

**RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO
AI SENSI DELL'ARTICOLO 15, COMMA 4,
DEL DECRETO LEGISLATIVO 5 OTTOBRE 2006, N. 264**

**Interventi di adeguamento delle gallerie stradali realizzati nell'anno
2011 e previsti per l'anno 2012**

Executive summary

Roma, 30 giugno 2012

Introduzione

Il presente documento costituisce la sintesi della Relazione sottoposta all'attenzione del Parlamento, l'evoluzione della dinamica di attuazione delle previsioni del D. Lgs. 264/2006.

L'aspetto di maggior rilievo, in tal senso, è costituito dalla **necessità di completare entro l'aprile del 2019 l'adeguamento agli standard di sicurezza** stabiliti negli allegati tecnici al D. Lgs. 264/2006 dell'intero patrimonio delle gallerie TERN ricadenti nell'ambito di applicazione della normativa citata.

Contesto generale

Ricadono nell'ambito di applicazione del D. Lgs. 264/2006 **400 gallerie, di cui risultano aperte al traffico, al 30 giugno 2012, 346 (corrispondenti a 652 fornici), per uno sviluppo pari a circa 755 km.**

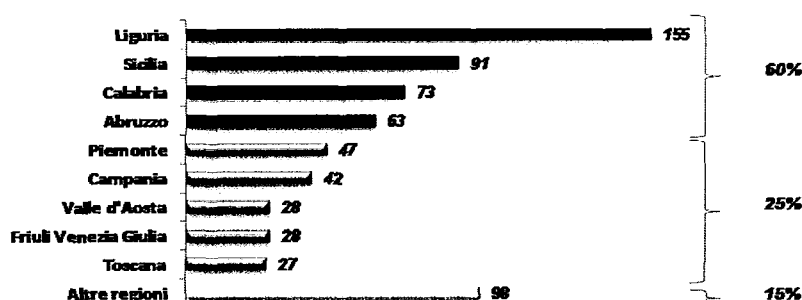
| | Sviluppo totale | | Sviluppo totale | |
|---|-----------------|---------------|-----------------|---------------|
| | Fornici | Fornici (km) | Gallerie | Gallerie (km) |
| Aperte al traffico al 30 aprile 2006 (articolo 10) | 518 | 609,50 | 275 | 318,42 |
| Con progetto preliminare approvato entro il 1° maggio 2006 (articolo 9) | 134 | 145,03 | 71 | 79,12 |
| Con progetto preliminare non approvato entro il 1° maggio 2006 (articolo 8) | 103 | 206,38 | 54 | 109,76 |
| Totale | 755 | 960,91 | 400 | 507,30 |

Delle 346 gallerie aperte al traffico, il **22% risulta conforme alla normativa citata.**

La restante parte del patrimonio risulta parzialmente conforme, poiché interessata da interventi di adeguamento in corso.

A livello territoriale, si evidenzia una particolare **concentrazione del patrimonio di gallerie nell'Italia meridionale e settentrionale** (in cui insiste la maggiore concentrazione di traffico transfrontaliero, circostanza che obbligherà a tener conto, durante i lavori di adeguamento nelle corrispondenti gallerie, degli effetti sui flussi di traffico internazionale).

Circa il 60% dei fornici è concentrato in sole quattro regioni, in ordine di numerosità: Liguria, Sicilia, Calabria e Abruzzo. In queste regioni, per le condizioni generali della circolazione, l'entità e la composizione del traffico, le caratteristiche delle aree attraversate, la scarsa disponibilità di percorsi alternativi ed ulteriori rilevanti fattori, quale l'assenza di un'adeguata viabilità alternativa in grado di assorbire il traffico proveniente dalla rete autostradale, porterebbe ad **impatti socio-economici e trasportistici negativi.**



Parte delle gallerie è caratterizzata da vetustà, da elevati valori del TGM, con una considerevole presenza di veicoli pesanti. Tale connotazione potrebbe portare alla valutazione, nel corso dei lavori di adeguamento delle gallerie, di misure integrative sulla gestione del traffico, causando un aggravio di costi diretti e soprattutto indiretti, questi ultimi a carico della comunità.

Interventi di messa in sicurezza

La realizzazione dei piani di adeguamento richiede un **elevato fabbisogno finanziario**, a fronte di una scarsità di risorse causata dalla crisi economica e dall'assenza di previsione di finanziamenti aggiuntivi (nel caso dei concessionari pubblici). Al riguardo l'art. 17 del decreto legislativo 264/2006 ha previsto espressamente, al comma 2: *“dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica”*; in seguito, non sono state reperite risorse aggiuntive od integrative per finanziare gli interventi necessari per l'adempimento degli obblighi assunti in sede comunitaria;

Ad oggi, infatti, è stato ultimato il 25% del totale degli interventi necessari a completare i piani di adeguamento previsti dalla normativa in oggetto.

| | Totale (dati in MEuro) |
|--|---------------------------|
| Interventi ultimati e in corso al 2012 | 704 |
| Interventi da effettuare per completare i piani di adeguamento | 2.020 |
| Totale | 2.724 |

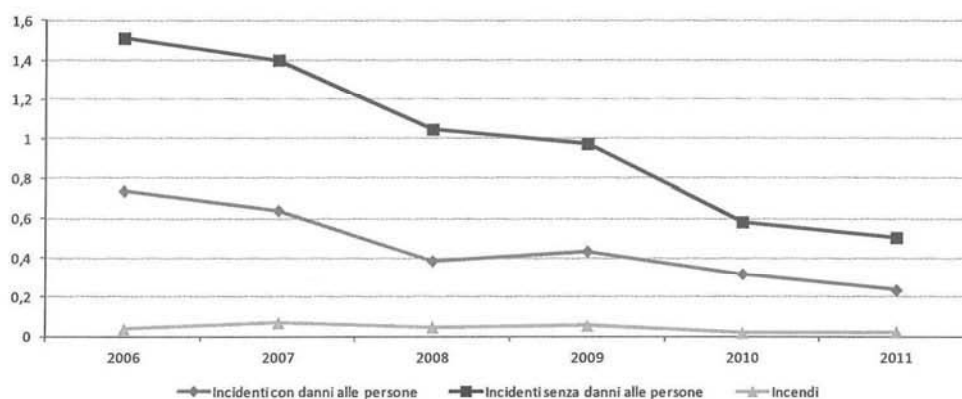
Oltre il 60% degli interventi effettuati riguarda la realizzazione di impianti di alimentazione elettrica e circuiti elettrici, di piazzole di sosta, nonché di vie di fuga / uscite di emergenza e illuminazione. Tali interventi risultano di notevole rilevanza ai fini della sicurezza degli utenti in galleria.

Infine, per dare conto della complessità dei piani di adeguamento, in relazione alla fattibilità degli interventi di miglioramento delle gallerie previsti dal D. Lgs. 264/2006, è necessario evidenziare in questa analisi la componente di costi indiretti, conseguente, ad esempio, alle limitazioni di esercizio in presenza di traffico sostenuto che, in alcuni casi, può incidere sulla mobilità di un intero quadrante della rete TERN.

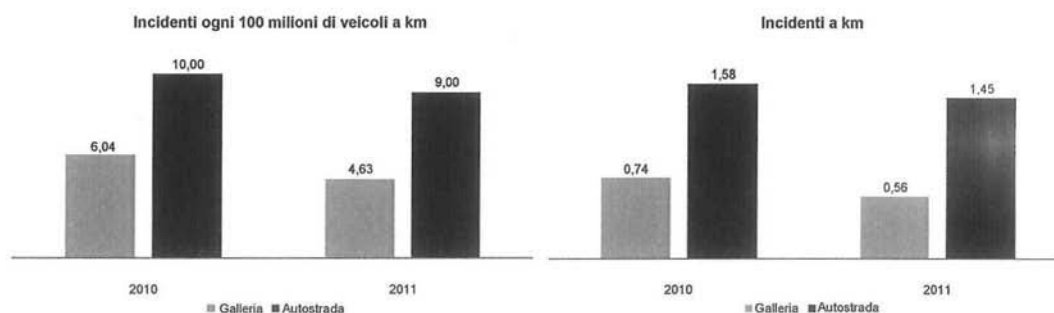
La presenza di significative difficoltà operative rispetto all'esecuzione degli interventi di adeguamento secondo quanto programmato. Pur essendo tali interventi, in molti casi, relativamente poco impattanti rispetto alla modifica fisica delle infrastrutture e alla realizzazione di opere civili (poiché sovente essi si concretizzano nell'implementazione delle dotazioni impiantistiche delle gallerie), l'esecuzione dei lavori comporta, in ogni caso, pesanti ripercussioni in termini di disturbo nell'esercizio delle reti stradali e di disagi sofferti dall'utenza.

Incidentalità

A fronte delle criticità suesposte, dal punto di vista dell'incidentalità si registra un *trend* positivo: un campione significativo mostra che in galleria, dal 2006, anno di entrata in vigore della direttiva comunitaria, ad oggi l'incidentalità si è ridotta notevolmente. Tale risultato è stato ottenuto attraverso un'ottimizzazione della spesa, che ha permesso di investire risorse nella realizzazione di interventi con minore costo, anche in termini di impatto sul traffico, ma con maggiore risultato per la sicurezza della vita umana.



Focalizzando l'attenzione sui soli dati d'incidentalità con conseguenze sulle persone, il confronto tra il Tasso Incidentalità lungo l'intera rete (tratte in aperto e tratte in galleria) e il medesimo tasso in Galleria evidenzia che **i valori di sicurezza in galleria sono migliori di quelli registrati sulle tratte autostradali nel complesso**, in ragione di un insieme di componenti, tra cui il fattore umano che implica un incremento dell'attenzione dell'utente in galleria.



Anche questi numeri confermano, quindi, la crescente sicurezza delle gallerie, determinata da un insieme di componenti, tra cui non solo gli interventi di adeguamento già effettuati, ma anche l'attuazione di interventi prioritari che presentano una maggiore facilità di realizzazione a fronte di una spesa relativamente modesta. Selezionati sulla base di specifiche analisi di rischio, tali interventi consistono, ad esempio, nel miglioramento della segnaletica, dell'illuminazione e degli impianti di emergenza, nel potenziamento della ventilazione, nonché in tutte quelle misure che, dirette alla gestione dell'emergenza, hanno una rilevante efficacia in caso di incidente.

Attività svolte dalla Commissione Permanente per le Gallerie

Recentemente, la Commissione ha avviato una serie di attività volte a garantire la vigilanza sugli aspetti attinenti alla sicurezza galleria delle gallerie.

In particolare, grazie all'impulso delle attività ispettive dato dalla Commissione Permanente per le Gallerie, le verifiche (ispezioni e sopralluoghi), hanno interessato (fino al 30 giugno 2012) **62 fornici della rete TERN.**

Le predette attività, nella loro interezza, hanno costituito per la Commissione un'occasione di affinamento delle procedure ispettive predisposte specificamente per le gallerie stradali, che necessitano di competenze abbastanza diversificate, da quelle amministrative alle conoscenze più prettamente tecniche e gestionali per verificare la struttura della galleria, le dotazioni impiantistiche, il suo funzionamento sia nel normale esercizio che in fase di emergenza.

Conclusioni

Al fine di ridurre gli effetti sopraesposti e considerando l'alta probabilità di un ritardo nell'attuazione della Direttiva, si segnala l'opportunità di avviare un'azione negoziale con la Commissione Europea volta ad ottenere una rimodulazione della suddetta scadenza, sulla base di una proposta programmatica.

A favore di tale ipotesi, giova rilevare che dalle analisi condotte dalla Commissione permanente per le gallerie al 30 aprile 2019 potrebbero essere completati tutti gli interventi di adeguamento finalizzati a portare i fornici ad un buon livello di sicurezza, dando priorità alle misure a minor impatto economico-realizzativo ma a maggiore efficacia dal punto di vista della salvaguardia della vita umana.

A tale data sarà inoltre possibile raggiungere la totale conformità per un altro rilevante numero di fornici, secondo un piano di priorità da valutare in base all'esigenza di ridurre il più possibile le ripercussioni sul traffico e i disagi per l'utenza, anche in termini di incidentalità.

PAGINA BIANCA

**RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO
AI SENSI DELL'ARTICOLO 15, COMMA 4,
DEL DECRETO LEGISLATIVO 5 OTTOBRE 2006, N. 264**

**Interventi di adeguamento delle gallerie stradali realizzati
nell'anno 2011 e previsti per l'anno 2012**

Roma, 30 giugno 2012

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 Commissione Permanente per le Gallerie ex articolo 4, comma 1, del decreto legislativo del 5 ottobre 2006, n. 264.

Il gruppo di lavoro è composto dall'Ing. Ruggero Renzi e dal prof. Claudio Podestà, componenti della Commissione Permanente per le Gallerie, dall'Ing. Enrico Fattorini, dirigente della Direzione generale per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture, dal Prof. Giuseppe Cantisani dell'Università La Sapienza di Roma - Facoltà di Ingegneria, esperto della Commissione stessa, dall'Ing. Enrico Pettinelli, funzionario della Direzione generale per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture e dall'Avv. Jacopo Gallo Curcio, collaboratore della Commissione stessa.

Per la stesura della Relazione, il gruppo di lavoro, pur partendo dalle precedenti Relazioni predisposte dalla Commissione negli anni 2007, 2010 e 2011, ne ha per la gran parte rivisitato l'impostazione, anche al fine di tenere conto del forte impulso dato alle attività di ispezione e vigilanza delle gallerie degli ultimi due anni di lavoro della Commissione medesima.

In particolare, sono stati portati alla luce nuovi spunti di riflessione con l'aggiunta dei capitoli relativi alla descrizione della situazione italiana in rapporto ad alcuni Stati Membri dell'Unione Europea. Soprattutto, è stato predisposto un resoconto delle attività svolte dalla Commissione stessa, in riferimento alle diverse azioni avviate di recente, al fine principale di assicurare le funzioni di "Autorità Amministrativa", previste dalla Direttiva 2004/54/CE e conferitele dal decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264.

È utile precisare che la realizzazione del nuovo data base informatico delle gallerie, l'affinamento degli strumenti di analisi e di elaborazione delle informazioni, l'avvio del servizio di assistenza tecnica e, soprattutto, la puntualità, da parte di gran parte dei gestori, nel fornire le informazioni stesse, hanno permesso alla Commissione Permanente per le Gallerie maggiori approfondimenti relativi sia alla quantità del patrimonio da sorvegliare che alla stima degli interventi per rispettare i requisiti dettati dal decreto legislativo del 5 ottobre 2006, n. 264.

Tale sviluppo delle attività, che ad oggi permette di effettuare il controllo e la sorveglianza di oltre 400 gallerie, tra quelle aperte al traffico, in costruzione e in progettazione (corrispondenti a 755 fornici), consentirà lo svolgimento dell'ulteriore vigilanza da parte della Commissione Permanente per le Gallerie allorquando, a seguito dell'ampliamento della rete TERN e del conseguente ingresso di nuove direttrici, il numero di gallerie subirà una variazione in aumento di considerevole portata.

**RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO
AI SENSI DELL'ARTICOLO 15, COMMA 4,
DEL DECRETO LEGISLATIVO 5 OTTOBRE 2006, N. 264**

1 Premessa

La Relazione è svolta in ottemperanza all'articolo 15, comma 4, del decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264, nel quale è previsto che il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti presenti “*annualmente una Relazione al Parlamento sugli interventi di adeguamento posti in essere nel corso dell'anno e su quelli che si intendono realizzare nell'anno successivo, sulla base di priorità concesse al volume del traffico e alla potenziale pericolosità delle gallerie*”.

In particolare, sono oggetto della Relazione i seguenti temi:

- analisi del quadro normativo di riferimento;
- rappresentazione della dotazione fisica delle gallerie e analisi della relativa incidentalità;
- descrizione della situazione italiana in rapporto ad alcuni Stati Membri dell'Unione Europea;
- descrizione delle principali azioni svolte dalla Commissione Permanente per le Gallerie;
- individuazione e analisi degli interventi di adeguamento effettuati;
- principali conclusioni.

L'analisi degli elementi sopraccitati consente di fornire un **quadro del livello di sicurezza delle gallerie italiane situate lungo la rete stradale TERN** (*Trans-European Road Network*).

I dati presentati, aggiornati al 30 giugno 2012, sono stati elaborati sulla base di quanto fornito:

- dai gestori delle gallerie della rete stradale TERN e dall'Ispettorato di Vigilanza delle Concessioni Autostradali (in seguito IVCA), con nota prot. CDG-0061872 del 3 maggio 2012, relativamente alle autostrade in concessione;
- dall'ANAS S.p.A., in relazione alle strade e autostrade in gestione diretta.

Quanto sopra, in risposta alla specifica richiesta della Commissione Permanente per le Gallerie formulata in data 1° marzo 2012.

In particolare, i dati pervenuti sono stati strutturati dai gestori in coerenza con le schede “tipo” inviate loro al momento della richiesta. La struttura stessa della scheda “tipo” ha permesso di evidenziare la ripartizione dei costi sia su base temporale che in relazione ai diversi requisiti contenuti nell'allegato 2 del decreto legislativo del 5 ottobre 2006, n. 264, consentendo un idoneo livello di approfondimento degli aspetti economici relativi agli interventi di adeguamento.

Inoltre, per la prima volta gli interventi necessari alla messa in sicurezza delle gallerie ai requisiti di legge sono stati espressi in termini di “previsione di spesa” anziché di “investimenti”, come riportato nelle precedenti Relazioni. In altre parole, ai gestori è stato richiesto di valorizzare i fabbisogni economici degli adeguamenti, già coperti dalle entrate tariffarie dei piani economico-finanziari di convenzione ovvero ancora da coprire mediante una revisione dei piani stessi.

Anche nel caso delle gallerie gestite da ANAS S.p.A., si è tenuto conto sia dei finanziamenti pubblici già programmati che degli ulteriori fabbisogni.

L'analisi dell'insieme delle schede, pervenute presso la Commissione Permanente per le Gallerie, ha consentito un nuovo e aggiornato censimento del numero di gallerie e la

relativa suddivisione in fornici, permettendo di distinguere tra quelle in esercizio, in ammodernamento (aperte o meno al traffico), in costruzione e in progettazione.

Tale lavoro ha portato a una revisione del numero di gallerie di riferimento e, di conseguenza, del complessivo piano di adeguamento.

Dal punto di vista della consistenza del patrimonio di gallerie esistenti, si evidenzia, infatti, rispetto alle Relazioni precedenti, un aumento del numero di gallerie, determinato anche dalla modalità di realizzazione degli interventi di adeguamento. In particolare, gli ammodernamenti di gallerie esistenti sono stati effettuati frequentemente in variante (al posto di quelle esistenti, come nel caso dell'A3, o in affiancamento ai fornici esistenti, come nel caso dell'A1). Le vecchie gallerie sono state dismesse oppure destinate alla percorrenza nell'altro senso di marcia, come nel caso di Pozzolatico e Melarancio sull'Autostrada Firenze-Bologna.

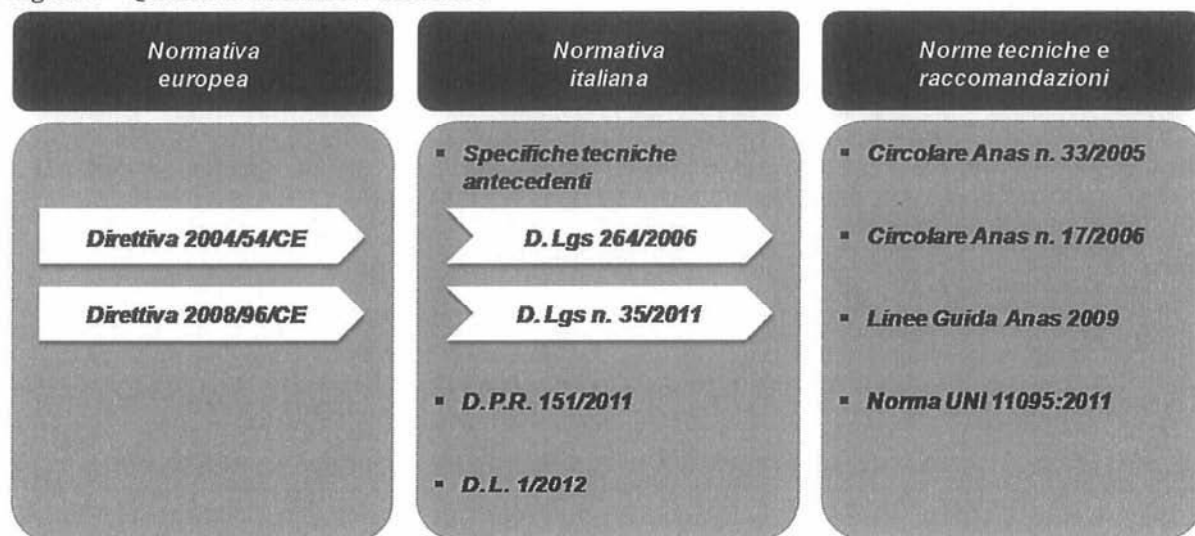
Per quanto concerne gli aspetti economico-finanziari, come già evidenziato, nelle Relazioni precedenti sono stati computati gli investimenti, che in alcuni casi rappresentavano parzialmente il costo dell'opera, poiché correlati alla copertura finanziaria.

Oggetto della presente Relazione sono, invece, **i costi totali relativi** agli interventi di adeguamento effettuati e previsti.

2 Quadro normativo e istituzionale di riferimento

La sicurezza nelle gallerie lungo le infrastrutture di trasporto stradali della rete italiana TERN è regolata da una serie di disposizioni normative specifiche sia a livello comunitario che nazionale.

Figura 1 – Quadro di riferimento normativo



2.1 La normativa europea

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.

Le finalità della **Direttiva 2004/54/CE** sono descritte in modo sintetico ed efficace nei “Considerando” della stessa:

“La sicurezza in galleria impone una serie di misure inerenti, tra l’altro, alla geometria e alle caratteristiche progettuali della galleria, alle installazioni di sicurezza, compresa la segnaletica, la gestione del traffico, la formazione dei servizi di pronto intervento, la gestione degli incidenti, le informazioni da comunicare agli utenti in ordine al comportamento da seguire in galleria, nonché una migliore comunicazione fra le autorità competenti ed i servizi di intervento, quali la polizia, i pompieri e le squadre di soccorso” (nono Considerando).

“Le misure di sicurezza dovrebbero permettere alle persone coinvolte in incidenti di mettersi in salvo, consentire agli utenti della strada di reagire immediatamente per evitare conseguenze più gravi, garantire l’azione efficace dei servizi di pronto intervento, proteggere l’ambiente nonché limitare i danni materiali” (undicesimo Considerando).

Lo scopo dichiarato dalla normativa è quello di assicurare un adeguato livello di sicurezza realizzato mediante l’adozione di misure di prevenzione atte alla riduzione di situazioni critiche che possano mettere in pericolo la vita umana, l’ambiente e gli

impianti della galleria, nonché mediante misure di protezione in caso di incidente. Queste ultime debbono essere commisurate alla loro reale efficacia e tenere in debita considerazione i relativi oneri, nell'ottica di ottimizzare il rapporto benefici/costi.

La Direttiva fornisce i **requisiti minimi da applicare** “*alle gallerie della rete stradale transeuropea di lunghezza superiore a 500 metri, siano esse già in esercizio, in fase di costruzione o allo stato di progetto*” (articolo 1, comma 2).

La norma individua anche gli aspetti procedurali e i soggetti che intervengono nell'applicazione delle stesse.

Benché, come già detto, ricadono nell'ambito di applicazione della Direttiva le strade che fanno parte della rete TERN, gli Stati Membri possono anche applicare le disposizioni della Direttiva medesima, come codice di buone prassi, alle infrastrutture nazionali di trasporto stradale, non comprese nella rete TERN, ma costruite con il cofinanziamento della Comunità Europea.

Nel caso italiano, ANAS S.p.A. ha emanato delle Linee Guida, come codice di buona condotta, anche per le gallerie ricadenti nelle infrastrutture stradali non TERN.

Nel confronto europeo, la Francia sta mettendo a norma tutto il patrimonio TERN, sia sopra che sotto i 500 metri. La Spagna ha esteso la Direttiva a tutta la rete stradale nazionale.

La **Direttiva 2008/96/CE** definisce un sistema integrato di gestione (*Road Safety Management*) della sicurezza, che copre l'intero ciclo di vita dell'infrastruttura, dalla fase progettuale a quella di esercizio e manutenzione (ordinaria e straordinaria).

Tale sistema poggia su una serie di strumenti, quali:

- la “*valutazione di impatto sulla sicurezza stradale*”, un'analisi comparativa strategica dell'impatto di una nuova strada o di una modifica sostanziale della rete esistente sul livello di sicurezza della rete stradale;
- il “*controllo sulla sicurezza stradale*”, controllo di sicurezza accurato indipendente, sistematico e tecnico delle caratteristiche di un progetto di costruzione di un'infrastruttura stradale, nelle diverse fasi dalla pianificazione al funzionamento iniziale;
- l’“*ispezione di sicurezza*”, la verifica ordinaria periodica delle caratteristiche e dei difetti che esigono un intervento di manutenzione per ragioni di sicurezza.

La Direttiva delinea, quindi, un approccio innovativo di gestione della sicurezza stradale, improntato alla continuità e alla programmazione degli interventi e delle relative verifiche.

2.2 La normativa nazionale

La normativa sulle gallerie si è andata a inserire in un quadro legislativo costituito da **specifiche tecniche antecedenti**, che hanno caratterizzato nel corso degli anni la costruzione e l'ammodernamento delle gallerie stradali, tra cui si evidenziano:

- la **legge 13 luglio 1999, n.226**, recante interventi urgenti in materia di protezione civile, che riporta all'articolo 8-bis le misure di sicurezza per le gallerie stradali e autostradali;

- la **Circolare del Ministro dei lavori pubblici 6 dicembre 1999** – Sicurezza della circolazione nelle gallerie stradali, con particolare riferimento ai veicoli che trasportano materiali pericolosi (parzialmente abrogata);
- il **decreto del Ministro dei lavori pubblici 5 giugno 2001**, Sicurezza nelle gallerie stradali;
- il **decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti 5 novembre 2001**, Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade;
- il **decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti 22 aprile 2004**, che modifica il decreto del 5 novembre 2001, n. 6792, recante “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade”;
- il **decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti 14 settembre 2005**, Norme di illuminazione delle gallerie stradali.

Ad oggi, 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 Direttiva 2004/54/CE, relativa ai requisiti minimi di sicurezza per le gallerie della rete stradale TERN.

Il D. Lgs. 264/2006 consente di discostarsi dai cosiddetti “requisiti minimi obbligatori” mediante una valutazione da sviluppare con i metodi dell’analisi di rischio che fornisce anche la possibilità di individuare le misure di sicurezza alternative, in grado di raggiungere, per la specifica galleria, livelli di sicurezza almeno equivalenti a quelli corrispondenti alla completa adozione dei sopra richiamati requisiti minimi.

Con l’emanazione della normativa italiana, sono stati individuati i seguenti soggetti (regolatori e regolati), che, nel corso del tempo, hanno implementato diverse **azioni**:

- la **Commissione Permanente per le Gallerie**, che funge da autorità amministrativa nella regolazione del settore, è pervenuta a una piena caratterizzazione delle gallerie esistenti;
- i **gestori**, sia della rete a pedaggio che di quella a gestione diretta che, anche in relazione alla capacità dei piani finanziari, hanno delineato la prima fase dei piani di adeguamento e hanno già realizzato taluni interventi migliorativi delle singole infrastrutture.

Da quanto sopra, si evince che le prescrizioni del D. Lgs. 264/2006 rappresentano un’evoluzione dell’attenzione alla sicurezza in galleria nei suoi molteplici aspetti, già presente nel soprarichiamato corpo normativo, che rimane comunque vigente, per quanto riguarda, nel caso del decreto ministeriale del 5 giugno 2001, le prescrizioni per la costruzione di nuove gallerie.

Infine, con il **decreto legislativo n. 35 del 15 marzo 2011** (in seguito D. Lgs. 35/2011) è stata recepita nell’ordinamento nazionale anche la **Direttiva 2008/96/CE**, relativa alla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali. In particolare, il decreto legislativo 35/2011, modifica la vigente disciplina sulle gallerie stradali e introduce il comma 2-bis all’articolo 11 del D. Lgs. 264/2006: “*Relativamente alle gallerie ricadenti nella rete stradale non gestita direttamente da ANAS S.p.A., la Commissione si avvale, oltre che della struttura di cui al comma 2, della struttura organizzativa di ANAS S.p.A. che svolge le funzioni di controllo e di vigilanza sulle concessioni autostradali, mediante apposita convenzione, fermi restando i requisiti di cui al comma 1*”.

Variazioni alla disciplina dei procedimenti sulla prevenzione degli incendi, sono state, invece, introdotte dal **D.P.R. n. 151 del 1° agosto 2011**, con il quale è stato previsto che