

# Road Safety Management

Stefano Zampino

Dirigente Area Normativa e  
Standard Tecnici Infrastrutture  
Stradali e Autostradali ANSFISA

CON QUESTO ARTICOLO FIRMATO PER VISIONJ DA UNO SPECIALISTA DEL SETTORE, ENTRIAMO NEL VIVO DEL RUOLO E DELLE COMPETENZE DI ANSFISA IN MATERIA DI STRADE, COSÌ COME DISCIPLINATO DAL DECRETO 35/2011 E SUE MODIFICAZIONI. IL PUNTO SU INDIRIZZI E NUOVE PROSPETTIVE, IN STRETTO COORDINAMENTO CON L'UNIONE EUROPEA.

© ANSFISA



**N**ell'ultimodecennio, le politiche orientate alla promozione della sicurezza stradale hanno avuto un notevole impulso anche grazie agli indirizzi dell'Unione Europea. Il cambio di paradigma introdotto dalla Direttiva 2008/96/CE, recepita dal D.lgs. 35/2011, ha posto al centro dell'attenzione la prestazione di sicurezza offerta dall'infrastruttura, attraverso l'introduzione delle procedure proprie del cosiddetto *Road Safety Management*, articolate in:

- Fasi di conoscenza e rilevazione dei rischi mediante procedure di at-

tività ispettiva standardizzate;

- Fasi di verifica e *audit* sui progetti infrastrutturali;
- Metodologie per le attività di pianificazione e programmazione degli interventi da parte dei soggetti gestori.

In Italia l'innovazione procedurale avviata dalla Direttiva e dal Decreto di recepimento è stata parzialmente oggetto di iniziative attuative: in particolare, rispetto alle previsioni della norma, l'attività ispettiva sulle reti esistenti è stata avviata, a partire dal 2019, da parte dell'allora Ministero per le Infra-

strutture e Trasporti, rimanendo comunque circoscritta alla rete TERN.

Il trasferimento ad ANSFISA della quasi totalità delle competenze e dei compiti previsti dal D.lgs. 35/1011 è avvenuto con il Decreto Legge 31 maggio 2021, n. 77, pochi mesi prima del recepimento nazionale della Direttiva 2019/1936/CE che ha modificato (D.lgs. 15 novembre 2021, n. 213), per molti aspetti in modo non trascurabile, il precedente Decreto legislativo 35/2011, anche alla luce di un decennio di applicazione della originaria direttiva. Di particolare significatività per ANSFISA, le modifiche all'articolo 5, che, come verrà meglio illustrato in seguito, hanno introdotto nuove modalità di ricognizione delle prestazioni di sicurezza delle strade esistenti.

Il trasferimento delle competenze dal Ministero per le Infrastrutture e la Mobilità sostenibili (MIMS) ad ANSFISA ha riguardato, in particolare:

- La definizione di modalità, contenuti e documenti costituenti la Valutazione di impatto sulla sicurezza stradale dei progetti di infrastruttura di cui all'art. 3 del Decreto 35/2011;
- La tenuta dell'elenco dei soggetti che possono effettuare i controlli, ai sensi dell'art. 4 del D.lgs 35/2011;
- La classificazione dei tratti ad elevata concentrazione di incidenti sulla base di quanto previsto dall'art. 5 del D.lgs. 35/2011, anche al fine di definire, con proprio provvedimento, criteri e modalità per l'applicazione delle misure di sicurezza previste dallo stesso Decreto;
- La definizione di modalità documenti e contenuti per le Valutazio-







© ANSFISA

Controlli da parte di personale ANSFISA



ni per la sicurezza dei progetti di intervento.

Nel più recente periodo, pertanto, in ragione delle competenze e dei compiti rivenienti dal quadro normativo descritto, l'attività dell'Agenzia si è concentrata, in coerenza con le linee d'azione attivate in precedenza dal MIMS, sulle seguenti macroaree:

- La definizione di un documento di regolamentazione delle procedure e dei contenuti della Valutazione di Impatto sulla sicurezza stradale (VISS), nella prospettiva di una revisione globale del DM 137/2012, che contiene le linee guida per l'at-

tività di classificazione, ispezione e valutazione dei progetti stradali;

- La tenuta e l'aggiornamento dell'elenco provvisorio dei controllori per la sicurezza, nella prospettiva dell'attivazione dei corsi formativi espressamente previsti dal Decreto legislativo 35/2011;

- L'analisi e la verifica dei risultati dell'attività ispettiva svolta, anche attraverso l'attivazione di momenti di confronto con i gestori;

- Lo sviluppo di un modello finalizzato a consentire la rappresentazione dei livelli di pericolosità delle strade interessate dall'applicazione della direttiva, attraverso l'analisi

dei risultati dell'attività ispettiva svolta e l'elaborazione di un *algoritmo* di sintesi capace di integrare, al proprio interno, gli aspetti di valutazione della sicurezza intrinseca e dello stato manutentivo delle infrastrutture interessate.

## EVOLUZIONE NORMATIVA

Con particolare riferimento a quest'ultimo aspetto, riferito alla "messa a sistema" delle risultanze dell'attività ispettiva svolta negli anni passati e, quindi, allo sviluppo dell'*algoritmo* di elaborazione dei livelli di pericolosità della rete TERN oggetto di applicazione del D.lgs. 35/2011, ANSFISA ha operato con la collaborazione e il supporto scientifico di un gruppo di lavoro di esperti appositamente costituito, senza trascurare gli effetti della modifica dell'art. 5 della direttiva che ha sostituito al concetto di classificazione della rete - basato su indicatori di incidentalità "postumi"-, il concetto di *valutazione* proatti-



© ANSFISA

va della sicurezza (*Network Wide Assesment*). Si tratta di un cambio di approccio sviluppato nella prospettiva di intensificare le valutazioni periodiche sulle prestazioni di sicurezza e ottimizzare l'attività ispettiva tramite la conduzione di "ispezioni mirate", ovvero ispezioni finalizzate ad approfondire l'analisi dei segmenti della rete stradale maggiormente critici, per massimizzare i risultati dei conseguenti interventi, in termini di incremento prestazionale complessivo.

## COORDINAMENTO CON LA COMMISSIONE UE

In questa prospettiva, l'Agenzia, in accordo con il MIMS, ha anche avviato la collaborazione italiana a un progetto pilota avviato dalla Commissione Europea, attraverso l'EGRIS (*Expert Group on Road Infrastructure Safety*), costituito, nell'ambito della DG Mobility and Transport della CE, nel 2020, proprio per promuovere l'attuazione della direttiva in tutti i paesi dell'Unione in modo uniforme e concreto. Si tratta, in particolare, di un progetto che si fonda su un modello di valutazione del rischio basato a sua volta su una modalità reattiva - esclusivamente incentrata sulla ricostruzione dei dati incidentali - e su un modello definito con una *modalità proattiva*, correlata alla valutazione della sicurezza e alla conseguente misurazione di performance mediante la connotazione delle prestazioni di specifici aspetti geometrici (geometria longitudinale, conformazione delle sezioni, connotazione delle cd. *clear zones*, ecc.).

Il progetto consiste nell'analizzare i risultati delle diverse metodolo-



© ANSFISA

gie ed eventualmente integrarli, in modo da avvicinare il più possibile la valutazione della performance di sicurezza alla definizione dei livelli di rischio presenti lungo i tronchi stradali. Per questo motivo, sono state selezionate (in base alle caratteristiche geometriche, al traffico e agli indicatori di incidentalità) alcune tratte di riferimento di reti autostradali e stradali, nella prospettiva di una calibrazione del modello descritto, anche attraverso il confronto con i risultati conseguiti lungo le reti di altri paesi europei.

Il progetto pilota proposto dall'EGRIS Group, le metodologie di analisi e implementazione dei dati rivenienti dalle ispezioni condotte ai sensi dell'art 6 del Decreto legislativo sulla rete, le stesse modifiche introdotte dall'art. 5 della norma europea, rivelano la significatività e l'importanza di una visione sempre più incentrata sulla misurazione delle prestazioni di sicurezza, per orientare le scelte di investimento nelle direzioni più corrette. A fronte di un sistema di reti che denotano da un lato alcune carenze manutentive, dall'altro conformazioni geometriche insufficienti, o comunque inadeguate rispetto agli obiettivi di riduzione

dell'incidentalità, i concetti fin qui descritti sono anche il riferimento per l'elaborazione del documento regolamentare che tratterà i contenuti e le metodologie di svolgimento della Valutazione di Impatto (VVISS): solo sulla base di tecniche valutative delle funzioni di performance dei tronchi di rete è, del resto, possibile definire metodologie concretamente comparative delle scelte di investimento.

D'altro canto, in una prospettiva futura di crescita complessiva dei livelli di prestazione delle reti infrastrutturali territoriali, questi strumenti di pianificazione potranno assumere un ruolo sempre più significativo, indirizzando le scelte pianificatorie degli enti di governo e le azioni programmatiche dei gestori, verso una visione allargata della sicurezza di tutte le categorie di utenti stradali. L'attività di promozione della sicurezza che costituisce il principio cardine attorno a cui ruota tutta l'attività dell'Agenzia non può, d'altronde, prescindere da una visione allargata e da una prospettiva di crescita "diffusa" della sicurezza, in relazione alle molteplicità delle reti che caratterizzano la complessità del sistema viario del nostro Paese. ■