei sui campi in modo da fornire una sintesi chiara e strutturata.

3.3 SCHEDA DI CONTROLLO FINALE

Le schede di controllo riprese dal D.M. 137/2012 sono state utilizzate come lo standard per la descrizione di aspetti specifici del progetto e per la rappresentazione dell'esito puntuale dell'attività di controllo. Queste sono state organizzate in due sezioni rispettivamente:

- la prima indicante le "macrovoci", "voci" ed "aspetti del progetto da controllare", si è proposto di ampliare della sezione "giudizio",
- la seconda indicante il giudizio che mostra in forma sinottica l'esame effettuato, la criticità emersa e la conseguente raccomandazione fornita. Inoltre, in forma sintetica si chiede di fornire il livello della criticità rilevata (indicazione sintetica)

In Figura 9 è riportata la struttura della scheda di controllo così come proposta.

(I ^a sezione della scheda tratta dal DM2012)			(II ^a sezione "giudizio" della scheda tratta dal DM2012)			
MACRO VOCI	VOCI	ASPETTI DEL PROGETTO DA CONTROLLARE	DESCRIZIONE DELLE ATTIVITÀ PROGETTUALI ESAMINATE	ESAME / CRITICITA'	GIUDIZIO / RACCOMANDAZIONE	INDICAZIONE SINTETICA
Descrizione come da D.M. 02/05/2012	Descrizione come da D.M. 02/05/2012	Descrizione come da D.M. 02/05/2012	Descrizione degli aspetti del progetto da cui possono emergere criticità corrispondenti alle voci della colonna precedente: "ASPETTI DEL PROGETTO DA CONTROLLARE"	Esame delle criticità emerse nella colonna precedente e, a seguito alla fase interlocutoria, analisi della relativa mitigazione proposta dal progettista	Giudizio sull'aspetto progettuale e raccomandazioni, prescrizioni.	Sintesi del giudizio   

Figura 9: Struttura della scheda di controllo tratta dal DM137/2012 con la sezione "giudizio" ampliata

Il primo campo della scheda contiene un **vademecum** delle caratteristiche da verificare durante il controllo. Non è necessario compilare tutte le righe: gli aspetti che non risultano rilevabili o non presentano criticità possono essere lasciati vuoti.

In coerenza con quanto indicato nell'**approccio metodologico** (vedasi paragrafi precedenti), per consentire una lettura immediata degli aspetti più delicati del progetto e delle eventuali azioni proposte dal controllore, il giudizio viene espresso attraverso un sistema a **tre colori** a cui è associato il peso della criticità rilevata e quindi del giudizio fornito, come è descritto di seguito:



Valutazione positiva - Parere positivo

Parere positivo e/o richiesta di verifica di "refusi" presenti negli elaborati di progetto che possono essere rivisti anche nella successiva fase progettuale (o prima/durante la realizzazione dei lavori in caso di progetti esecutivi).



Punto di attenzione- richiesta di approfondimento/raccomandazione

Aspetto che richiede approfondimenti/verifiche da attuare nella prime bozze della fase successiva. In caso di progetto esecutivo trattasi di modifiche-integrazioni da realizzare prima dell'affidamento dei lavori o se, di lieve entità, durante gli stessi



Prescrizione

Richiesta di modifiche sostanziali conseguenti a discordanze importanti con le specifiche previste dalla normativa di settore e di prodotto o con gli standard di sicurezza da garantire. Le modifiche sono da attuare nella presente fase progettuale o in casi eccezionali sin dalla prime bozze della fase successiva, senza la previsione di misure compensative.



4 RIFLESSIONI FINALI

I progetti posti a controllo sono essenzialmente di due tipi:

1. Nuove infrastrutture;
2. Adeguamenti importanti di infrastrutture esistenti.

Mentre per la prima tipologia è garantito il rispetto della normativa tecnica di settore, per la seconda il controllo rappresenta un'attività più complessa, poiché in assenza norma specifica per i progetti di adeguamento delle infrastrutture stradali esistenti.

Gli interventi appartenenti a questa seconda fattispecie sono progettati tenendo in considerazione quanto previsto dal D.M. n.67/S del 22/04/2004, a modifica del D.M. n. 6792 del 5/11/2001 recante "Norme geometriche e funzionali per la costruzione delle strade", che introduce il concetto secondo il quale i criteri progettuali di cui al D.M. 5/11/2001 non sono considerati cogenti, ma costituiscono il riferimento cui la progettazione deve tendere. Parimenti, "riferimento" per il progetto delle intersezioni stradale è costituito dal D.M. 19/04/2006 recante le "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali", che assume valore di cogenza solo per le nuove intersezioni.

Ai sensi del D.M. n.67/S del 22/04/2004, gli interventi di adeguamento delle strade esistenti devono essere finalizzati *"all'innalzamento dei livelli di sicurezza ed al miglioramento funzionale della circolazione, nel rispetto dei vincoli ambientali, paesaggistici, archeologici, delle condizioni locali, nonché delle esigenze della continuità di esercizio"* (art. 3).

Per cui, secondo l'art. 4, in assenza di una norma specifica, *"i progetti di adeguamento delle strade esistenti devono contenere una specifica relazione dalla quale risultino analizzati gli aspetti connessi con le esigenze di sicurezza, attraverso la dimostrazione che l'intervento, nel suo complesso, è in grado di produrre, oltre che un miglioramento funzionale della circolazione, anche un innalzamento del livello di sicurezza, fermo restando la necessità di garantire la continuità di esercizio della infrastruttura"*.

L'attività di controllo dei progetti di intervento sulle infrastrutture esistenti si inserisce quindi in un contesto caratterizzato dalla carenza di specifici riferimenti normativi.

Nel corso della verifica, il controllore può trovarsi di fronte a progetti che non riescono a rispettare integralmente le prescrizioni delle norme geometriche e funzionali delle strade, come evidenziato dal **DM 67/S del 22/04/2004**. In tali casi, il decreto stesso prevede che il controllore valuti **quanto il progetto nel suo complesso incrementi la sicurezza stradale** e quali scelte tecniche siano state adottate per mitigare i rischi derivanti dall'impossibilità di soddisfare tutte le verifiche normative.

Il controllore può anche trovarsi nella condizione di **sostenere soluzioni tecniche innovative**, finalizzate a migliorare il livello di sicurezza, pur non essendo espressamente previste dalle norme vigenti. Di conseguenza, l'attività di controllo **non si limita alla mera verifica del rispetto delle norme**, ma diventa uno strumento propositivo orientando il progettista verso le soluzioni tecniche più efficaci per garantire la sicurezza stradale. Analogamente, il progettista può essere chiamato a elaborare **proposte ad hoc**, non contemplate dalla normativa di settore, per garantire la sicurezza e la funzionalità dell'infrastruttura.



NOTE:

- ¹: Decreto legislativo n.35/2011, l'art.4, ed aggiornamenti seguenti (D.lgs. 213-15.11.2021), di attuazione della Direttiva 2008/96/CE e della Direttiva di aggiornamento 1936/2019/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali
- ²: Decreto ministeriale del 02/05/2012 "Linee guida per la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali", emanato ai sensi dell'art. 8 del decreto legislativo n.35/2011". Il cap.3 è inerente ai controlli di sicurezza stradale
- ³: Rete TEN- Rete stradale transeuropea è individuata dalla decisione 1692/96/CE e successivi aggiornamenti. che individua due livelli di rete ("comprehensive network" e "core network"), come definiti nella proposta della Commissione Europea del 19.10.11.
- ⁴: Enti gestori di rete TEN per la parte di sola rete di competenza del MIT gestita da ANAS ed enti gestori a pedaggio.
- ⁵: VISS valutazione di impatto sulla sicurezza stradale previsto all'art. 3, c.2 del D.Lgs. n.35/11
- ⁶:D.Lgs. n.264/06 relativo alla sicurezza delle gallerie stradali di lunghezza superiore ai 500 metri ricadenti nella TEN.
- ⁷: Normativa geometrica funzionale per la progettazione di strade
- ⁸: ad esempio UNI EN 1315-5 per le barriere di sicurezza, UNI EN 14388 per le barriere antirumore, UNI EN 12899-1 per la segnaletica verticale, ecc.
- ⁹: Il versamento delle tariffe da parte del gestore.
- ¹⁰: La trasmissione degli elaborati progettuali deve avvenire tramite piattaforma predisposta dall'ente gestore, che deve inviare una PEC all'OC e al controllore incaricato di comunicazione di invio e di descrizione degli estremi per poter scaricare i documenti. Inoltre il controllore incaricato, scaricati tutti i documenti, deve inviare una PEC all'OC di comunicazione di ricezione del progetto.