



# *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI  
Direzione Generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali  
Divisione 7– Funzioni ispettive e di Organo Competente ai sensi del D.Lgs. n.35

## **PRIMO PROGRAMMA DI GESTIONE E CLASSIFICAZIONE DELLA SICUREZZA DELLA RETE STRADALE APERTA AL TRAFFICO AI SENSI DELL'ART. 5 DEL DECRETO LEGISLATIVO N. 35 DEL 15 MARZO 2011**

L'art. 5 del decreto legislativo n. 35 del 15 marzo 2011 *“Attuazione della direttiva 2008/96/96 CE sulla gestione della sicurezza stradale”* prevede che con cadenza triennale, sulla base dell'esame del funzionamento della rete stradale aperta al traffico svolto dall'organo competente nel rispetto dei criteri riportati nell'allegato III, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto, effettui la classificazione dei tratti ad elevata concentrazione di incidenti nonché la classificazione della sicurezza della rete esistente.

Recentemente la Direttiva 2019-1936-UE di modifica della direttiva 2008-96-UE ha novellato il quadro normativo estendo l'applicazione alle strade principali e modificando, tra l'altro, al comma 6 dell'art. 2, la classificazione della sicurezza definendola come *“la classificazione di parti della rete stradale esistente in categorie, in base alla loro sicurezza intrinseca misurata oggettivamente.”*

Con lo scopo di dare esecuzione a quanto stabilito dal D.Lgs.35/2011 in merito alle attività di classificazione, tenuto conto di quanto è emerso durante i lavori finalizzati all'emanazione della Direttiva 2019-1936-UE e facendo proprie tutte le considerazioni emerse durante i lavori dell' Expert Group on Road Infrastructure Safety (EGRIS) incardinato presso la Commissione Europea, questa Direzione Generale, nell'ottica di ottimizzazione dell'utilizzo delle risorse finanziarie e umane e di razionalizzazione delle procedure, ha unito le ispezioni in loco previste dal c. 2 dell'art. 5, funzionali all'esame del funzionamento della rete stradale, alle attività ispettive disciplinate dall'art. 6 del D. Lgs. 35/2011. Nel rispetto degli elementi di valutazione definiti al punto 3 dell'allegato III al D.Lgs. 35/2011, sono stati avviati due programmi di attività ispettive sulla rete TEN ed è in corso l'avvio del terzo programma, alla conclusione dei quali saranno raccolti tutti i dati necessari e funzionali sia

alla classificazione dei tratti ad elevata concentrazione di incidenti gravi (classificazione ex post) che alla classificazione della sicurezza stradale esistente (ex ante/proattiva).

Il primo programma delle ispezioni ex art. 6 è stato recentemente concluso; a fronte di n. 50 incarichi sono stati raccolti n. 201 rapporti ispettivi per circa 5.868 km di rete sulla lunghezza totale di 9481 km, che hanno evidenziato le criticità della rete e rappresentato le stesse in modalità sistematica, anche su supporto informatico. Con il secondo programma sono stati affidati altri 21 incarichi riguardanti ulteriori 3.188,63 km di rete TEN che prevedono la consegna di n. 64 rapporti ispettivi con la produzione di analoghi risultati.

Tenuto conto della esiguità delle risorse umane disponibili e dell'ingente produzione di elaborati ispettivi è stato ritenuto opportuno il ricorso agli esperti della sicurezza inseriti nel dedicato elenco pubblicato sul sito del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti all'indirizzo <http://www.mit.gov.it/normativa/decreto-direttoriale-numero-3-del-17012019>, di cui all'articolo 4 c. 7, formati e abilitati secondo le disposizioni contenute nel successivo art. 9, ed esterni al personale in forza al MIT.

Giova ricordare che il decreto attuativo n. 436 del 23 dicembre 2011 “Programma di formazione per i controllori della sicurezza stradale, ai sensi dell'articolo 9 del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35”, all'art. 3 comma 1 stabilisce che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti debba disciplinare con un proprio provvedimento, le modalità di autorizzazione dei corsi di formazione e i rapporti con gli enti formatori. Si è in attesa del perfezionamento del decreto. In assenza dei suddetti corsi formativi e abilitanti degli esperti della sicurezza trova applicazione la trascritta disposizione dell'art. 12 del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35: *“Fino all'entrata in operatività dell'elenco di cui all'articolo 4, comma 7, lo svolgimento delle attività di cui agli articoli 4, 5 e 6, è effettuato da soggetti in possesso di titolo di studio di cui all'articolo 9, comma 3, primo periodo, iscritti da almeno dieci anni all'albo dell'ordine degli ingegneri, nel settore dell'ingegneria civile e ambientale, in possesso di esperienza di progettazione stradale, analisi di incidentalità, ingegneria del traffico o altre attività inerenti alla sicurezza stradale, documentata dall'avvenuto espletamento delle predette attività relative ad almeno cinque progetti.”*.

Il decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti del 7 agosto 2017 “Determinazione delle tariffe da porre a carico dei gestori ai sensi dell'art. 10 comma 2 del decreto legislativo 15 marzo 2011 n. 35” pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale – Serie generale n. 250 del 25 ottobre 2017, con cui è stato arricchito il quadro normativo di attuazione, ha consentito il reperimento delle risorse finanziarie funzionali alle attività, individuate dagli articoli 4, 5 e 6

del suddetto decreto legislativo e relative al controllo sui progetti, alla classificazione della rete ed all'ispezione sulle strade esistenti.

Con decreto del Ragioniere Generale dello Stato del Ministero delle Economia e delle Finanze n.65570/2020 è stato riassegnato per l'anno 2020, ai sensi dell'art. 10 c. 2 del d.lgs. n. 35/2011, l'importo in entrata di € 1.331.355,00 sul capitolo 1642, istituito in data 02/01/2019 con decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze, registrato il 31/12/2018 numero foglio 1705 e denominato "*Spese necessarie allo svolgimento delle attività relative al controllo sui progetti di infrastrutture stradali, alla classificazione della rete ed all'ispezione sulle strade esistenti.*", e pertanto può essere avviato il primo programma della classificazione della rete TEN. Il provvedimento di riassegnazione risulta in corso di registrazione presso la Corte dei Conti.

Questa Divisione 7, in qualità di Organo Competente con funzioni ispettive ai sensi del D.Lgs. n.35/2011, ha scelto gli esperti della sicurezza in base ai criteri della particolare competenza, dell'aderenza dell'attività professionale alle attività classificatorie e del merito desunto dall'esame degli elaborati relativi alle attività ispettive e di controllo già concluse.

Il costo orario degli esperti esterni al MIT è stato desunto dalla relazione tecnico illustrativa di accompagnamento al decreto interministeriale "*Determinazione delle tariffe da porre a carico dei gestori ai sensi dell'art. 10 comma 2 del decreto legislativo 15 marzo 2011 n. 35*", registrato alla Corte dei Conti il 02/10/2017 al n. 1-3998, ed ammonta ad € 67,94. La spesa massima complessiva per le attività di classificazione della sicurezza della rete stradale transeuropea nel biennio, desunta dalla tabella B1 della predetta relazione tecnico illustrativa, è pari a € 929.614,00.

La scrivente Divisione 7 ha stimato una durata per la presente fase delle attività di classificazione pari a sei mesi, con un importo complessivo massimo di € 232.403,50 e con un numero di 3.024 ore dedicate da compensare al costo unitario lordo di € 67,94, inteso come compenso base a cui sono stati aggiunti gli oneri previdenziali e l'eventuale IVA.

Per dare esecuzione a quanto stabilito dall'art. 5 del D.Lgs. 35/2011 la scrivente Divisione 7 propone l'avvio del primo programma di classificazione della sicurezza della rete stradale TEN aperta al traffico con l'affidamento dei seguenti incarichi:

- n. 1 incarico per la classificazione dei tratti ad elevata concentrazione di incidenti e per le attività finalizzate alla classificazione della sicurezza della rete esistente;
- n. 5 incarichi per le attività finalizzate alla classificazione della sicurezza della rete esistente.

Con riferimento all'incarico per la classificazione dei tratti ad elevata concentrazione di incidenti, l'esperto della sicurezza dovrà, in primo luogo, esaminare i dati di incidentalità di ACI-ISTAT sull'intero sviluppo della rete TEN italiana. L'esperto dovrà, in secondo luogo, in base a quanto stabilito dall'allegato III al D.Lgs. 35/2011, individuare i tratti stradali ad elevata concentrazione di incidenti considerando il numero degli incidenti mortali verificatisi nel corso degli anni precedenti, dal 2014 al 2019, per unità di distanza e in rapporto al volume di traffico e, nel caso di intersezioni e svincoli, per punto di intersezione.

Con lo scopo di una corretta analisi, oltre ai dati forniti dagli Enti Gestori, il professionista incaricato potrà avvalersi anche delle analisi di incidentalità contenute nei rapporti ispettivi.

Tale classificazione, oltre che documentale, dovrà essere resa attraverso un sistema informativo geografico (GIS), che consenta sia l'immediata e facile consultazione dei dati, resi anche in veste grafica, che l'aggiornamento e la gestione degli stessi ai fini della predetta classificazione, il cui uso sarà regolamentato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Al professionista incaricato potrà essere chiesto anche di produrre le analisi statistiche sulla base dei database degli incidenti di ACI-ISTAT.

Secondo quanto stabilito dalle linee guida, una volta definita la classificazione dei tratti ad elevata concentrazione di incidenti analizzando prioritariamente quelli mortali, ai fini di un'analisi più approfondita dell'incidentalità della rete stradale, il professionista dovrà valutare i medesimi tratti anche in relazione agli "incidenti con conseguenze alle persone", il tutto in linea con i dettami della recente Direttiva 2019-1936-UE che estende l'analisi ai tratti della rete stradale aperti al traffico da oltre tre anni e in cui è stato registrato un numero considerevole di incidenti gravi in proporzione al flusso di traffico. Analogamente a quanto condotto per gli incidenti mortali l'esperto della sicurezza dovrà fornire gli stessi prodotti in termini di documenti, di sistemi informativi e analisi statistiche.

Parallelamente alle attività rivolte alla classificazione dei tratti ad elevata concentrazione di incidenti e nell'attesa degli esiti di tutti gli elaborati dei programmi ispettivi, questa Divisione in qualità di Organo Competente procederà con l'avvio delle attività finalizzate e funzionali alla classificazione della sicurezza della rete esistente, così come concepita dal D.Lgs. 35/2011 e, in un'ottica lungimirante in linea con il prossimo provvedimento di recepimento della novellata Direttiva 2019-1936-UE sulla Rete TEN, accogliendo in particolare quanto già stabilito dall'art. 5 della predetta Direttiva. Con riferimento a quest'ultima e tenuto conto delle componenti di valutazione presenti nel relativo allegato III, tutti i tratti della rete stradale dovranno essere classificati in almeno tre categorie in base al

loro livello di sicurezza. La valutazione della sicurezza stradale a livello di rete dovrà misurare la sicurezza stradale determinando il rischio di incidente e di gravità dell'impatto, sia sulla base delle risultanze delle indagini visive, in loco o con mezzi elettronici, delle attività ispettive già concluse che sulla base dell'analisi dei tratti della rete stradale aperti al traffico da oltre tre anni e in cui è stato registrato un numero considerevole di incidenti gravi in proporzione al flusso di traffico.

Anche tale classificazione, oltre che documentale, dovrà essere resa attraverso un sistema informativo geografico (GIS), che consenta sia l'immediata e facile consultazione dei dati, resi anche in veste grafica, che l'aggiornamento e la gestione degli stessi, il cui uso sarà regolamentato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Tanto premesso la scrivente Divisione, in qualità di O.C., intende costituire un gruppo di lavoro temporaneo formato da n. 6 esperti della sicurezza e coordinato dalla stessa, il cui scopo è quello di individuare la metodologia più opportuna rispondente alle richieste della normativa di recepimento di prossima emanazione riguardo alla classificazione della rete esistente.

Al gruppo di lavoro sarà affidato l'esame dei rapporti ispettivi e delle allegate schede prodotte a seguito dei programmi avviati da Direzione Generale ai sensi dell'art. 6 del D.Lgs. 35/2011 e la trasposizione delle schede sul sistema GIS.

Di concerto con l'Organo Competente il gruppo di lavoro dovrà presentare delle proposte di valutazione della sicurezza stradale come prima definita, sulla base di quanto rilevato nei programmi ispettivi, delineando analiticamente la metodologia adottata per il calcolo del rischio e della pericolosità. A titolo esemplificativo e non esaustivo, i professionisti potranno concepire, sviluppare e proporre metodologie che tengano conto, attraverso la predisposizione di un algoritmo, dei pesi da associare a tutte le microvoci e agli indicatori presenti nelle schede di ispezione, delle analisi multicriterio o anche di approcci semiprobabilistici. Il gruppo di lavoro dovrà provvedere anche alla trasposizione sul sistema informativo territoriale GIS della valutazione della sicurezza delle rete esistente.

*Roma 03 dicembre 2020*

**IL DIRIGENTE DELLA DIVISIONE 7**  
**Ing. Roberto Tartaro**