

**PREMESSA**

La Relazione annuale al Parlamento, prevista dall'art. 15, comma 4, **del decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264**, concerne la sicurezza delle **gallerie stradali** di lunghezza superiore a 500 metri, appartenenti alla rete transeuropea, ed è diretta ad inquadrare gli interventi di adeguamento realizzati nell'ultimo anno, quelli in corso e quelli programmati in ottemperanza alle disposizioni nazionali e comunitarie. Tali informazioni sono riportate con riguardo al contesto generale che tiene conto sia della distribuzione delle gallerie sul territorio nazionale, che dell'incidentalità rilevata nelle stesse.

In particolare, sono oggetto della Relazione i seguenti temi:

- I. analisi del quadro normativo di riferimento;
- II. rappresentazione della dotazione fisica delle gallerie e analisi della relativa incidentalità;
- III. descrizione della situazione italiana in rapporto agli altri Stati Membri dell'Unione Europea;
- IV. descrizione delle principali attività svolte dalla **Commissione permanente per le gallerie** quale Autorità amministrativa deputata in Italia allo svolgimento delle attività di monitoraggio e controllo degli adempimenti previsti dalla normativa nazionale ed europea in materia di sicurezza in galleria;
- V. individuazione e analisi degli interventi di adeguamento effettuati.

La Relazione è stata predisposta dal gruppo di lavoro presieduto dall'arch. Ornella Segnalini, Presidente della V Sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e Presidente della citata Commissione permanente per le gallerie (Commissione istituita ai sensi dell'articolo 4, comma 1, del decreto legislativo del 5 ottobre 2006, n. 264).

I dati presentati, aggiornati al 30 giugno 2013, sono stati elaborati sulla base di quanto fornito:

- dalla Struttura di Vigilanza sulle Concessioni Autostradali (in seguito SVCA), con nota prot. 4277 - P del 14 maggio 2013, che ha raccolto e trasmesso le informazioni provenienti dai gestori delle gallerie che insistono sulle autostrade in concessione della rete TERN;
- dall'ANAS, in relazione alle strade e autostrade in gestione diretta, con nota protocollo 86098-P del 26 giugno 2013.

Quanto sopra in risposta alle specifiche richieste della Commissione permanente per le gallerie formulate in data 27 marzo 2013 (note n. 2953 e 2956).

## I. QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO

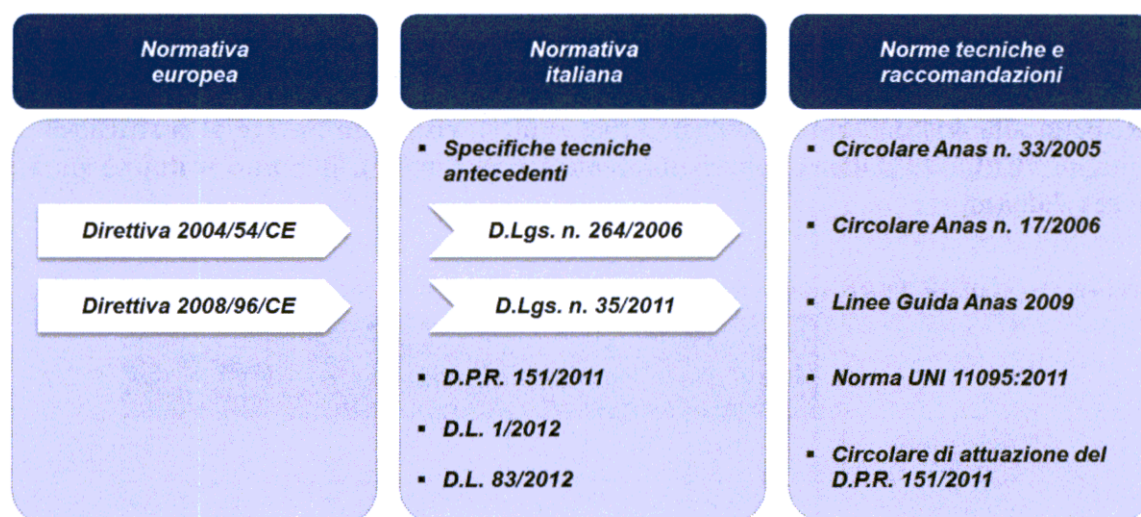
Il quadro legislativo della sicurezza nelle gallerie è delineato, a livello europeo, da due Direttive:

- **2004/54/CE**, relativa ai requisiti minimi di sicurezza per le gallerie della rete stradale TERN;
- **2008/96/CE**, che regola la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali.

A livello nazionale, la principale normativa di riferimento per la sicurezza nelle gallerie stradali è costituita dal decreto legislativo del 5 ottobre 2006 n. 264 (in seguito D.Lgs. 264/2006), con il quale è stata recepita, nell'ordinamento nazionale, la citata Direttiva 2004/54/CE, relativa ai requisiti minimi di sicurezza per le gallerie della rete stradale TERN.

Degni di nota sono anche il decreto legislativo n. 35 del 15 marzo 2011 con il quale è stata recepita, nell'ordinamento nazionale, anche la Direttiva 2008/96/CE, ed il decreto del Presidente della Repubblica n. 151 del 1° agosto 2011 con il quale è stata disciplinata la materia relativa alla prevenzione degli incendi e rispetto al quale il 29 gennaio 2013 è stata pubblicata la circolare Esplicativa n.1 del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'Interno, relativa all'attuazione da parte dei gestori delle gallerie stradali degli adempimenti amministrativi introdotti dal citato D.P.R. 151/11.

Figura 1 – Quadro di riferimento normativo



## II. RAPPRESENTAZIONE DELLA DOTAZIONE FISICA DELLE GALLERIE E ANALISI DELLA RELATIVA INCIDENTALITÀ

### - Patrimonio Gallerie

Ricadono nell'ambito di applicazione del D.Lgs. 264/2006 gallerie il cui progetto preliminare è stato approvato successivamente al 1° maggio 2006 (articolo 8), gallerie il cui progetto preliminare è già stato approvato, ma che non sono state aperte al traffico entro il 1° maggio 2006 (articolo 9) e gallerie già aperte al traffico alla data del 30 aprile 2006 (articolo 10).

Rispetto alle suddette categorie, il patrimonio di gallerie al 30 giugno 2013, appartenenti alla rete stradale TERN di lunghezza superiore a 500 metri, siano esse già in esercizio, in fase di costruzione o allo stato di progetto, è così costituito:

Tabella 1 – Gallerie e fornici TERN

	Fornici*	Sviluppo totale Fornici (km)	Gallerie	Sviluppo totale Gallerie (km)
Aperti al traffico al 30 aprile 2006 (articolo 10)	518	609,50	275	318,42
Con progetto preliminare approvato entro il 1° maggio 2006 (articolo 9)	134	145,03	71	79,12
Con progetto preliminare non approvato entro il 1° maggio 2006 (articolo 8)	111	220,63	58	116,42
<b>Totale</b>	<b>763</b>	<b>975,16</b>	<b>404</b>	<b>513,96</b>

Fonte: dati forniti dai gestori tramite SVCA e da ANAS, 2013

(\*) La maggior parte delle gallerie è composta da due fornici, uno per ciascun verso di marcia

Rispetto alle 404 gallerie individuate (763 fornici), **risultano aperte al traffico, al 30 giugno 2013, 349 gallerie (corrispondenti a 658 fornici), per uno sviluppo pari a circa 768 km.**

Tabella 2 – Gallerie TERN adeguate aperte al traffico al 30 giugno 2013

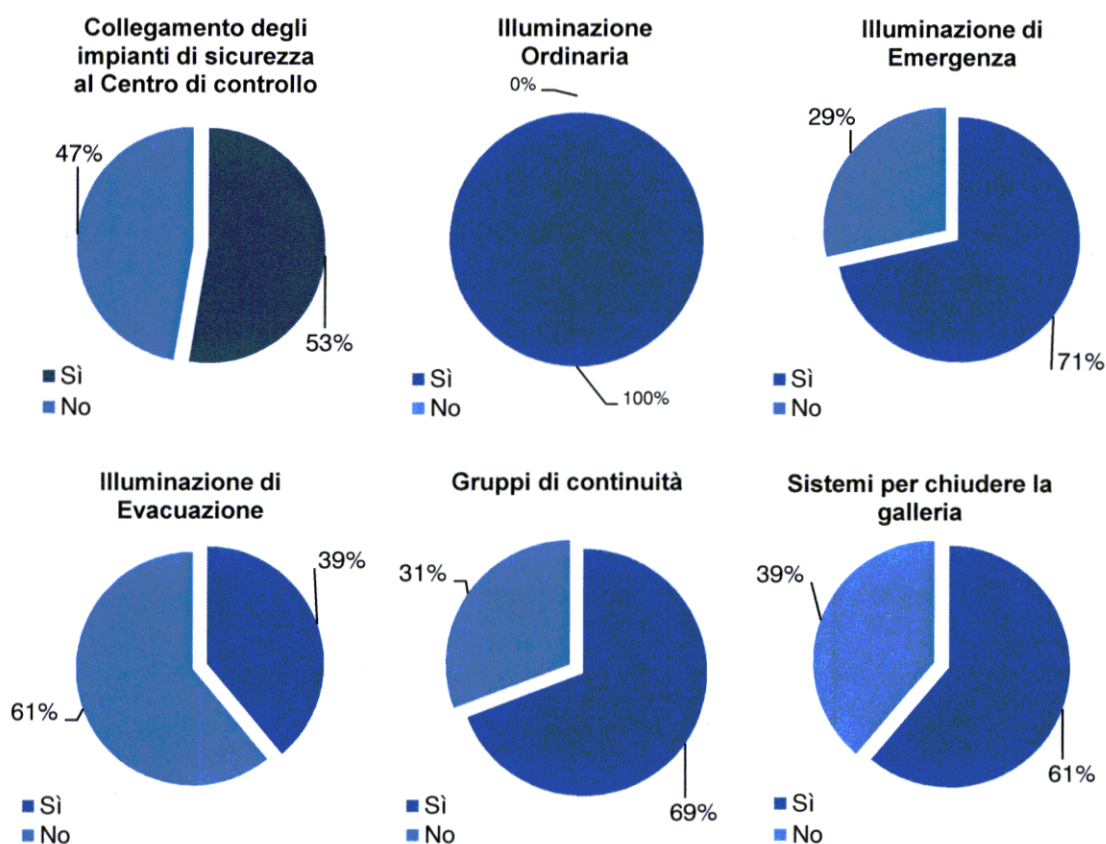
	Gallerie da adeguare	Gallerie completamente adeguate	Gallerie parzialmente adeguate	Gallerie totali
Fornice unico	40	1	2	41
Fornice doppio	243	64	36,5	307
Fornice triplo	0,5	0,5	0,5	1
<b>Totale</b>	<b>283,5</b>	<b>65,5</b>	<b>39</b>	<b>349</b>
<b>%</b>	<b>81%</b>	<b>19%</b>	<b>11%</b>	<b>100%</b>

Fonte: dati forniti dai gestori tramite SVCA e da ANAS, 2013

Delle 349 gallerie aperte al traffico, il **30%** risulta ricadere nella fascia di “accettabilità” dei livelli di rischio (allegato 3, punto 4 del D.Lgs.) e, pertanto, è da considerarsi conforme. Tuttavia, parte delle suddette gallerie, ancorché caratterizzate da un livello di rischio accettabile (n.39, 11%), sarà comunque oggetto di interventi di adeguamento ai requisiti minimi, tramite l’adozione di misure innovative, così come comunicato dai gestori. Tali interventi innovativi, essendo meno “invasivi” sul traffico, non generano innalzamenti dell’incidentalità, dei costi e conseguentemente ripercussioni sull’economia del territorio.

Dai dati forniti dai gestori è stato, inoltre, possibile aggiornare e approfondire il numero di gallerie dotate dei requisiti minimi previsti dal D. Lgs. 264/2006. Nei grafici seguenti sono sintetizzati i dati relativi ai fornic, in merito alla distribuzione di alcuni requisiti presenti nelle gallerie. In particolare, si nota che tutte le gallerie sono provviste di illuminazione ordinaria e che la maggior parte di queste sono dotate di misure di sicurezza quali l’illuminazione di emergenza, la connessione al centro di controllo o sistemi per chiudere la galleria.

**Grafico 1 – Distribuzione dei requisiti di sicurezza nelle gallerie della rete TERN.**



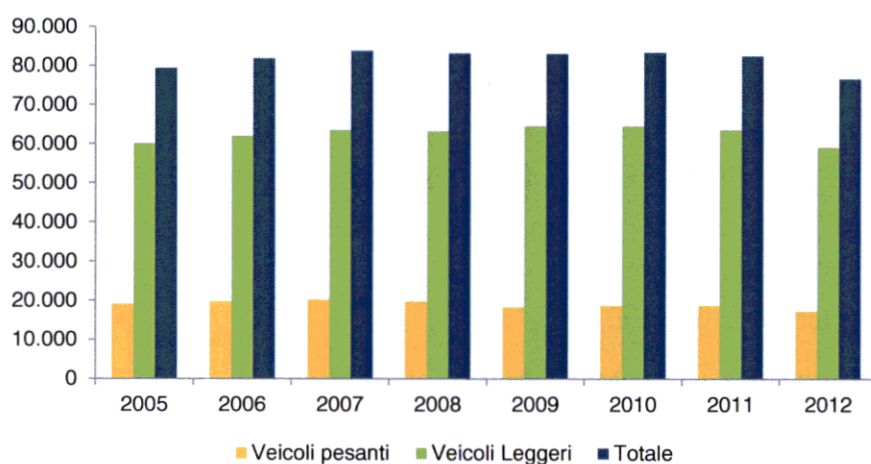
Fonte: dati forniti dai gestori tramite SVCA e da ANAS relativi al 96% del totale delle gallerie – 2013



### - Traffico e incidentalità

L'analisi del *trend* di traffico sulla rete autostradale negli ultimi anni evidenzia una lieve crescita fino al 2007, seguita da una contrazione a partire dalla crisi del 2008, che ha manifestato i suoi effetti sui mercati di produzione e di distribuzione delle merci. La flessione del traffico **ha assunto dimensioni rilevanti in particolare nel 2012**.

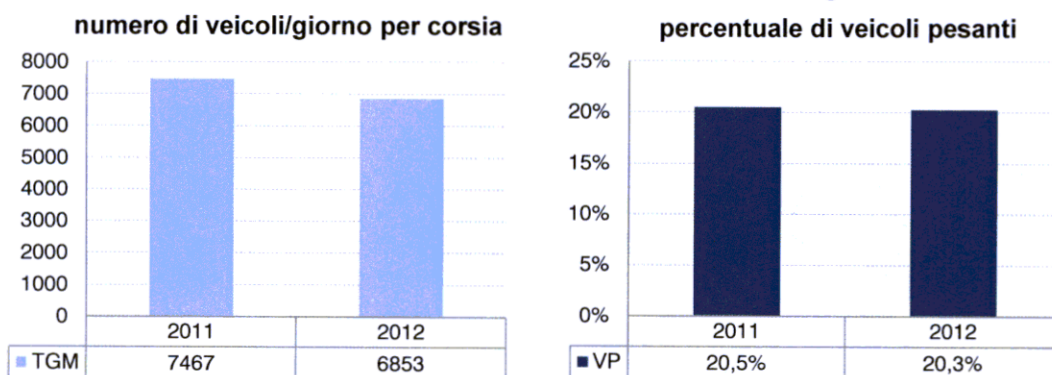
Figura 2 – Andamento del traffico sulla rete autostradale a pedaggio (numero veicoli)



Fonte: dati AISCAT, 2013

Un *trend* simile si riscontra nei dati di traffico in galleria. Dal confronto tra le medie del numero di veicoli per corsia, relative agli anni 2011 e 2012, si evidenzia una riduzione dell'ordine del -8,2%. Rimane sostanzialmente invariata la percentuale di veicoli pesanti sul traffico totale, che corrisponde, conseguentemente, ad un'analogia riduzione in termini assoluti.

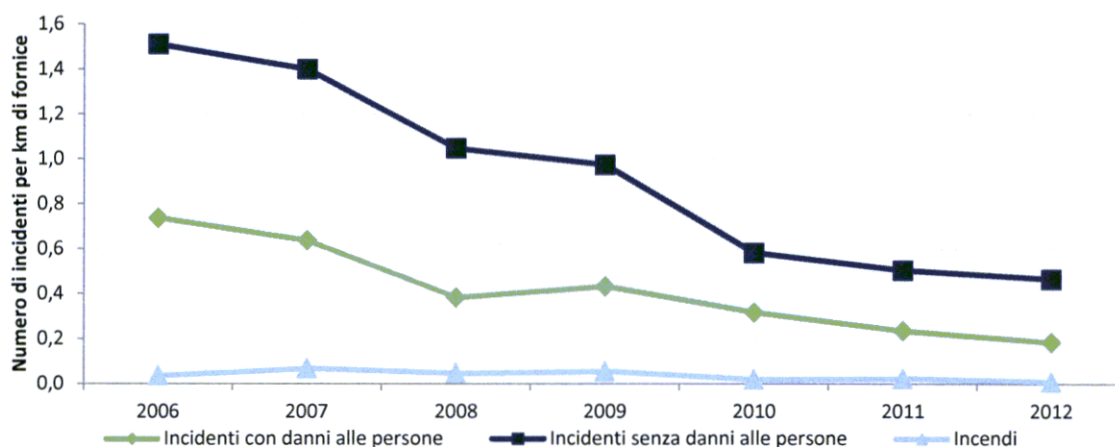
Grafico 2 – Valori di traffico relativi all'ultimo biennio (2011 – 2012) nelle gallerie TERN



Fonte: dati forniti dai gestori tramite SVCA e da ANAS, 2013

Per quanto riguarda gli incidenti in galleria, è possibile notare un trend continuamente decrescente dal 2006 al 2012, con una riduzione nell'ultimo anno considerato di quasi il 14% rispetto all'anno precedente.

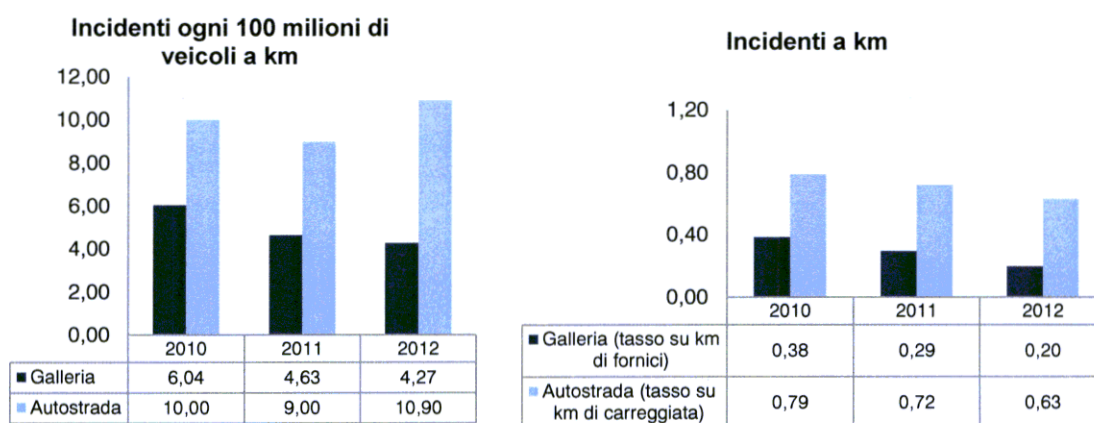
**Figura 3 – Incidentalità in galleria nel periodo 2006 – 2012**



Fonte: I dati relativi al periodo 2006-2009 sono stati estratti dalle precedenti Relazioni e si riferiscono alla sola rete a pedaggio. I dati relativi al periodo 2010-2012 sono stati comunicati dai gestori, tramite SVCA ed ANAS, nel corso del 2013.

In particolare, la figura seguente rileva che i valori dell'incidentalità in galleria sono inferiori di circa il 50% rispetto ai dati autostradali nel complesso e, sempre nel periodo 2011 – 2012, si registra una diminuzione del tasso di incidentalità in galleria (incidenti per TGM) del 32% a fronte di una riduzione del 12% sulla rete autostradale.

**Grafico 2 – Confronto incidentalità con danni alle persone in galleria e sulla rete autostradale nel suo complesso nel periodo 2010 – 2012**



Fonte: dati forniti dai gestori tramite SVCA e ANAS dati pubblicati dalla Polizia di Stato ([www.poliziadistato.it](http://www.poliziadistato.it)), anno 2013

La diminuzione degli incidenti è determinata da una molteplicità di componenti tra cui quelli legati al comportamento dell'utente stradale, generalmente più attento in ambiente confinato, ma anche dalla realizzazione degli interventi di adeguamento già effettuati e dall'attuazione di una serie di misure prioritarie per la sicurezza, anche di tipo gestionale, conseguenti anche all'attività ispettiva.