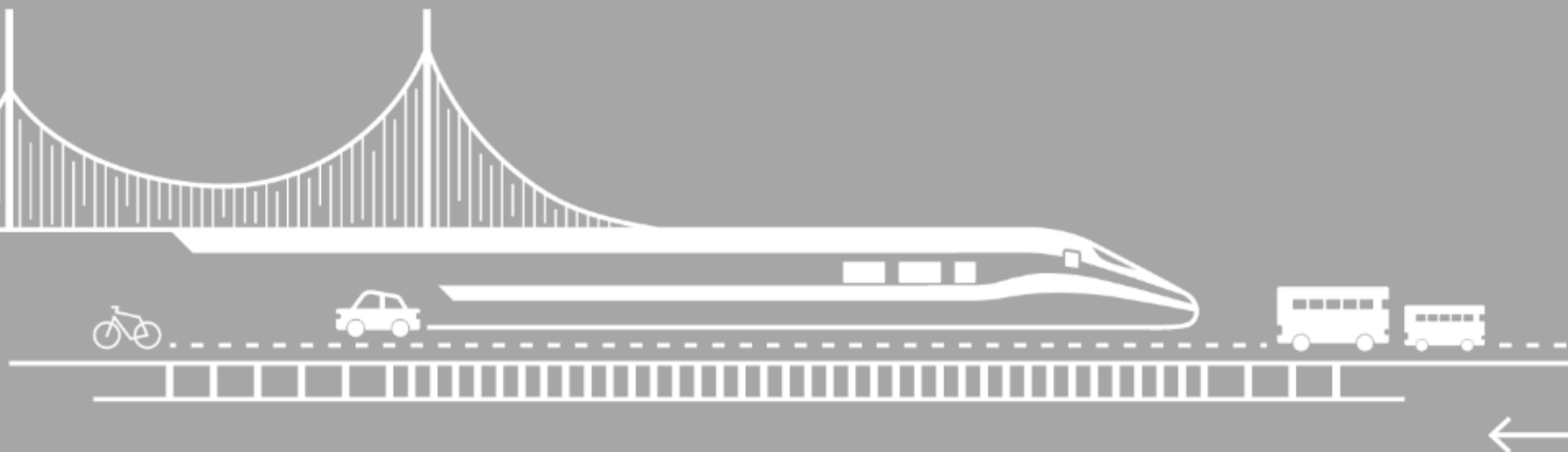


La Responsabilità dei gestori delle infrastrutture stradali

Avv. Nicola Rubino

Direttore Appalti e Acquisti di ANAS S.p.A.

Roma, 16 maggio 2025



Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

Overview



VIAGGIATORI /
ANNO (Mln)

~800



Linee ferroviarie (Km)

~17.000



Strade (Km)

~30.000



Treni/giorno su rete RFI

~10.000



Veicoli/giorno su strada (Mln)

~7



Merci trasportate (Mln t)

~36



Persone

~92.000 (di cui 9.000 estero)

FOCUS INFRASTRUTTURA

Ferroviaria



- ▶ ~1.670 Gallerie
- ▶ ~23.000 Ponti e Viadotti
- ▶ ~2.200 Stazioni

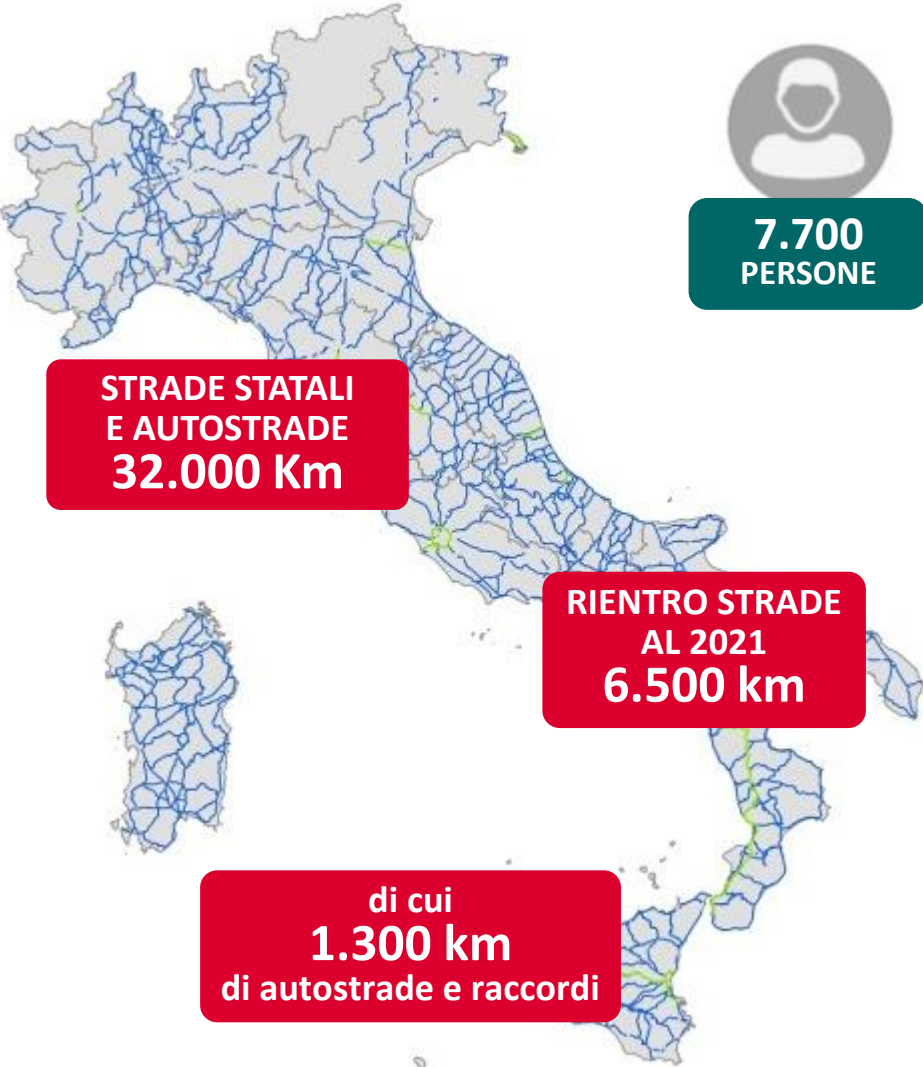
Stradale



- ▶ ~2.000 Gallerie
- ▶ ~18.000 Ponti e Viadotti
- ▶ ~1.200 Case cantoniere



3. ANAS, primario gestore della rete stradale in Europa



8 milioni di transiti passeggeri al giorno
400.000 veicoli merci al giorno

Responsabilità dei gestori delle infrastrutture stradali

INDIVIDUAZIONE DELLA RESPONSABILITÀ PER LA PREVENZIONE E L'INTERVENTO NEL DISSESTO IDROLOGICO

QUESTIONE PRINCIPALE

Nel caso si prefiguri su un tratto stradale una elevata pericolosità per «caduta massi», **chi e come dovrebbe prevenire e intervenire?**

Deve l'ente proprietario/gestore della strada avere **le competenze, gli strumenti tecnici e la disponibilità economica per gestire**, in maniera unitaria, **la problematica di un evento franoso**, ricollegabile al dissesto idrogeologico, e quindi **assumersene tutta la responsabilità?**

Chi o quali sono **gli altri soggetti amministrativi** con cui **condividere** la risoluzione del problema?

Responsabilità dei gestori delle infrastrutture stradali

Il quadro normativo di riferimento

Quadro normativo disarmonico in tema di rischio idrogeologico

Rende difficile l'individuazione dei soggetti di volta in volta competenti e genera incertezza

Conseguenze:

- ☐ La **manca** di una *governance* chiara, la **frammentazione** e **stratificazione** degli strumenti e degli enti, rende difficoltosa la ricostruzione della **filiera delle responsabilità e delle competenze**, creando un **sostanziale scollamento** tra i soggetti chiamati a programmare ed a pianificare con quelli deputati alla realizzazione, gestione e monitoraggio degli interventi e rendendo, di fatto, quasi nulla l'adozione di adeguate misure per l'attuazione dei necessari interventi di tutela.
- ☐ La mancanza di **unicità di un interlocutore centrale** che definisca linee guida e di indirizzo.
- ☐ Una **scarsa conoscenza della realtà** sulla quale si deve intervenire, la **manca di metodologie standard** di riferimento e la **scarsa condivisione dei dati** tra diverse amministrazioni ed organi tecnici.

Fonte: Relazione della Corte dei Conti 31 ottobre 2019

Responsabilità dei gestori delle infrastrutture stradali

Interventi normativi nel tempo

In Italia oltre il 90% dei quasi 8.000 Comuni sono a rischio di frane, alluvioni o erosione costiera. Tale grave situazione di rischio idrogeologico avrebbe richiesto da tempo un quadro normativo organico e adeguato alle esigenze di programmazione e realizzazione degli interventi di protezione necessari.

Un primo intervento in materia può farsi risalire alla Legge n.183/1989, contenente *Norme per il riassetto organizzativo e funzionale della difesa del suolo*; essa prevedeva la redazione dei Piani di bacino quali strumenti di programmazione delle azioni da porre in essere per la difesa del suolo, tramite le Autorità di Bacino.

L'approccio di tale normativa, orientato principalmente sui bacini idrografici, è stato poi sviluppato su ambiti più ampi con il D.Lgs. n.152/2006, il c.d. *Codice dell'Ambiente*. È questa la prima disciplina organica degli aspetti del suolo, del sottosuolo e delle risorse idriche.

Responsabilità dei gestori delle infrastrutture stradali

Interventi normativi: c.d. *Piano ProteggItalia*

Con D.P.C.M. del 20 febbraio 2019 è stato adottato il *Piano Nazionale per la Mitigazione del Rischio Idrogeologico, il Ripristino e la Tutela della Risorsa Ambientale (il c.d. Piano ProteggItalia)*.

Art. 1, comma 3 del DPCM: Il Piano “persegue l’**obiettivo** della formazione di un quadro unitario, ordinato e tassonomico degli interventi, concernente **l’assunzione dei fabbisogni**, la ripartizione relativa ad **ambiti e misure di intervento**; la sintesi delle **risorse finanziarie** disponibili; la ripartizione dei **carichi operativi** e il **piano delle azioni**; il **sistema di governance e delle collaborazioni istituzionali**; il **cronoprogramma delle attività**; i **risultati attesi**, anche in termini di impatti e benefici sociali ed economici, criteri più trasparenti di selezione degli interventi; un **sistema di reporting, monitoraggio e controllo di gestione**, opportunamente potenziato, anche mediante alimentazione e integrazione delle banche dati esistenti”.

Criticità:

- Le azioni previste dal Piano ProteggItalia, sono linee guida che, per la loro attuazione, richiedono interventi del legislatore e/o disposizioni amministrative, processi concertativi tra Amministrazioni, per la maggior parte sono ancora da realizzarsi;
- Carattere prettamente emergenziale degli interventi;
- Mancata armonizzazione dei criteri e procedure di spesa, dei criteri di monitoraggio, degli strumenti di pianificazione territoriali efficaci;
- Frammentazione dei poteri commissariali (delega ai Comuni) in tema di dissesto con relativa difficoltà di conoscenza degli interventi realizzati e da realizzare.

Responsabilità dei gestori delle infrastrutture stradali

Interventi normativi : la Figura del *Commissario*

- Con il D.L. 30 dicembre 2009 n. 195, è stata introdotta **la figura dei Commissari Straordinari** delegati per l'attuazione degli interventi di difesa del suolo, con il compito di provvedere ad assicurare lo svolgimento delle attività necessarie alla realizzazione degli interventi avvalendosi, ove necessario, dei poteri di sostituzione e di deroga.
- A partire dal 2014 le **funzioni commissariali sono state attribuite ai Presidenti di Regione**, i quali, nell'esercizio delle funzioni di commissari straordinari delegati contro il dissesto idrogeologico, svolgono le funzioni di coordinamento e realizzazione degli interventi funzionali a **garantire la salvaguardia del territorio** e la **mitigazione del rischio idrogeologico**.
- L'art. 36^{ter} del D.L. n. **77/2021** ha introdotto la figura del **Commissario di Governo per il contrasto al dissesto idrogeologico**.
 - Viene previsto che **gli interventi di prevenzione, mitigazione e contrasto al dissesto idrogeologico** - ivi compresi quelli finanziabili tra le linee di azione del PNRR - **siano qualificati come opere di preminente interesse nazionale**, aventi carattere prioritario.
 - I Presidenti delle Regioni ed i Comuni, ai quali le Regioni hanno delegato l'attuazione degli interventi (*principio di prossimità*), risulterebbero **responsabili dell'attuazione** degli interventi sul territorio regionale.

Responsabilità dei gestori delle infrastrutture stradali

La Responsabilità penale 1/2

La Corte di Cassazione, 3^a sez. pen., con sentenza n. 19507 del 7 maggio 2013, ha evidenziato come la **violazione delle disposizioni contenute negli strumenti pianificatori di settore comporti responsabilità penali**, in quanto tali strumenti, classificando determinate aree come ad **alto rischio** introducono, elementi di **prevedibilità** e di **evitabilità** di determinati eventi catastrofici

- *Il giudizio di prevedibilità dell'evento dannoso, ai fini della sussistenza dell'elemento soggettivo (colpa generica/colpa specifica), va compiuto tenendo conto della natura e delle dimensioni di eventi analoghi storicamente già verificatisi, ma valutando altresì se possa essere esclusa la possibilità che questi eventi possano avere dimensioni e caratteristiche più gravi o addirittura catastrofiche.*
 - l'utilizzazione del **criterio dell'agente modello** (*homo ejusdem professionis et condicionis*): si deve tener conto non solo di quanto l'agente concreto ha percepito, ma altresì di quanto l'agente modello avrebbe dovuto percepire valutando anche la possibilità di aggravamento di un evento dannoso in atto che non possano essere ragionevolmente escluse.
 - La prevedibilità dell'evento dannoso, ai fini dell'accertamento dell'elemento soggettivo del reato, va compiuto utilizzando anche **le leggi scientifiche** pertinenti, o, in mancanza di tali leggi, ricorrendo **alla verifica della concreta possibilità** che un evento dannoso possa verificarsi nella realtà.

Ex multis: Cass., Sez. IV Pen., n 58349/2018; Cass, Sez. IV Pen., n 16029/ 2019; ; Cass, Sez. IV Pen., n. 16761/2010; Cass, Sez. IV Pen., n. n 9252/2022

Responsabilità dei gestori delle infrastrutture stradali

La Responsabilità penale: il rapporto di causalità 2/2

Art. 40 C.P. – Rapporto di causalità

Nessuno può essere punito per un fatto previsto dalla legge come reato, se l'evento dannoso o pericoloso, da cui dipende l'esistenza del reato, non è conseguenza della sua azione od omissione.

Non impedire un evento, che si ha l'obbligo giuridico di impedire, equivale a cagionarlo.

- Ai fini dell'operatività della c.d. “**clausola di equivalenza**” (secondo comma dell'art. 40 c.p.) non è necessario che il titolare della posizione di garanzia sia direttamente dotato dei poteri atti ad impedire la lesione del bene garantito, essendo sufficiente che egli disponga dei mezzi idonei a sollecitare gli interventi necessari ad impedire l'evento dannoso. Un evento può essere imputato ad un soggetto solamente se questi poteva evitarlo (e l'ordinamento gli imponeva di evitarlo). L'**evitabilità** nei reati omissivi impropri si lega strettamente alla presenza di **un obbligo giuridico di impedire l'evento**.
- L'**accertamento** del nesso causale avviene attraverso leggi scientifiche:
 - **Leggi universali**: legge deduttiva che non conosce eccezioni (ogniqualevolta si riscalda una sbarra di ferro ad una determinata temperatura questa si dilata);
 - **Leggi scientifiche**: leggi che esprimono, non legami universali, esprimibile secondo la formula «*tutte le volte in cui ...*», ma legami di tipo statistico: dato l'evento A, l'evento B si verifica nel 70% dei casi. Esse da sole non sono sufficienti a dare una spiegazione dell'evento, possono bastare se e solo se esprimono un coefficiente percentualistico vicino alla certezza.

ATTENZIONE: Può accadere che nel processo penale non sia raggiunta la prova oltre ogni ragionevole dubbio della colpevolezza e il gestore venga assolto, mentre nel processo civile, dove magari si vede citato in giudizio ai sensi dell'art. 2051 c.c. per responsabilità da beni in custodia, venga condannato.

Responsabilità dei gestori delle infrastrutture stradali

Il Nuovo Codice della Strada (D.Lgs. n.285 del 30/04/1992)

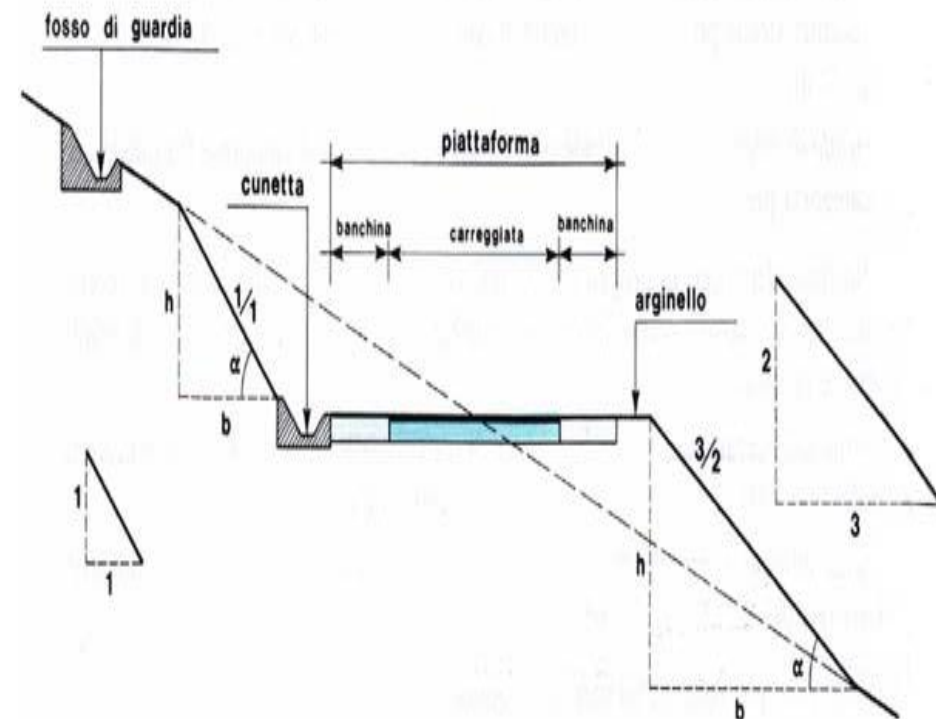
1/3

L'art. 3, comma 1, n. 44) del C.d.S. definisce la “**ripa**” come la *porzione di territorio immediatamente sovrastante o sottostante le scarpate del corpo stradale rispettivamente in taglio o in riporto sul terreno preesistente alla strada.*

Ai sensi dell'art. 3, c. 1 del C.d.S., per “**Confine stradale**” si intende il limite della proprietà stradale quale risulta dagli atti di acquisizione o dalle fasce di esproprio del progetto approvato; in mancanza, il confine è costituito dal ciglio esterno del fosso di guardia o della cunetta, ove esistenti, o dal piede della scarpata se la strada è in rilevato o dal ciglio superiore della scarpata se la strada è in trincea.

Riguardo i **profili di responsabilità**, l'art. 31 del C.d.S. prevede che le “ripe” debbano essere mantenute dai loro **proprietari** in modo tale che non si verifichino situazioni di pericolo (*i.e. impedire franamenti, cedimenti del corpo stradale, lo scoscendimento del terreno, prevenzione della caduta massi o di altro materiale sulla strada*) che possano recare eventuali danni e, a tale fine, i proprietari delle ripe sono tenuti a realizzare, dove necessario, **opere di mantenimento ed evitare interventi che siano in grado di provocare criticità al piano stradale**

Rilevano gli **obblighi manutentivi** in capo ai **proprietari** relativamente alle aree esterne al confine stradale.



Responsabilità dei gestori delle infrastrutture stradali

Il Nuovo Codice della Strada (D.Lgs. n.285 del 30/04/1992) – Ripartizione dei poteri e delle competenze 2/3

- L'art. 30 del C.d.S. statuisce che *“la **costruzione** e la **riparazione** delle opere di sostegno lungo le strade ed autostrade, qualora esse servano unicamente a difendere ed a sostenere i fondi adiacenti, sono a carico dei proprietari dei fondi stessi; se hanno per scopo la stabilità o la conservazione delle strade od autostrade, la costruzione o riparazione è **a carico dell'ente proprietario della strada**”*.
- L'art. 14 del C.d.S. definisce e stabilisce che “ Gli **enti proprietari delle strade**, allo scopo di garantire la sicurezza e la fluidità della circolazione, provvedono:
 - I. alla **manutenzione, gestione e pulizia** delle strade, delle loro pertinenze e arredo, nonché delle attrezzature, *impianti e servizi*;
 - II. al **controllo tecnico** dell'efficienza delle strade e relative pertinenze;
 - III. alla **apposizione e manutenzione della segnaletica prescritta**”.

Spetta **comunque** all'**ente gestore** il compito di provvedere alla manutenzione, gestione e pulizia della sede stradale ai sensi dell'art.

14 del C.d.S., compito che non dovrebbe intendersi esteso alle aree estranee circostanti.

Responsabilità dei gestori delle infrastrutture stradali

Il Nuovo Codice della Strada (D.Lgs. n.285 del 30/04/1992) – Orientamenti giurisprudenziali 3/3

PRIMO ORIENTAMENTO – restrittivo

Cass. Civ., Sez. III, 14 luglio 2004, n 13087; Cass. Civ. n 10112/2000:

«l'ente proprietario della strada ha l'obbligo di provvedere alla manutenzione, gestione e pulizia della sede stradale e delle sue pertinenze, per assicurare la sicurezza degli utenti della strada, ma tale obbligo non si estende alle zone estranee ad esse e circostanti, mentre, grava sui proprietari delle ripe dei fondi laterali alle strade l'obbligo di mantenerle in modo da impedire e prevenire situazioni di pericolo connesse a franamenti o scoscendimenti del terreno, o la caduta dei massi o altro materiale sulla strada, dove per ripe devono intendersi le zone immediatamente sovrastanti e sottostanti la scarpata del corpo stradale».

SUCCESSIVO ORIENTAMENTO - estensivo

Cass. Civ., sez. III, n. 19610/2021

Emerge una **diversa declinazione** degli oneri ed obblighi di vigilanza ed intervento da parte dell'ente proprietario, **la cui custodia non è limitata alla sola carreggiata, ma si estende ai margini della carreggiata ed altresì più ampiamente ai margini, agli elementi accessori e pertinenze, anche inerti.**

La circostanza che l'adozione di specifiche misure di sicurezza non sia prevista da alcuna norma astrattamente riferibile ad una determinata strada comunque non esime la P.A. dal «*valutare se la medesima possa in concreto costituire un rischio per l'incolumità degli utenti.*»

Risulta configurabile in capo alla P.A.:

- ✓ Colpa specifica, in caso di **inosservanza di specifiche norme prescrittive**;
- ✓ Colpa generica, in caso di **violazione delle regole generali di prudenza e di perizia.**

Responsabilità dei gestori delle infrastrutture stradali

La legislazione ordinaria: dal principio del *neminem laedere* alla responsabilità da cose in custodia 1/2

Dottrina e giurisprudenza, in materia di responsabilità della P.A. per insidia stradale in favore dell'utente danneggiato dall'utilizzo di beni demaniali in ragione **dell'omessa o di insufficiente manutenzione delle strade pubbliche**, hanno ritenuto applicabile:

- Dapprima il limite dell'art. **2043** c.c. – *lex Aquilia* - criterio di imputazione del ***neminem laedere*** - *l'ente proprietario della strada aperta al pubblico transito è tenuto a far sì che essa non presenti per l'utente una situazione di pericolo occulto, caratterizzata congiuntamente dall'elemento obiettivo della non visibilità e da quello soggettivo della non prevedibilità del pericolo.*
- Successivamente, il criterio di imputazione della **responsabilità da cose in custodia** ex art. **2051** c.c., precisando che l'**esclusione** di tale responsabilità sia da ricondurre **solo all'oggettiva impossibilità dell'esecuzione del potere di controllo**, il cui onere della prova gravava sulla stessa P.A.
 - Il «**rischio da custodia**»: il 2051 c.c. ha la funzione di imputare la responsabilità a chi si trova nelle condizioni di **controllare i rischi inerenti alla cosa** che trova piena giustificazione in ragione dei poteri che la particolare relazione con la cosa attribuisce al custode. La responsabilità ex art. 2051 c.c. integra, quindi, un'ipotesi di vera e propria **responsabilità oggettiva**.
 - «**idoneità al documento**»: la prova del nesso causale si ritiene assolta con la dimostrazione che l'evento si è prodotto come conseguenza normale della particolare condizione, potenzialmente lesiva, posseduta o assunta dalla cosa, in ragione di un processo in atto o di una situazione determinatasi, ancorché provocati da elementi esterni.

Responsabilità dei gestori delle infrastrutture stradali

La legislazione ordinaria: dal principio del *neminem laedere* alla responsabilità da cose in custodia 2/2



La responsabilità dell'ente gestore della strada **non risulta esclusa o quantomeno mitigata** neppure in caso di presenza di segnale stradale "*caduta massi*" che, come previsto dall'art. 98 del Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della Strada, deve essere installato per presegnalare un tratto di strada ove esiste pericolo per la caduta di massi o l'eventuale presenza dei medesimi sulla carreggiata. Tale segnaletica rileverebbe, infatti, la **consapevolezza** nell'ente proprietario **della pericolosità** del tratto stradale rendendo l'eventuale evento assolutamente prevedibile.

In definitiva, la P.A., nell'esercizio del suo potere discrezionale di vigilanza, controllo e manutenzione dei beni di natura demaniale, trova un limite nelle **norme di legge o di regolamento**, nelle **norme tecniche** e in quelle di **comune prudenza e diligenza**, nonché nella norma primaria e fondamentale *ex art. 2051 c.c.*:

- con riferimento alle situazioni di **pericolo immanentemente** connesse alla struttura o alle pertinenze della strada;
- la responsabilità è **esclusa** solo dal **caso fortuito** ed in presenza di **forza maggiore** (*vis maior cui resisti non potest*), essendo, peraltro, gli stessi configurabili in relazione a situazioni provocate dagli stessi utenti, ovvero da una repentina e non specificamente prevedibile alterazione dello stato della cosa che, **nonostante l'attività di controllo e la diligenza impiegata allo scopo di garantire un intervento tempestivo**, non possa essere rimossa o segnalata, per difetto del tempo strettamente necessario a provvedere (*ex multis Cass. civ. n. 8157/2009; Cass. civ., n 7763/2007; Cass. civ., n 2308/2007*).

Responsabilità dei gestori delle infrastrutture stradali

Legge n.41/2016: Introduzione del reato di omicidio stradale e del reato di lesioni personali stradali

La legge ha introdotto due nuovi reati punibili entrambi a **titolo di colpa**:

omicidio stradale
(art. 589 bis c.p.)

**lesioni personali stradali
gravi e gravissime**
(art. 590 bis c.p.)

In caso di sinistro che provochi eventi lesivi per effetto della violazione di specifiche prescrizioni del Codice della Strada sulla gestione e manutenzione della strada, i reati potrebbero configurare le ipotesi di omicidio stradale e lesioni stradali.

Considerata la previsione dell'art.14 del *Codice della Strada*, ne **deriva** che i soggetti a carico dei quali **grava**, per il ruolo ricoperto, un **obbligo di garanzia finalizzato alla tutela della sicurezza della strada** possono essere chiamati a rispondere del reato in questione ex **art.40 c.p.**

- In particolare, con l'applicazione delle norme citate la posizione dei soggetti preposti a tutela della sicurezza stradale potrebbe **aggravarsi** anche in termini di **procedibilità** del reato e di prescrizione più lunga.

Responsabilità dei gestori delle infrastrutture stradali

Casistica

1/2

I Caso: a seguito di un crollo di massi il gestore della strada veniva convenuto in giudizio perché ritenuto responsabile di non aver dotato il tratto stradale di adeguate misure di sicurezza.

- La **Consulenza Tecnica d'Ufficio** espletata nel corso del giudizio poneva in evidenza la dimensione del masso precipitato dal costone, di estensione pari all'intera sezione stradale, per cui l'apposizione di barriere e/o spallette in cemento a bordo della carreggiata lato monte a nulla sarebbe valsa per contenere la caduta di massi di grandi dimensioni;
- L'alterazione dell'equilibrio idrogeologico del costone avrebbe richiesto, già dai primi segnali di pericolo, l'esecuzione di lavori di consolidamento del costone consistenti nel disgaggio dei massi e successivo posizionamento di reti paramassi di competenza di altre Amministrazioni.
- Considerato che l'intervento omesso, se realizzato, non avrebbe comunque impedito l'evento dannoso, alcuna responsabilità è stata riconosciuta in capo al gestore della strada.



In tema di responsabilità per omissione, il giudice, nel valutare la c.d. *causalità omissiva*, deve **verificare che l'evento non si sarebbe verificato** se l'agente avesse posto in essere la condotta doverosa impostagli, con **esclusione di fattori alternativi**, ed il relativo accertamento deve essere condotto attraverso l'enunciato "**controfattuale**", ponendo al posto dell'omissione il comportamento alternativo dovuto, onde verificare se la condotta doverosa avrebbe evitato il danno lamentato dal danneggiato (cfr. Cass. n. 2085/2012).

Responsabilità dei gestori delle infrastrutture stradali

Casistica

2/2

II Caso: un dissesto idrogeologico su una autostrada causa il crollo delle opere di sostegno a protezione dell'autostrada.

- La causa scatenante veniva attribuita ai particolari eventi meteorici verificatisi nel periodo precedente la frana, che pur essendo di notevole intensità non venivano considerati così eccezionali da poter integrare un'ipotesi di caso fortuito. Per contro, sono emerse problematiche connesse alla progettazione originaria;
- in tema di individuazione di responsabilità, da tali approfondimenti peritali potrebbero concretizzarsi eventuali addebiti a carico di progettisti e di soggetti preposti al controllo ed alla validazione del progetto, per scarsa diligenza od omessa vigilanza.



Al fine di poter esonerare l'ente proprietario da eventuali responsabilità, lo studio e l'analisi del rischio e dell'evento di dissesto dovrebbero far **emergere il carattere eccezionale**, anomalo ed atipico della frana e, dunque, la sua imprevedibilità.

III Caso: un motociclista percorrendo una strada Statale, veniva colpito da massi staccatisi da un terreno adiacente. Pertanto, conveniva in giudizio il proprietario del fondo interessato dagli smottamenti e l'Ente proprietario e gestore della strada per il risarcimento dei danni subiti a causa del sinistro.



Essendo funzione primaria dell'ente garantire la sicurezza della circolazione e spettando all'ente, tra l'altro, il compito di adottare i provvedimenti necessari ai fini della sicurezza del traffico sulle strade e in relazione alle quali essa esercita i diritti e i poteri attribuiti all'ente proprietario, poco importa stabilire su chi dovesse, in definitiva, gravare il costo economico del risanamento delle sponde laterali.

Responsabilità dei gestori delle infrastrutture stradali

La gestione del Rischio: Obiettivo sicurezza

1/3

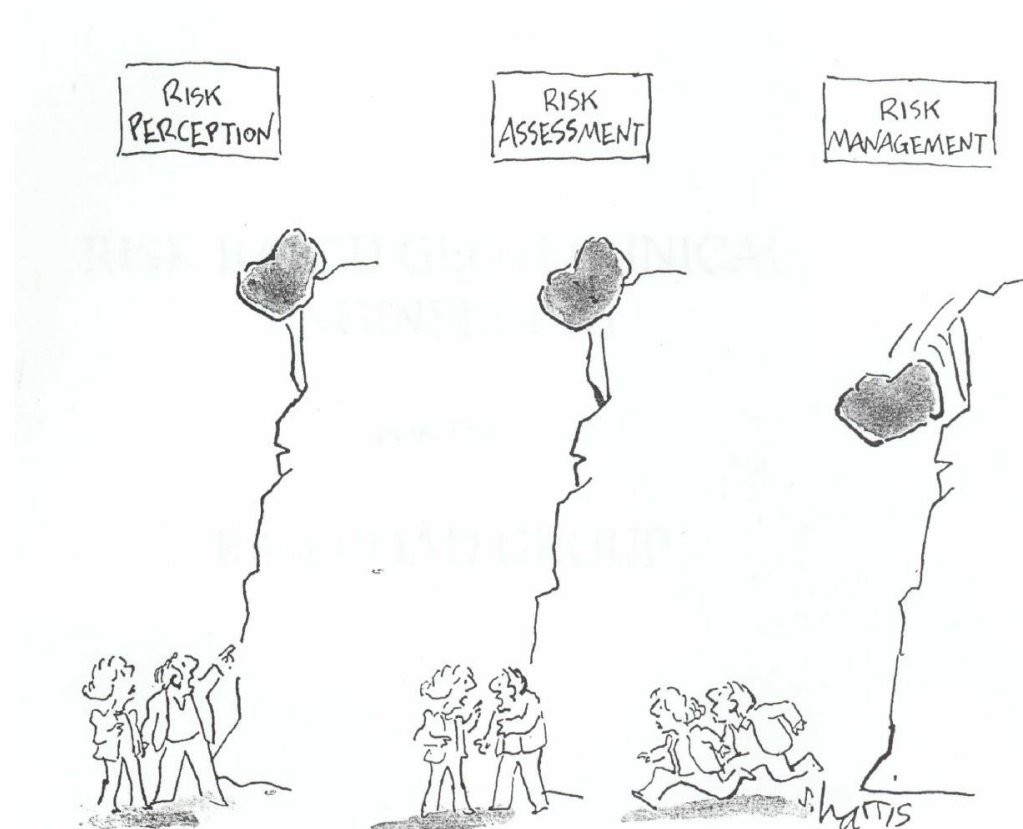
La caduta massi rappresenta uno di quei casi in cui è evidente che si tratta di un “**rischio naturale**”, legato all’estrema fragilità del territorio italiano ed al conseguente **dissesto idrogeologico diffuso**, che va pertanto inquadrato in un’ottica di pianificazione territoriale al fine di **garantire la Gestione del Rischio**.



PERSEGUIMENTO OBIETTIVO SICUREZZA

- **Pericolo**: pericolosità che tiene conto della probabilità di accadimento dell’evento dannoso
- **Rischio**: percezione socialmente costruita la cui gestione richiede valutazione e pianificazione

La sicurezza deve essere garantita in via preventiva mediante un sano **processo di pianificazione e realizzazione degli interventi** e **non** solo per via giudiziaria *ex post*.



Responsabilità dei gestori delle infrastrutture stradali

La gestione del Rischio: Approccio Proattivo

2/3

- Un **sistema pro-attivo** prevede che le aree problematiche siano **sistematicamente identificate**, venga data loro una **priorità** e da ultimo **sistematicamente**, conduce ad un uso più **efficiente** ed **economico** delle risorse, così come **aumenta la sicurezza** degli interventi e la **fiducia** dell'opinione pubblica.
- Tali sistemi di gestione non prioritizzano i siti sulla base della pericolosità, bensì su quella del rischio, mostrando così la differenza sostanziale tra **PERICOLO CADUTA MASSI** (cartello) e **RISCHIO CADUTA MASSI** (valutazione, progetto, esecuzione).
- La **prevedibilità** deve coincidere proprio con il fatto che il rischio è insito nelle procedure e nei documenti tecnici approvati e conosciuti. Tale prevedibilità a sua volta determina **l'esigibilità di comportamento** da parte dell'ente gestore.
- Deve essere ritenuto **responsabile** il gestore che, essendo a conoscenza di determinati potenziali eventi dannosi, non utilizza tutte le risorse che ha a disposizione per assumere le misure correlate alla mitigazione del rischio.

Esempi Virtuosi in Italia nella gestione del dissesto idrogeologico:

Valle D'Aosta e Provincia Autonoma di Bolzano

In particolare, il Dipartimento dei Lavori Pubblici della Provincia Autonoma di Bolzano ha scelto di utilizzare una strategia che prevede non soltanto **l'implementazione di un catasto informatizzato sul patrimonio delle opere di protezione esistenti**, ma che sia anche un efficace strumento di decisione, mediante lo sviluppo di uno strumento operativo denominato **"Protocollo"** che consente di definire le priorità di intervento e distribuire le risorse disponibili in maniera oggettiva.

Questa procedura permette di stimare in maniera rapida e semplice il livello di pericolosità a cui un determinato tratto di strada è soggetto, evitando così di agire in condizioni di estrema urgenza.

Responsabilità dei gestori delle infrastrutture stradali

La gestione del Rischio: Performance management

3/3

Un ausilio per agevolare la gestione pro-attiva è l'introduzione del concetto di **asset** e di **valutazione** della relativa **performance**.

La gestione della performance (performance management) è ritenuto un approccio sistematico: i gestori pertanto, nello stabilire gli obiettivi, devono includere sia gli asset (beni) che devono essere controllati, sia i livelli di rischi associati, incluso i criteri di accettazione.

Criteri di ragionevolezza
Criteri di proporzionalità



Cultura della
Responsabilità

In Italia è stata recentemente introdotta **la valutazione relativa ai ponti e viadotti e gallerie.**



Ma c'è ancora tanta strada da fare...

Grazie per l'attenzione

