



*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*  
*Dipartimento per le Infrastrutture, i sistemi*  
*informativi e statistici*

*Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle*  
*Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e*  
*Autostradali*

---

**NECESSITA' DI PROVVEDIMENTI LEGISLATIVI PER LA DETERMINAZIONE DEI**  
**LIVELLI DI RISCHIO ACCETTABILI PER LE COSTRUZIONI, LE**  
**INFRASTRUTTURE ED I SISTEMI DI TRASPORTO, E DEI RELATIVI SISTEMI DI**  
**GESTIONE DEI RISCHI**

E' ormai internazionalmente consolidato, sia a livello tecnico-scientifico che normativo, che la "sicurezza" non possa essere raggiunta in maniera certa ed assoluta (inesistenza del c.d. "rischio zero", concetto ormai unanimemente ritenuto superato), ma che costituisca il risultato di un processo più generale di "gestione del rischio", realisticamente e socialmente sostenibile che, sulla base delle conoscenze e risorse disponibili, consenta la programmazione e l'adozione delle misure atte a ricondurre, il rischio stesso, entro una soglia ritenuta socialmente accettabile dal legislatore.

Il più moderno concetto di "rischio", inevitabilmente valutato in termini probabilistici, rappresenta quindi un elemento di guida del processo di gestione ("risk management"). Gli indicatori del rischio devono infatti porsi l'obiettivo di sintetizzare e descrivere in modo più oggettivo ed efficace possibile l'insieme delle condizioni al contorno per guidare il processo verso una diffusa ed uniforme riduzione dei rischi stessi.

Ciò appare, anche in relazione ai recenti ripetuti accadimenti, particolarmente attuale e necessario nel settore delle infrastrutture (quali ponti, viadotti, gallerie, sistemi di trasporto, etc.), nel quale la numerosità degli elementi da considerare, i fenomeni di invecchiamento e vetustà e la generale criticità dello stato di conservazione degli stessi, la molteplicità ed eterogeneità dei soggetti responsabili della sicurezza delle singole opere (*gestori*), nonché l'estrema esiguità – in rapporto alle esigenze - delle risorse disponibili, rende non più procrastinabile affrontare il problema in termini generali di *gestione del rischio*, al fine della valutazione dei rischi di rete e dei singoli componenti, della programmazione dei conseguenti interventi, della necessaria classificazione ed individuazione delle priorità di intervento (di valutazione e/o monitoraggio più accurato, di ripristino/manutenzione straordinaria, di eventuale limitazione di traffico/funzionalità, etc.), adottate sulla base di valutazioni razionali, oggettive, il più possibile ripetibili ed uniformi, che tengano doverosamente conto delle esigenze derivanti dalla tutela della pubblica incolumità ed, al contempo, dalla necessaria funzionalità delle opere nel raggiungimento dei propri obiettivi



*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*  
*Dipartimento per le Infrastrutture, i sistemi*  
*informativi e statistici*

*Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle*  
*Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e*  
*Autostradali*

essenziali (esigenze di mobilità di persone e beni, sviluppo economico e coesione territoriale, etc.).

Su questo si fondano tutte le più moderne normative internazionali<sup>1</sup>, e su questo si basano, soprattutto, anche le più recenti espressioni normative nazionali nel settore delle costruzioni e delle infrastrutture, quali le *Norme Tecniche per le Costruzioni* (D.M. 14.01.2018) e, via via più esplicitamente, le *Linee guida per la classificazione del rischio sismico delle costruzioni* (D.M. 28.02.2017 e s.m.i.), base per il c.d. “*Sismabonus*”, fondamentale elemento di incentivazione degli investimenti nel recupero dello sterminato patrimonio edilizio esistente del Paese, recentemente rafforzato dal c.d. “D.L. Rilancio”, nonché da ultimo, e con estrema chiarezza, le recentissime *Linee guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio dei ponti esistenti* (Consiglio Superiore dei LL.PP, Parere 88/2019 del 14.04.2020).

Su tale base, quindi, vengono forniti agli operatori economici ed alle Amministrazioni responsabili, chiari, univoci ed uniformi elementi di valutazione e gestione del rischio, tali da permettere una effettiva gestione e programmazione degli interventi, in un regime chiaro anche in termini di impiego delle risorse e di responsabilità, civili e penali, dei singoli operatori, in assenza dei quali l’Autorità giudiziaria può esercitare ampi spazi di intervento, fisiologicamente non omogenei e focalizzati su singole opere o ambiti di competenza, e si accrescono, conseguentemente, le incertezze dei singoli operatori economici e funzionari pubblici,

<sup>1</sup> Si veda anche a riguardo la:

- Direttiva 2004/54/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004 relativa ai requisiti minimi di sicurezza per le gallerie della rete stradale transeuropea;
- “HSE’s Decision making-process, 2001” dell’Health and Safety Executive (organismo governativo della Gran Bretagna competente in materia di tutela della salute e sicurezza nei settori lavorativi);
- Regolamento (UE) n. 402/2013 relativo al metodo comune di sicurezza per la determinazione e valutazione dei rischi;
- Direttiva (UE) 2016/798 relativa alla sicurezza delle ferrovie;
- “Guidelines for formal safety assessment for use in the IMO rule-making process, rev. 2015” dell’IMO (Organizzazione internazionale marittima competente in materia di sicurezza marittima),
- D.M. 28.10.2005 relativo alla sicurezza nelle gallerie ferroviarie;
- ISO 31000:2009, Risk management — Principles and guidelines;
- ISO/IEC 31010:2009 - Risk Management - Risk Assessment Techniques;
- ISO Guide 73:2009 - Risk Management – Vocabulary.
- California Airport Land Use Planning Handbook (2011), State of California, Department of Transportation, Division of Aeronautics. October 2011
- ENAC DIREZIONE CENTRALE REGOLAZIONE AEROPORTI. Ed. 1 del 12 gennaio 2010. Policy di attuazione dell’art. 715 del codice della navigazione - definizione della metodologia e della policy di attuazione del risk assessment
- ERM - Environmental Resources Management Ireland Ltd-“Calculation of Third Party Individual Risk: Determining Public Safety Zones for Airports”. Report February 2005.



*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*  
*Dipartimento per le Infrastrutture, i sistemi*  
*informativi e statistici*

*Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle*  
*Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e*  
*Autostradali*

---

contribuendo ad un insostenibile immobilismo, compresa la cosiddetta “burocrazia difensiva”.

La classificazione del rischio è un meccanismo che, partendo dalla identificazione dei fattori di rischio, delle sue componenti ed attributi statistici, porta alla sua quantificazione e classificazione. Ciò consente di costituire una base dati per un approccio decisionale efficiente, basato eventualmente su algoritmi logici e/o un monitoraggio dinamico delle grandezze che influenzano il rischio, anche nel caso della necessità di una sua valutazione in tempo reale.

L’obiettivo ultimo è, quindi, che tutti i gestori di infrastrutture e gli operatori dei sistemi di trasporto sviluppino, applichino e mantengano un **Sistema di Gestione per la Sicurezza**, mediante adozione di procedure e metodi (basati su riferimenti univoci e riconosciuti) per:

- l’individuazione della tipologia di rischio,
- la conseguente valutazione e classificazione del rischio e
- l’attuazione delle misure di controllo del rischio stesso,
- la programmazione degli eventuali interventi

dando così generale attuazione a quanto previsto dall’articolo 12, comma 4, del D.L. 109/2018 (c.d. “Decreto Genova”).

Si ritiene pertanto fondamentale ed improcrastinabile, al fine di garantire su base razionale uniformi livelli di sicurezza alle infrastrutture del Paese, essenziale per la sostenibilità del settore e lo sviluppo economico del Paese, l’adozione di uno o più provvedimenti legislativi che consentano l’emanazione, da parte del Governo, dei principi e delle metodologie necessarie per la determinazione dei livelli di rischio accettabile per le costruzioni, le infrastrutture ed i sistemi di trasporto, e per l’adozione ed uniformazione dei corrispondenti sistemi di gestione del rischio.

Roma, 20 luglio 2020.

Il Capo del Dipartimento per le Infrastrutture, i  
sistemi informativi e statistici del Ministero delle  
Infrastrutture e dei trasporti

Ing. Pietro Baratonò

Il Direttore dell’Agenzia Nazionale per la  
Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture  
Stradali e Autostradali

Ing. Fabio Croccolo