

20 maggio 2016

Camera dei Deputati

Sala del Refettorio Palazzo San Macuto

Via del Seminario, 76 Roma

II. Le strade: in particolare la certificazione per tratte

Premessa

Il piano di patrimonializzazione delle strade, con gli asset finanziari connessi di ultima generazione, al fine di ridurre il debito dello Stato per essere il più credibile possibile anche sui mercati globali, ha necessità di una certificazione del bene demaniale strada, dal quale ha origine la costruzione finanziaria connessa.

1. Controllo dell'esistenza della certificazione obbligatoria sui singoli dispositivi di sicurezza sulla tratta

Il primo passo inerente la certificazione per tratte delle strade consiste nel controllare che tutti i dispositivi di sicurezza ivi installati, attualmente già a certificazione obbligatoria, siano «regolari» con riferimento anche al permanere nel tempo delle caratteristiche inerenti a tale certificazione.

2. Controllo della sinistrosità della tratta su base annua

Occorrerà, infatti, accertare la sinistrosità della tratta su base annua onde attribuire un coefficiente di pericolosità alla tratta stessa, traendo le statistiche dalle banche dati disponibili da vari fonti (Polstrada, ISTAT, ACI, banca dati sinistri di Ivass ecc.). Ovviamente tale coefficiente va almeno annualmente aggiornato.

3. Grado di sicurezza strutturale della tratta

Questo aspetto va dedotto dalle mappe delle tratte prese da fonte MIT, da enti proprietari delle tratte stesse ecc. al fine di assegnare un coefficiente di pericolosità strutturale anche con riferimento alla tipologia della strada (viadotto, galleria ecc.).

4. Grado di manutenzione programmata delle tratte

Anche qui occorre assegnare un coefficiente al grado di manutenzione della tratta, avuto riferimento ad alcuni elementi salienti ai fini del rischio (segnaletica orizzontale e verticale, barriere, stato del fondo stradale, regime delle acque sulla strada, efficienza evacuazione fumi in galleria ecc.). Anche questo coefficiente dovrà essere aggiornato almeno annualmente.

5. Flussi di traffico sulla tratta su base annua

Questo coefficiente d'uso della tratta registra, da un lato, la maggiore o minore usura delle strutture stradali, dall'altro, la maggiore o minore pericolosità della tratta stessa derivante dall'andamento dei flussi, anche a determinati orari della giornata. Tale dato può essere individuato isolando nei rilevatori automatici già esistenti sulla strada il solo elemento afferente il numero di passaggi su base annua.

6. Certificazione generale della tratta e di tutte le tratte che compongono la strada (dal primo all'ultimo Km)

Tenendo conto del fatto che quanto sopra costituisce solo un'esemplificazione, i coefficienti summenzionati vanno miscelati sia a livello di singola tratta che complessivamente sull'intera strada, costituendo la base di rilevazione utile per una certificazione di sicurezza.

Conclusioni: questo progetto d'ingresso dovrà essere preliminarmente sottoposto agli organismi tecnici di Accredia per vagliarne la percorribilità sia ai fini proposti, sia anche ad altri di interesse ancor più generale, quale quello di rendere le strade italiane complessivamente più sicure.