



*Il Ministro dell'Interno*

*di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

ALL. A



VIABILITÀITALIA

# VIABILITA' ITALIA

**Disciplina normativa che regola il funzionamento del centro di coordinamento nazionale per fronteggiare le situazioni di crisi in materia di viabilità**

Testo del DM 27/01/2005 con le modifiche introdotte dal DM 15/11/2011	Testo DM 15/11/2011
<p data-bbox="256 465 762 495">Gazzetta Ufficiale N. 26 del 2 Febbraio 2005</p> <p data-bbox="352 510 667 539"><b>MINISTERO DELL'INTERNO</b></p> <p data-bbox="352 555 667 584"><b>DECRETO 27 gennaio 2005</b></p> <p data-bbox="256 607 762 734"><b>Istituzione presso il Ministero dell'interno Di un Centro di coordinamento nazionale per fronteggiare le situazioni di crisi in materia di viabilità.</b></p> <p data-bbox="256 745 762 835">IL MINISTRO DELL'INTERNO di concerto con IL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI</p> <p data-bbox="204 913 815 2038">Vista la direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri 19 dicembre 2003, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale del 22 dicembre 2003, n. 296, recante «Coordinamento delle iniziative e delle misure finalizzate a ridurre i rischi ed a limitare i disagi della mobilità invernale in concomitanza con il periodo delle festività natalizie»; Vista la risoluzione n. 7-00423 - Armani, approvata il 13 luglio 2004 dalle Commissioni VIII e IX riunite della Camera, con la quale si impegna il Governo ad istituire presso il Ministero dell'interno un Centro di coordinamento nazionale in materia di viabilità, per fronteggiare le crisi che interessino la rete stradale ed autostradale, derivanti da eventi meteorologici, nonché calamitosi in genere; Visto l'art. 14 del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300, che attribuisce al Ministero dell'interno le funzioni e i compiti di spettanza statale in materia di tutela dell'ordine e della sicurezza pubblica e di coordinamento delle forze di polizia; Visto l'art. 11 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante «Nuovo codice della strada», in base al quale ai servizi di polizia stradale provvede il Ministero dell'interno, cui compete, altresì, secondo quanto previsto al comma 3, il coordinamento dei servizi di polizia stradale da chiunque espletati; Considerato il ruolo istituzionale svolto dalla specialità Polizia stradale della Polizia di Stato, cui spetta in via principale l'espletamento dei servizi di polizia stradale, ai sensi dell'art. 12 del citato decreto legislativo n. 285 del 1992, e che alla medesima specialità e' attribuito da direttive ministeriali il compito di vigilanza ed</p>	<p data-bbox="863 465 1422 495">Gazzetta Ufficiale N. 277 del 28 Novembre 2011</p> <p data-bbox="986 510 1300 539"><b>MINISTERO DELL'INTERNO</b></p> <p data-bbox="970 555 1316 584"><b>DECRETO 15 novembre 2011</b></p> <p data-bbox="842 622 1445 757"><b>Modifica del decreto 27 gennaio 2005 concernente l'istituzione di un Centro di coordinamento nazionale per fronteggiare le situazioni di crisi in materia di viabilità</b></p> <p data-bbox="890 768 1398 857">IL MINISTRO DELL'INTERNO di concerto con IL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI</p>

intervento lungo la viabilità autostradale - in via esclusiva e sulla base di apposite convenzioni operative con gli enti concessionari delle autostrade - e lungo la grande viabilità del Paese; Visto l'art. 41 del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300, che attribuisce al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti specifiche competenze in materia di trasporti e viabilità; Premesso che la sicurezza stradale rappresenta un obiettivo fondamentale che richiede una strategia di coordinamento specialmente nei momenti in cui la mobilità stradale assume livelli di particolare criticità, derivanti da avversità atmosferiche o da altri eventi, anche connessi con l'attività dell'uomo, che interessino le reti stradali ed autostradali; Considerata la sempre maggiore interconnessione dei sistemi e delle modalità di trasporto nazionale terrestre; Considerata l'esigenza di garantire un più funzionale ed efficace coordinamento delle procedure, dei tempi e delle modalità di intervento dei medesimi soggetti coinvolti a diverso titolo nell'attività di gestione della mobilità e delle situazioni di crisi, al fine di ridurre i rischi di incidenti e di congestione della circolazione e di limitarne le conseguenze; Ritenuta la necessità di disporre l'istituzione del Centro di coordinamento previsto dalla citata risoluzione, adeguando e migliorando le forme di coordinamento già previste;

**Decreta:**

**Art. 1. Istituzione del Centro di coordinamento nazionale in materia di viabilità**

1. Presso il Ministero dell'interno e' istituito il Centro di coordinamento nazionale in materia di viabilità, di seguito chiamato Centro nazionale, quale struttura di coordinamento tecnico-amministrativo con il compito di disporre gli interventi operativi, anche di carattere preventivo, per fronteggiare le situazioni di crisi derivanti da avversità atmosferiche o da altri eventi, anche connessi con l'attività dell'uomo, che interessino la viabilità stradale ed autostradale e siano suscettibili di avere riflessi sul regolare andamento dei servizi e della mobilità generale del Paese.

**Art. 2. Composizione**

1. Il Centro nazionale e' presieduto dal direttore del Servizio Polizia stradale ed e' composto da un rappresentante del Dipartimento della pubblica sicurezza e del Dipartimento dei vigili

**Decreta:**

**Art. 1**

**Denominazione e logo**

1. Il Centro di coordinamento nazionale in materia di viabilità, già istituito presso il Ministero dell'interno con D.M. del 27 gennaio 2005, assume la denominazione di **Viabilità Italia**.
2. Le caratteristiche del logo di Viabilità Italia sono definite nell'allegato "A", che forma parte integrante del presente decreto.

**Art. 2 Disposizioni modificative in ordine alla composizione**

1. **Viabilità Italia** è integrata, nella sua composizione, da un ulteriore

del fuoco, del soccorso pubblico e della difesa civile, per il Ministero dell'interno, da un rappresentante del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del Dipartimento della protezione civile, del Comando generale dell'Arma dei carabinieri, di Ferrovie dello Stato S.p.A., di ANAS S.p.A. dell'Associazione italiana società concessionarie autostrade e trafori (A.I.S.C.A.T.).

2. Le funzioni di segretario sono svolte da un funzionario del Servizio Polizia stradale del Dipartimento della pubblica sicurezza.

3. Per assicurare il monitoraggio periodico delle procedure di raccordo con i comitati operativi per la viabilità di cui all'art. 4, nonché la pianificazione generale, lo studio e l'analisi delle esigenze tecnico organizzative di tali strutture, il Centro nazionale e' altresì integrato da un rappresentante del Dipartimento degli affari interni e territoriali del Ministero dell'interno.

4. I rappresentanti designati dal Dipartimento dei vigili del fuoco, del soccorso pubblico e della difesa civile e dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, assumono le funzioni di vicepresidente per le attività, rispettivamente, di cui all'art. 3, comma 2, e comma 3. 5. Per ciascuno dei componenti effettivi viene designato uno o più componenti supplenti.

~~6. Alla nomina dei componenti si provvede con decreto del Ministro dell'interno.~~

7. Alle riunioni del Centro nazionale possono essere invitati a partecipare rappresentanti di Forze e Corpi di polizia di cui all'art. 12 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modifiche e integrazioni, nonché rappresentanti di enti territoriali e locali ovvero amministrazioni, enti o associazioni a vario titolo interessati.

### **Art. 3. Modalità organizzative e di funzionamento**

1. Il Centro nazionale opera presso il Servizio Polizia stradale del Dipartimento della pubblica sicurezza del Ministero dell'interno e si avvale delle risorse umane e delle strutture logistiche e tecnologiche del Servizio Polizia stradale.

2. Il Centro nazionale e' convocato dal Presidente in occasione di situazioni di crisi in atto o potenziali inerenti la viabilità, che rendano necessario il coordinamento di strutture nazionali e territoriali, senza particolari formalità e con modalità improntate ad esigenze di massima rapidità.

3. Per le attività di studio, analisi e pianificazione delle misure da adottare, nonché

rappresentante del Dipartimento della pubblica sicurezza nonché, limitatamente alle attività di pianificazione generale di cui all' art. 2, comma 3 del D.M. 27 gennaio 2005, da un rappresentante rispettivamente dell'Ispettorato Vigilanza Concessioni Autostradali dell'ANAS S.p.A., dell'Unione delle province d'Italia e dell'Associazione azionale Comuni Italiani.

2. Alla nomina dei componenti di Viabilità Italia si provvede mediante formale designazione da parte delle amministrazioni, enti ed associazioni che la compongono. Le designazioni sono raccolte presso il Servizio polizia stradale del Dipartimento della pubblica sicurezza.

3. All'articolo 2 del D.M. 27 gennaio 2005, adottato di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, il comma 6 è abrogato.

### **Art. 3 Disposizioni modificative delle modalità organizzative e di funzionamento**

1. Viabilità Italia, quando attivata, informa e aggiorna il Dipartimento della protezione civile sulle situazioni di crisi nonché sugli interventi eventualmente posti in essere, assicurando un costante flusso di comunicazione tra le strutture operative del Servizio polizia stradale del Dipartimento della pubblica sicurezza e il Centro di coordinamento nazionale denominato Sistema, che opera presso la Sala Situazione Italia del Dipartimento della protezione civile.

2. Per lo svolgimento della propria attività

per il monitoraggio della Funzionalità delle procedure di raccordo, la convocazione e' disposta con congruo preavviso e con l'indicazione degli argomenti, ove possibile documentati, posti all'ordine del giorno.

~~4. Il Centro nazionale, quando attivato, informa e aggiorna il Dipartimento della protezione civile sulle situazioni di crisi nonché sugli interventi eventualmente posti in essere, assicurando un costante flusso di comunicazione tra le strutture operative del Servizio Polizia stradale di cui al comma 1 e la corrispondente struttura dell'Ufficio gestione delle emergenze del Dipartimento della protezione civile.~~

~~5. Per lo svolgimento della propria attività il Centro nazionale fa riferimento all'attività di previsione svolta dalla Veglia Meteo e dal Centro funzionale del Dipartimento della protezione civile, ai sensi della direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 27 febbraio 2004, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale dell'11 marzo 2004, n. 59.~~

#### **Art. 4. Comitato operativo per la viabilità**

1. A livello periferico l'attività del Centro nazionale e' assicurata per il tramite di strutture di coordinamento temporanee che assumono la denominazione di Comitato operativo per la viabilità, istituite presso ogni prefettura-ufficio territoriale del Governo.

2. Il Comitato operativo per la viabilità, coordinato da un funzionario della carriera prefettizia designato dal prefetto, e' composto dal dirigente della sezione della Polizia stradale o suo delegato, da un ufficiale designato dal comandante provinciale dell'Arma dei carabinieri, da un funzionario designato dal comandante provinciale dei vigili del fuoco e può avvalersi della collaborazione delle amministrazioni e degli enti il cui apporto e' ritenuto necessario per l'esercizio delle funzioni demandate.

3. Il Comitato operativo per la viabilità opera in stretto collegamento con il Centro nazionale, di cui e' parte integrante e che tiene costantemente informato; in particolare, in considerazione della rete viaria e delle possibili implicazioni su altre modalità di trasporto presenti sul territorio di competenza, promuove l'elaborazione di piani di settore, coordinando la predisposizione e l'attuazione di idonee misure preventive e di intervento, anche attraverso la stipula di appositi protocolli operativi, in conformità agli indirizzi definiti dal Centro nazionale.

Viabilità Italia fa riferimento all'attività di previsione svolta dal settore meteo del Centro funzionale centrale del Dipartimento della protezione civile, ai sensi della direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 27 febbraio 2004, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale dell' 11 marzo 2004, n. 59.

3. All'articolo 3 del D.M. 27 gennaio 2005, adottato di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, i commi 4 e 5 sono abrogati.

**Art. 5. Attività del Centro di coordinamento nazionale in materia di viabilità**

1. Il Centro nazionale svolge i seguenti compiti:  
a) nell'ambito delle attività di cui all'art. 3, comma 2:

- 1) gestisce le situazioni di crisi della viabilità, assicurando la tempestiva adozione delle necessarie misure di assistenza e soccorso;
- 2) segue l'evoluzione dell'evento, effettuando rilevazioni, analisi e verifiche;
- 3) acquisisce, per il tramite dei comitati operativi per la viabilità, i necessari elementi conoscitivi e di valutazione su situazioni di rischio in atto o potenziali;
- 4) opera in collegamento con il Centro coordinamento per l'informazione sulla sicurezza stradale (C.C.I.S.S.), istituito con la legge 30 dicembre 1988, n. 556, per assicurare le informazioni ritenute necessarie;

b) nell'ambito delle attività di cui all'art. 3, comma 3:

- 1) definisce le modalità operative di coordinamento, indicando anche criteri uniformi per la raccolta e la trasmissione di dati e notizie sugli scenari di rischio, sulle risorse disponibili e sugli eventi da monitorare, al fine di assicurare, nel rispetto delle specificità territoriali, l'osservanza di procedure omogenee;
- 2) esamina, in collegamento con i comitati operativi per la viabilità, i piani di settore, promuovendo l'attuazione ed il coordinamento delle misure preventive;
- 3) promuove l'armonizzazione dei protocolli stipulati da parte dei comitati operativi per la viabilità.

~~2. In occasione di eventi emergenziali di protezione civile, restano ferme le disposizioni di cui all'art. 5 del decreto legge 7 settembre 2001, n. 343, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2001, n. 401.~~

**Art. 6. Entrata in vigore**

Il presente decreto entra in vigore alla data della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.

Roma, 27 gennaio 2005

Il Ministro dell'interno Pisanu

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti  
Lunardi

**Art. 4**

**Eventi emergenziali di protezione civile**

1. In occasione di eventi emergenziali di protezione civile, restano ferme le disposizioni di cui alla normativa vigente in materia di attribuzioni alla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento della protezione civile.

2. All'articolo 5 del D.M. 27 gennaio 2005, adottato di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, il comma 2 è abrogato.

**Art. 5 Invarianza della spesa**

1. Dall'attuazione del presente decreto non derivano nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato.

Il presente decreto entra in vigore dalla data della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.

Roma, 15 novembre 2011

Il Ministro dell'interno Maroni

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti  
Matteoli

ALL. A



VIABILITÀITALIA



*Presidenza  
del Consiglio dei Ministri*

DIPARTIMENTO DELLA PROTEZIONE CIVILE  
UFFICIO GESTIONE DELLE EMERGENZE

*Prot. N.°* .....

*Risposta al Foglio del* .....

*N.°* .....

*Roma,*

MINISTERO DELL'INTERNO

Dipartimento della Pubblica Sicurezza  
- Direzione Centrale per la Polizia  
Stradale, ferroviaria, delle comunicazioni  
e per i reparti speciali della Polizia di  
Stato

Viabilità Italia

Fax 06.46530434

SEDE

**OGGETTO:** Indicazioni sulla Mappa della viabilità interessata da neve redatta dal Dipartimento della Protezione Civile - Centro Funzionale Centrale.

Negli ultimi anni questo Dipartimento ha inteso supportare "Viabilità Italia" con numerosi strumenti tra cui le Mappe Neve prodotte al fine di consentire una visione immediata della localizzazione e consistenza dei fenomeni nevosi previsti. La fase di sperimentazione della realizzazione delle mappe, ha permesso di affinare le procedure aumentando le possibilità dello strumento in questione che è sempre stato un'esplicitazione grafica di quanto riportato nel bollettino di vigilanza meteorologica nazionale e degli eventuali conseguenti avvisi meteo.

Questo Dipartimento, nel considerare terminata la sperimentazione, intende utilizzare tali mappe come strumenti a supporto esclusivamente degli avvisi di condizioni meteorologiche avverse in linea anche con il proprio ruolo nell'ambito del sistema di allertamento nazionale.

Con riferimento quindi alle attività di "Viabilità Italia" per le problematiche connesse alle criticità stradali relative a precipitazioni nevose, si forniscono alcune indicazioni sulle modalità che verranno attuate, con decorrenza immediata, per la redazione e messa a disposizione delle Mappe in oggetto e sulla loro conseguente diffusione ai componenti del comitato.

In particolare si evidenzia che:

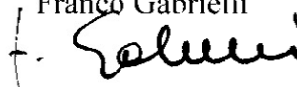
- le Mappe Neve saranno elaborate dal DPC, esclusivamente in caso di Avviso di condizioni meteorologiche avverse emesso dal Centro Funzionale Centrale o dai Centri Funzionali Decentrati con condizioni tali da prevedere precipitazioni nevose e, in caso di convocazione di "Viabilità Italia", qualora siano previste precipitazioni nevose; in mancanza di Avviso, valgono le indicazioni riportate sul bollettino di vigilanza meteorologica nazionale di cui le mappe neve costituivano in precedenza una descrizione grafica;



- allorquando il Centro Funzionale Centrale diffonde l'Avviso e le mappe sul sito Area condivisione Bollettini, "Viabilità Italia" sarà contestualmente informata tramite l'invio di una mail di notifica alla Segreteria Tecnica del Servizio Polizia Stradale per i seguiti di competenza.

IL CAPO DEL DIPARTIMENTO

Franco Gabrielli





REGISTRATA IN  
DATA 13/2/06  
SARA' SPEDITA CON  
CORRIERE DEL 15.2.06 u

# Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA

Prot. N.300.E/C.D/33/1776

Roma, 9 dicembre 2005

**OGGETTO:** Indirizzi per i Comitati operativi per la viabilità.

AI SIGG. PREFETTI

LORO SEDI

AI SIGG. COMMISSARI DEL GOVERNO  
DELLE PROVINCE DI

TRENTO-BOLZANO

AL SIGNOR PRESIDENTE DELLA GIUNTA  
REGIONALE DELLA VALLE D'AOSTA

AOSTA

e, per conoscenza:

AL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE  
E DEI TRASPORTI  
Gabinetto del Ministro  
Piazza di Porta Pia, 1

ROMA

AL DIPARTIMENTO DELLA PROTEZIONE CIVILE  
DELLA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

ROMA

AL DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI  
INTERNI E TERRITORIALI

SEDE

AL DIPARTIMENTO VIGILI DEL FUOCO, DEL  
SOCCORSO PUBBLICO E DELLA DIFESA CIVILE

SEDE

ALL'UFFICIO AFFARI LEGISLATIVI  
E RELAZIONI PARLAMENTARI

SEDE



# Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA

2

AL COMANDO GENERALE DELL'ARMA  
DEI CARABINIERI  
Viale Romania, 45

ROMA

AI SIGG. QUESTORI

LORO SEDI

AI SIGG. DIRIGENTI DEI COMPARTIMENTI  
DELLA POLIZIA STRADALE

LORO SEDI

ALLE FERROVIE DELLA STATO  
Direzione Generale di Gruppo per le Risorse Umane  
Protezione Aziendale  
Piazza della Crocerossa

ROMA

ALL'ENTE NAZIONALE PER LE STRADE ANAS  
Via Monzambano, 10

ROMA

ALL'ASSOCIAZIONE ITALIANA SOCIETA'  
CONCESSIONARIE AUTOSTRADALI  
E DEI TRAFORI - AISCAT  
Via Sardegna, 40

ROMA

## 1. GENERALITA'

Come noto, con il Decreto interministeriale del 27 gennaio 2005, pubblicato sulla G.U. del 2 febbraio 2005, è stato istituito presso il Ministero dell'Interno il "Centro di coordinamento nazionale in materia di viabilità", per fronteggiare le situazioni di crisi derivanti da avversità atmosferiche o da altri eventi, anche connessi all'attività dell'uomo.



# Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA

3

Il Centro Nazionale nasce come struttura tecnico-amministrativa di coordinamento, con il compito di disporre interventi operativi sulla viabilità stradale ed autostradale, eventualmente interessata da fenomeni – sia naturali che causati dall'attività umana - di portata tale da avere riflessi negativi sul regolare andamento dei servizi e della mobilità in genere del Paese, caratterizzata da una sempre più accentuata interconnessione dei sistemi e delle modalità di trasporto terrestre.

In effetti garantire un buon livello di mobilità, intesa come possibilità di muovere persone e beni in tempi sufficientemente certi e con costi economici e sociali accettabili in un contesto di adeguata sicurezza stradale, rappresenta un obiettivo fondamentale per una società moderna, il cui conseguimento richiede una strategia di coordinamento degli interventi e delle procedure sempre più efficace.

La direttiva emanata dal Presidente del Consiglio dei Ministri in data 19 dicembre 2003, diretta a ridurre i disagi della mobilità derivanti da inclementi condizioni atmosferiche attraverso un più stretto coordinamento delle iniziative e delle misure da adottare, nonché la risoluzione approvata dalle Commissioni riunite della Camera dei Deputati il successivo 13 luglio 2004, con la quale si impegnava il Governo ad istituire presso il Ministero dell'Interno una struttura di coordinamento nazionale per fronteggiare in maniera adeguata le possibili situazioni di criticità della viabilità, sono stati i passaggi propedeutici all'adozione del Decreto del 27 gennaio 2005 citato in premessa, che ha dato ulteriore concreta attuazione alle disposizioni del D.L.vo 285/1992, recante "Nuovo Codice della Strada" che individua in questo Dicastero l'ente di coordinamento dei servizi di polizia stradale da chiunque espletati.

La struttura ha il compito di individuare misure rapide e condivise in considerazione della presenza di soggetti pubblici e privati che istituzionalmente e professionalmente si occupano di circolazione e sicurezza stradale e più in generale garantiscono la mobilità dei cittadini; dalla relativa attività discendono quegli



# Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA

4

interventi operativi, anche preventivi, per fronteggiare le situazioni di crisi del sistema viario del Paese.

La presenza delle figure di cui innanzi sia a livello centrale che periferico sarà suscettibile di assicurare in tempi brevi la messa in atto dei provvedimenti e delle misure necessarie per fronteggiare dette situazioni di crisi da parte delle componenti operative sul territorio.

In caso di eventi emergenziali di protezione civile è fatta salva la competenza del Dipartimento di Protezione Civile della Presidenza del Consiglio dei Ministri; allo scopo i flussi informativi tra il Centro Nazionale e quest'ultima struttura sono assicurati dal Servizio Polizia Stradale e dall'Ufficio Gestione delle Emergenze del citato Dipartimento.

I "Comitati Operativi per la viabilità", istituiti presso ogni Prefettura, operano in stretto contatto con il Centro Nazionale di cui sono "parte integrante".

## 2. ATTIVITA' DI COORDINAMENTO DEL CENTRO NAZIONALE

Uno dei settori di intervento del Centro Nazionale, oltre alla gestione in forma condivisa delle situazioni di crisi della mobilità in atto o previste, è costituito dalla attività di coordinamento nei riguardi dei Comitati Operativi per la viabilità, istituiti a livello provinciale.

Tale attività si sviluppa per il tramite dei CC.OO., come in dettaglio esplicitato nei punti successivi, attraverso una fase di studio e di monitoraggio del territorio e degli eventi già verificatisi nell'ambito di una sequenza storica di medio termine, e di censimento delle risorse disponibili sul medesimo territorio, che potrebbero avere utile impiego durante l'attuazione delle misure per fronteggiare una eventuale criticità del sistema viario.



# Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA

5

Il Centro, inoltre, provvede all'analisi ed alla armonizzazione dei piani di settore predisposti dai Comitati Operativi, promuovendo inoltre la stipula di protocolli operativi secondo procedure standardizzate.

Al fine di omogeneizzare e standardizzare la valutazione delle situazioni di crisi su tutto il territorio nazionale, si farà riferimento allo schema di codificazione in ALL.1.

### 3. ATTIVITA' DI STUDIO DEI COMITATI OPERATIVI

#### 3.1) SCENARI DI RISCHIO - MONITORAGGIO EVENTI

Per l'individuazione degli scenari di rischio, i Comitati Operativi per la viabilità effettueranno un puntuale monitoraggio del territorio di competenza mirante ad individuare l'articolazione della rete viabile, i flussi di traffico e i punti sensibili ove sono prevedibili, sulla base dell'analisi di sequenze storiche di medio termine, criticità determinate da eventi atmosferici, idraulici e idrogeologici avversi e/o connessi con l'attività dell'uomo.

A puro titolo esemplificativo, gli eventi da seguire sono i seguenti:

#### EVENTI NATURALI

- a) nevicate;
- b) smottamenti o frane di grandi proporzioni;
- c) straripamenti ed esondazioni di corsi d'acqua;
- d) fenomeni di nebbia intensa, diffusa e persistente.

#### EVENTI CONNESSI CON L'ATTIVITA' DELL'UOMO

- a) incendi boschivi di rilevante entità in prossimità della carreggiata;
- b) incidenti stradali che interessano veicoli trasportanti merci pericolose, con sversamento o necessità di travaso delle sostanze trasportate;



# Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA

6

- c) periodici trasferimenti di massa in occasione delle festività e della stagione estiva;
- d) incidenti in industrie e/o depositi che trattano sostanze pericolose;
- e) blocco della carreggiata a seguito di manifestazioni di protesta.

## PROBLEMI STRUTTURALI

- a) cedimento o crollo, avvenuto o potenziale, di parti della sede stradale;
- b) cedimento o crollo, avvenuto o potenziale, di opere e costruzioni esterne ma interferenti la sede stradale.

Inoltre, nella individuazione dei possibili scenari di rischio, andranno tenuti in debita considerazione gli eventuali programmi di previsione e prevenzione nonché i piani di emergenza predisposti dalla Regione, dagli Enti locali e, con particolare riferimento alle industrie di cui al D.Lvo 334/1999, dalle Prefetture-U.T.G..

In conclusione, l'attività di monitoraggio deve acquisire tutte le conoscenze infrastrutturali del territorio, idonee a predisporre in via preventiva piani alternativi di viabilità per criticità connesse ad eventi annunciati, ovvero a provvedimenti conseguenti ad interruzioni della grande viabilità per incidentalità che, per dimensioni o caratteristiche, impongano la necessità di deviazioni di traffico protratte nel tempo, oltre i limiti fisiologici di una normale mobilità.

All'uopo, in attesa dell'implementazione dell'Archivio Nazionale delle strade, risulterà opportuno verificare, anche attraverso un'analisi congiunta con gli Enti proprietari, le caratteristiche costruttive delle strade, il loro stato d'uso, la possibilità che possa essere incanalato in sicurezza traffico pesante, ecc..

A questo proposito i Comitati Operativi acquisiranno, ove disponibili, i Piani di Gestione del Traffico eventualmente predisposti dai gestori delle strade ed autostrade ricadenti nel territorio di competenza.



# Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA

7

## 3.2) RISORSE DISPONIBILI

L'attività del Comitato Operativo verrà improntata alla massima snellezza ed alla più efficace tempestività di intervento, per la quale appunto è richiesta una costante opera di monitoraggio delle possibili criticità che interessano la circolazione e la sicurezza stradale.

Determinante per garantire un intervento avente le caratteristiche di cui innanzi, risulta un capillare censimento di tutte le risorse disponibili sul territorio, intese sia come personale delle Forze di polizia e degli altri Enti interessati agli eventi da affrontare e la loro dislocazione (per es. Vigili del Fuoco, addetti alla Protezione Civile, al soccorso sanitario e meccanico), sia come mezzi meccanici, materiali ed attrezzature più adeguati da utilizzare in simili evenienze, anche se in disponibilità a enti o aziende private.

Il censimento delle risorse umane e materiali andrà periodicamente aggiornato, anche per quanto riferibile ai recapiti telefonici o di altro sistema di comunicazione da utilizzare in caso di allarme.

Come utile promemoria, è allegato alla presente uno schema riepilogativo (all. n. 2) delle possibili risorse da sottoporre a ricognizione, che potrà essere di volta in volta integrato in relazione alle specifiche necessità locali.

## 4) PIANI DI SETTORE

In relazione alla conoscenza degli scenari di rischio dovranno essere realizzati preventivamente e con ogni consentita urgenza uno o più piani di settore, contenenti le attivazioni e le procedure per la gestione della situazione di crisi nonché con l'indicazione della viabilità alternativa.





# Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA

8

Perché il piano alternativo sia proficuo potrebbe essere necessario individuare aree di sosta temporanea di veicoli da trasferire con altre modalità di trasporto (ad esempio quello marittimo e/o ferroviario, se praticabili) ovvero da restituirsi alla viabilità stradale superate le condizioni e le zone di criticità. Particolare attenzione verrà posta alle aree dedicate allo stazionamento di mezzi adibiti al trasporto di sostanze pericolose.

Nell'eventualità dovessero essere presenti lungo detti itinerari infrastrutture portuali e/o intermodali in grado di assorbire per esempio traffico pesante, sarà necessaria l'attivazione preventiva di piani coordinati con le Autorità portuali o con le società di gestione affinché siano predisposte strategie di intervento che favoriscano la soluzione anche parziale della interruzione viaria. A tale scopo sarà opportuno acquisire le volumetrie di traffico che ogni struttura potrà assorbire e le direttrici che la stessa può servire.

I piani di settore, redatti per ogni provincia dal Comitato Operativo per la viabilità, dovranno integrarsi proficuamente con le altre predisposizioni operative in tema di assistenza alle persone, di ospedalizzazione, ecc..

Nei Piani di settore occorre assegnare con assoluta chiarezza ad ogni Ente o Organismo, attivato per la gestione della crisi, uno specifico compito (ad esempio un itinerario da vigilare o un punto fisso da presidiare) e prevedere una pronta operatività delle forze immediatamente disponibili nonché una successiva graduale modulazione dell'impiego delle risorse in funzione dell'evolversi della situazione di crisi.

Allo scopo di ottenere un quadro esauriente della situazione di crisi in atto, anche per fornire le più utili indicazioni al Centro Nazionale, i Piani di settore dovranno prevedere che venga effettuata da subito una scrupolosa ricognizione della zona interessata dalla criticità al fine di individuare il numero e la eventuale tipologia di persone in difficoltà (minori, malati, anziani, ecc...) e la natura delle



# Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA

9

merci trasportate dai veicoli pesanti forzatamente fermi, per allontanare, se possibile, le sostanze pericolose per la incolumità delle persone o, in caso di animali vivi, per provvedere anche al loro soccorso.

I Piani da redigere dovranno anche comprendere una attenta analisi dei presidi sanitari presenti sul territorio e la loro capacità ricettiva a fronte di una evenienza contingente, i servizi specialistici che sono in grado di offrire (per es. la dialisi, il soccorso cardiologico e pediatrico, ecc...) nonché l'individuazione in zona di strutture (scuole, palestre, caserme, ecc...) dove eventualmente allestire in breve tempo un centro di alloggio temporaneo per le persone bloccate dagli eventi avversi.

Il Centro Nazionale, ricevuti i singoli piani di settore e gli eventuali protocolli stipulati in sede periferica, procederà alla loro armonizzazione affinché sia garantito un efficace coordinamento su tutto il territorio nazionale delle procedure, dei tempi e delle modalità di intervento. L'invio di detti piani dovrà avvenire, oltre che con documentazione cartacea, anche su supporto informatico.

## 5) FLUSSO DELLE COMUNICAZIONI

L'attuazione dei Piani di settore prevede un costante flusso di comunicazione verso il Coordinatore del Comitato Operativo da parte delle componenti e delle locali strutture operative.

In particolare, in relazione al verificarsi di un evento critico, l'Ente gestore della strada coinvolto, d'intesa con il comando di Polizia Stradale funzionalmente competente (Compartimento, Sezione o COA a seconda dei casi), informa il Coordinatore in merito alla criticità dell'evento in termini di ripercussioni prevedibili sul traffico.



# Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA

10

Sulla base di tali informazioni ed in riferimento alla codificazione di cui all'ALL. 1, il Coordinatore valuta e classifica la situazione di crisi e, qualora lo ritenga opportuno, convoca il Comitato dandone comunicazione al Presidente del Centro Nazionale.

Tra gli obbiettivi dei Piani di settore, oltre alla assistenza alle persone direttamente coinvolte nella situazione di difficoltà, assume particolare importanza anche la divulgazione tempestiva delle notizie al fine di garantire l'informazione alla popolazione e fornire indicazioni (itinerari alternativi, ecc..) agli utenti in viaggio verso l'area interessata dalla crisi.

Appare a proposito particolarmente importante la previsione che, sino a quando la situazione di crisi rimane limitata in un ambito circoscritto, le notizie vengano diffuse per il tramite di mezzi di informazione locali, che sono in condizione di garantire la messa in onda di frequenti e specifiche trasmissioni di aggiornamento.

Il Comitato Operativo fornisce al Presidente del C.N. costanti aggiornamenti sulla crisi in atto.

In relazione a tali informazioni, il Presidente attiva i canali di comunicazione a livello nazionale (C.C.I.S.S., ISORADIO, ecc..).

## 6) RIUNIONI DEL COMITATO OPERATIVO

Il Coordinatore, in base alle informazioni acquisite, classifica la situazione di crisi in atto con riferimento alla tabella ALL.1 e, qualora ne sussistano i presupposti, convoca i componenti del C.O. dandone notizia al Presidente del Centro Nazionale.



# Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA

11

Sarà opportuno che, come previsto per le riunioni del Centro Nazionale, anche i componenti del Comitato Operativo compilino una scheda riepilogativa delle operazioni svolte e venga redatto un verbale delle attività compiute.

Si confida nella consueta, attenta collaborazione affinché gli Organismi in questione vengano resi tempestivamente operativi.

IL MINISTRO

*C. Pizzani*

## CODIFICAZIONE DELLE SITUAZIONI DI CRISI

<b>CODICE</b>	<b>CRITICITA'</b>	<b>TIPOLOGIA EVENTO</b>	<b>STATO DEI LUOGHI</b>	<b>AZIONI</b>
<b>BIANCO</b>	<b>NON CRITICO</b>	E' preannunciato un grave evento atmosferico e/o idraulico e/o idrogeologico o una congestione non ordinaria di traffico.	Situazione della viabilità ancora normale.	Allerta Enti gestori delle strade e degli altri organismi preposti all'attuazione dei piani di emergenza. Il Coordinatore del C.O. verifica che le risorse (umane e materiali) e gli strumenti previsti nei piani di intervento siano effettivamente disponibili.
<b>VERDE</b>	<b>POCO CRITICO</b>	Le condizioni di viabilità sono perturbate dall'evento.	Ad evento in atto, la condizione di criticità della viabilità è gestibile con gli strumenti ordinari.	Il Coordinatore del C.O. segue l'evolvere della situazione ed allerta tutti i componenti del C.O. . Informa dello stato della situazione il Presidente del C.N..
<b>GIALLO</b>	<b>MEDIAMENTE CRITICO</b>	Si aggravano le condizioni di criticità della viabilità.	Condizione della viabilità perturbata, ma ancora gestibile dagli Organi di polizia e dagli Enti gestori nonché dalle strutture operative di soccorso tecnico.	Il Coordinatore convoca i componenti del C.O. ed informa il Presidente del C.N. della situazione di crisi. Il Presidente a sua volta allerta i componenti del C.N..
<b>ROSSO</b>	<b>CRITICO</b>	La circolazione è bloccata ma non si prevede che l'interruzione si protragga nel tempo, tanto da suggerire deviazioni.	La viabilità è gravemente condizionata e per fronteggiare la crisi è necessario il coinvolgimento di altri soggetti competenti a livello locale.	Il Coordinatore del C.O. , d'intesa con i componenti, valuta se integrare la struttura con rappresentanti degli altri enti coinvolti. Il Presidente valuta se convocare il C.N..
<b>NERO</b>	<b>MOLTO CRITICO</b>	La condizione di criticità non è risolvibile in tempi brevi ed è necessaria la deviazione dei flussi di traffico, oltre all'adozione di misure di assistenza.	La situazione di criticità non è più gestibile con il coordinamento delle risorse locali.	Il Presidente convoca il C.N. ed il C.O. agisce sulla base delle decisioni adottate in sede nazionale e delle risorse aggiuntive eventualmente reperite.



# Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA

12

ALL. 2

## CENSIMENTO DELLE RISORSE

### ENTI O SOCIETA' INTERESSATE

Prefettura – Ufficio Territoriale del Governo  
Questura  
Sezione Polizia Stradale  
Comando Prov.le Carabinieri  
Comando Prov.le Vigili del Fuoco  
Corpo Forestale dello Stato  
Struttura Prov.le di Protezione Civile  
Struttura Territoriale A.N.A.S.  
Amministrazione Provinciale e Comunale  
Società Concessionaria (se il territorio è attraversato da tratti di  
Autostrada)  
Servizi Integrati Infrastrutture e Trasporti  
Aziende pubbliche e/o private potenzialmente utili per la gestione  
delle situazioni di crisi.

Per tutti gli organismi di cui sopra dovranno essere indicati non solo i numeri di telefonia fissa dell'Ente e radiomobile dei membri del Comitato, ma anche i recapiti telefonici di tutte le persone che, nella organizzazione di ogni Ente, hanno responsabilità di risorse umane e materiali ai fini della criticità di cui si occupa.

### Evenienze da pianificare

#### Neve

Verifica, ad inizio stagione (eventualmente attraverso la riunione di un apposito Comitato per la viabilità), che gli Enti proprietari delle strade abbiano provveduto ad avviare le procedure per il cd. "Piano neve" e che, in particolare,



# Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA

13

siano state stipulate convenzioni con ditte esterne per la spargitura del sale sulle strade e per la pulizia delle stesse con i mezzi sgombra-neve.

Nelle province ove sono presenti tratti di autostrada a rilevanza nazionale, sarà necessario che la verifica di cui innanzi si estenda anche nei confronti degli Enti proprietari di tratti di strada che possano essere utilizzati come "tracciato alternativo".

## Piogge

Dovrà essere effettuata un'accurata ricognizione di tutte le "opere d'arte" ricadenti su fiumi e corsi d'acqua, in modo da poter organizzare, in via preventiva, in caso di piena, una viabilità alternativa.

## Nebbia

L'esame delle problematiche di scarsa visibilità dovute alla presenza di nebbia, nei territori interessati da tale fenomeno, dovrà essere particolarmente accurato ed indirizzato alla possibilità di poter far abbandonare in sicurezza la viabilità autostradale ai veicoli "intrappolati", allorquando grossi eventi infortunistici facciano ritenere che le direttrici di traffico principale non possano essere utilizzate in tempi ragionevolmente brevi.

## Impianti ai sensi del D.L.vo nr. 334/1999.

Di norma i "Piani di emergenza esterna" redatti in presenza di industrie o depositi a "rischio rilevante" già prevedono gli interventi da effettuare sulla viabilità in modo da isolare il sito.

Nella redazione del piano, partendo da detti presupposti, dovranno invece essere predisposte non solo gli itinerari per la deviazione del traffico, ma anche le vie di fuga per i veicoli che dovessero trovarsi nella zona a rischio, dopo che sia lanciato lo "allarme".

## Esodo e contro-esodo

Nella programmazione delle vie di deflusso dalla viabilità autostradale, in caso di congestione del traffico, non dovrà dimenticarsi di valutare la fattibilità dell'utilizzo per far entrare i mezzi di soccorso attraverso i cancelli posti in corrispondenza delle aree di servizio.



25/11



# Ministero dell'Interno

**DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI INTERNI E TERRITORIALI  
DIREZIONE CENTRALE PER GLI UFFICI TERRITORIALI DEL  
GOVERNO E PER LE AUTONOMIE LOCALI**

## CIRCOLARE

Prot. n. M/29142/20

ROMA, 11 NOV. 2010

- AI SIGG. PREFETTI
- AL COMMISSARIO DEL GOVERNO PER LA PROVINCIA DI
- AL COMMISSARIO DEL GOVERNO PER LA PROVINCIA DI
- ALLA PRESIDENZA DELLA REGIONE AUTONOMA  
VALLE D'AOSTA - SERVIZIO AFFARI DI PREFETTURA  
PIAZZA DELLA REPUBBLICA N. 15

**LORO SEDI  
TRENTO  
BOLZANO**

11100 AOSTA

E, PER CONOSCENZA:

- AL DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA  
DIREZIONE CENTRALE PER LA POLIZIA STRADALE,  
FERROVIARIA, DELLE COMUNICAZIONI E DEI REPARTI SPECIALI  
DELLA POLIZIA DI STATO - SERVIZIO POLIZIA STRADALE  
CENTRO COORDINAMENTO NAZIONALE VIABILITA'  
VIA TUSCOLANA N. 1558

**ROMA**

**OGGETTO: Comitato Operativo per la Viabilità - Linee guida.**

Si sono recentemente conclusi gli incontri programmati sul territorio tra alcuni componenti del Centro di Coordinamento Nazionale in materia di viabilità (di seguito denominato Viabilità Italia, come da provvedimento in corso di adozione), i coordinatori dei Comitati Operativi per la Viabilità (COV) e i dirigenti dei Compartimenti e delle Sezioni della Polizia Stradale e dei COA.

Alla luce delle esigenze emerse nelle suddette riunioni si ritiene opportuno, d'intesa con il Dipartimento della Pubblica Sicurezza, integrare gli indirizzi a suo tempo forniti con circolare del Ministro dell'Interno n.300.E/C.D/33/1776 del 9 dicembre 2005, con le seguenti ulteriori linee guida alle quali sarà opportuno riferirsi nell'ambito del ruolo demandato ai COV dall'art.4 del D.M. 27 gennaio 2005.





# Ministero dell'Interno

## Attività di pianificazione

- anticipare il più possibile le riunioni relative allo studio e all'approvazione dei vari piani operativi;
- armonizzare i piani predisposti dai singoli COV con quelli limitrofi e con quello nazionale (i piani dovranno essere trasmessi a Viabilità Italia prima della approvazione definitiva per le attività di cui all'art. 5 comma 1 lett. b paragrafi n. 2 e 3 del D.M. 27 gennaio 2005) ;
- assumere reciproche intese, al fine di armonizzare le attività dei COV che insistono su aree omogenee per caratteristiche della viabilità, tipologia e ricorrenza di eventi atmosferici e di emergenze varie, per creare:
  - un coordinamento "lineare" tra i piani di più province interessate dalla stessa arteria autostradale;
  - un coordinamento "regionale" per consentire una maggiore sinergia tra diverse Province che ricadono nella stessa Regione;
  - un coordinamento "a maglia" per consentire di armonizzare gli interventi in aree territoriali interregionali;
- verificare, in relazione ai vari piani di settore, la presenza di aree di accumulo per i mezzi pesanti nella propria giurisdizione e individuare l'esatta ubicazione delle stesse, nonché il referente per la fruibilità in caso di emergenza;
- informare gli amministratori locali competenti su eventuali percorsi alternativi a quelli autostradali, sensibilizzandoli in merito ai compiti di propria competenza (es. la pulizia delle strade, ecc.);
- sensibilizzare le componenti locali della Protezione Civile per l'adeguata assistenza agli automobilisti in caso di blocco permanente della viabilità stradale;
- creare una "rete di relazioni" da attivare in caso di gestione delle emergenze;
- aggiornare i recapiti telefonici dei vari componenti dei COV;



## Ministero dell'Interno

- per le previsioni del tempo riferirsi alla veglia meteo del Dipartimento della Protezione Civile, integrata, laddove disponibili, con quelle delle Agenzie Regionali per la Protezione Ambientale (A.R.P.A.).

### Gestione dell'emergenza

- riunire tempestivamente i COV, possibilmente con anticipo rispetto al verificarsi di alcuni eventi "prevedibili" (maltempo, grandi esodi);
- convocare i COV anche quando l'emergenza interessa zone limitrofe o distanti, ma collocate sulle stesse direttrici autostradali;
- laddove i componenti operativi dei COV dovessero essere impegnati sul territorio per la gestione delle emergenze viarie sarà opportuno da parte dei coordinatori di detti organismi mantenere costanti contatti telefonici con gli stessi, ovvero valutare la presenza durante le riunioni di funzionari delegati;
- curare la comunicazione sia interna che rivolta all'utenza, affinché sia tempestiva e omogenea in situazioni di emergenza, al fine di contribuire a dirottare rapidamente il traffico su itinerari alternativi e alleggerire l'area interessata dall'evento, fermo restando che la comunicazione è coordinata da Viabilità Italia in tutti i casi in cui l'organo collegiale è riunito.

Per i comunicati occorre riferirsi al glossario degli eventi di viabilità, predisposto da Viabilità Italia e condiviso con il CCISS, disponibile sul sito della Polizia di Stato cliccando "Stradale" e successivamente "Viabilità Italia".

### Termine dell'evento critico

- superate le fasi dell'emergenza è consigliabile riunire il COV per effettuare un "debriefing" e valutare l'efficacia degli interventi e dei piani applicati.

Alla luce di quanto sopra evidenziato, al fine di un miglior coordinamento tra l'amministrazione centrale e il territorio, si rappresenta che verranno rese note le convocazioni di Viabilità Italia.

Al riguardo si precisa che Viabilità Italia è convocata, oltre che per la normale attività di pianificazione, solo quando le problematiche della viabilità interessano grandi aree geografiche. Sarà pertanto competenza dei COV attivarsi in caso di criticità viarie locali.



# Ministero dell'Interno

Le problematiche della viabilità stradale ed autostradale suscettibili di avere riflessi sul regolare andamento dei servizi e della mobilità generale del Paese saranno gestite nel rispetto dell'art. 1 del D.M. 27 gennaio 2005.

Si indicano inoltre, così come richiesto da alcuni coordinatori nel corso dei suddetti incontri, i seguenti recapiti telefonici di Viabilità Italia:

tel. 06/46530310-46530423 (Sala Crisi - quando Viabilità Italia è riunita)

tel. 06/46530371-3 (Segreteria Tecnica Viabilità Italia - sempre attiva nelle 24 ore)

fax 06/46530434 ( Segreteria Tecnica Viabilità Italia - sempre attivo nelle 24 ore)

Si fa riserva infine di comunicare la data del decreto ministeriale, in corso di perfezionamento, che a modifica di quello del 27 gennaio 2005, istitutivo del Centro Coordinamento Nazionale in materia di Viabilità, ne cambia la denominazione in Viabilità Italia, integrandone la composizione.

IL CAPO DIPARTIMENTO  
(Pansa)

MODULARITÀ Uscita del 30/12/2010  
 INTERNO Numero 0019634  
 Classifica M/



# Ministero dell'Interno

**DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI INTERNI E TERRITORIALI  
 DIREZIONE CENTRALE PER GLI UFFICI TERRITORIALI DEL  
 GOVERNO E PER LE AUTONOMIE LOCALI**

**CIRCOLARE**

**Prot. n. M/29142/20**

**ROMA, 30 DIC. 2010**

- AI SIGG. PREFETTI
- AL COMMISSARIO DEL GOVERNO PER LA PROVINCIA DI
- AL COMMISSARIO DEL GOVERNO PER LA PROVINCIA DI
- ALLA PRESIDENZA DELLA REGIONE AUTONOMA  
 VALLE D'AOSTA – SERVIZIO AFFARI DI PREFETTURA  
 PIAZZA DELLA REPUBBLICA N. 15

**LORO SEDI  
TRENTO  
BOLZANO**

**11100 AOSTA**

**E, PER CONOSCENZA:**

- AL DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA  
 DIREZIONE CENTRALE PER LA POLIZIA STRADALE,  
 FERROVIARIA, DELLE COMUNICAZIONI E DEI REPARTI SPECIALI  
 DELLA POLIZIA DI STATO – SERVIZIO POLIZIA STRADALE  
 CENTRO COORDINAMENTO NAZIONALE VIABILITA'  
 VIA TUSCOLANA N. 1558

**ROMA**

**OGGETTO: Comitati Operativi per la Viabilità.**

Di seguito alla circolare pari numero dell'11 novembre 2010, concernente l'oggetto, e alla luce delle criticità gestionali riscontrate in occasione delle recenti precipitazioni nevose, si richiama l'attenzione delle SS.LL. sulla necessità di una puntuale verifica dei piani operativi relativi alla "emergenza neve", al fine di accertare che le pianificazioni individuino analiticamente, con particolare riferimento agli aspetti di protezione civile, gli specifici interventi dei vari soggetti che sono chiamati a fornire il proprio contributo nella gestione delle emergenze.

Si invitano inoltre le SS.LL., come già ribadito nel corso degli incontri tenutisi sul territorio e nelle varie circolari emanate sull'argomento, ad assicurare che i rispettivi COV mantengano il più stretto raccordo con il Centro di coordinamento nazionale in materia di viabilità (Viabilità Italia) e si riuniscano in via preventiva rispetto al verificarsi dell'evento, rimanendo attivi fino alla cessazione dell'emergenza.

Si sottolinea altresì l'esigenza che eventuali ordinanze di blocco totale o parziale della circolazione siano preventivamente concordate con Viabilità



# Ministero dell'Interno

Italia e portate a conoscenza delle Prefetture – UTG interessate dalle potenziali ripercussioni del traffico nei rispettivi territori.

Laddove si rendesse necessaria la chiusura di tratti autostradali le SS.LL. dovranno preventivamente predisporre apposita pianificazione di interdizione vigilata degli accessi ai caselli interessati, attivando ogni possibile sinergia con le forze di polizia presenti nell'ambito provinciale, comprese le polizie locali, per non distrarre gli operatori della Polizia Stradale dal presidio all'interno della rete autostradale.

Infine, atteso che nella gestione della recente emergenza si è dovuto constatare in alcuni casi il mancato aggiornamento dei nominativi e dei recapiti telefonici dei funzionari coordinatori dei COV, si invitano le SS.LL. a voler comunicare tempestivamente ogni variazione relativa ai suddetti dati, per assicurare una celere interlocuzione tra Viabilità Italia e i COV, indispensabile per una rapida ed efficace soluzione delle problematiche connesse alla viabilità.

IL CAPO DIPARTIMENTO  
(Pansa)



# Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI INTERNI E TERRITORIALI

Roma,

Direzione Centrale UTG e Autonomie Locali

Prot. Uscita del 08/01/2013

Numero: **0000266**

Classifica: M/



- AI SIGG. PREFETTI DELLA REPUBBLICA  
**LORO SEDI**
- AI SIGG. COMMISSARI DEL GOVERNO  
PER LE PROVINCE AUTONOME DI  
**TRENTO E BOLZANO**
- AL SIG. PRESIDENTE DELLA REGIONE  
AUTONOMA DELLA VALLE D'AOSTA  
Servizio Affari di Prefettura  
**AOSTA**

e, per conoscenza

- AL GABINETTO DEL MINISTRO  
**SEDE**
- AL DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA  
SICUREZZA
- Segreteria del Dipartimento  
**SEDE**

Direzione Centrale per la Polizia Stradale  
Ferroviaria, delle Comunicazioni e per i  
Reparti speciali della Polizia di Stato  
Via Tuscolana n. 1558

**ROMA**

**OGGETTO:** Coordinamento dell'attività dei Prefetti in materia di limitazione e sospensione della circolazione stradale in concomitanza con situazioni di particolare crisi della viabilità legate a nevicate ed a incendi estivi. Linee di indirizzo.

Art. 6 del Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285, "Nuovo Codice della Strada"; art. 2 del Regio Decreto 18 giugno 1931, n. 773, "Testo Unico delle Leggi di Pubblica Sicurezza".

Nel corso degli ultimi anni si sono dovute registrare, in concomitanza con la stagione invernale, situazioni di crisi della circolazione stradale dovute principalmente a persistenti nevicate, nonché a fenomeni alluvionali. Analogamente nei periodi estivi si sono riscontrate delle criticità



# *Ministero dell'Interno*

2

derivate dai numerosi incendi, spesso sviluppatisi a ridosso delle arterie autostradali.

Le problematiche relative alla gestione di tali eventi sono state oggetto di attento monitoraggio di Viabilità Italia, organismo deputato a livello centrale per il coordinamento tecnico-operativo sull'intero territorio nazionale, al fine di individuare quelle situazioni legittimanti l'adozione di interventi, anche di natura eccezionale, idonei a garantire adeguati livelli di sicurezza della comunità nazionale.

In tale ambito, si sono dovute tuttavia riscontrare difformità applicative da parte dei Prefetti della normativa che prevede l'adozione delle ordinanze di divieto della circolazione, in alcuni casi con la mancata emanazione, a volte con la revoca, dei provvedimenti prefettizi.

Altro profilo di rilievo è quello della difficoltà o della mancanza di coordinamento tra le varie Prefetture.

Una ulteriore criticità rilevata è rappresentata dal fondamento giuridico che presuppone il potere di ordinanza.

Tutte queste situazioni sono riconducibili alla mancanza di criteri chiari ed univoci, che debbono presiedere all'applicazione in modo uniforme – sull'intero territorio nazionale – della normativa che disciplina il potere di ordinanza attribuito ai Prefetti nella materia

Alla stregua di tali argomentazioni si è ravvisata pertanto l'opportunità di emanare alcune linee di indirizzo, al fine di consentire alle SS.LL. di riferirsi a criteri omogenei per l'adozione delle ordinanze in questione, che permettano ai vari operatori chiamati ad intervenire per la gestione dell'emergenza, in particolar modo appartenenti alla Polizia Stradale, di dare tempestiva attuazione ai provvedimenti prefettizi di sospensione della circolazione.



# *Ministero dell'Interno*

3

In primo luogo si rappresenta che tali provvedimenti debbono essere generalmente emessi ai sensi dell'art. 6 del Codice della Strada.

Come è noto infatti l'art. 6 C.d.S., comma 1, conferisce al Prefetto il potere, conformemente alle direttive del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di sospendere, fuori dei centri abitati, temporaneamente la circolazione di tutte o di alcune categorie di utenti sulle strade, o su tratti di esse, per motivi di sicurezza pubblica o inerenti alla sicurezza della circolazione, di tutela della salute, nonché per esigenze di carattere militare.

Il precedente art. 5 C.d.S. attribuisce, inoltre, un potere di ordinanza di interdizione del traffico all'ente proprietario della strada, ovvero al concessionario, in tutti quei casi in cui si configurano problematiche di ordine tecnico di cui all'art. 6, 4 comma, C.d.S..

Qualora quindi si verificano situazioni di crisi della viabilità derivanti da avversità atmosferiche o da altri eventi il Prefetto, avvalendosi dei Comitati Operativi per la Viabilità (COV), che operano in stretto collegamento con Viabilità Italia, dovrà emanare i provvedimenti di limitazione, o di totale interdizione del traffico, nonché di chiusura dei caselli autostradali che, configurandosi quali misure di carattere urgente e necessarie per fronteggiare situazioni riguardanti la tutela della sicurezza della circolazione, rientrano nella fattispecie prevista dall'art. 6, 1 comma, del C.d.S..

Ciò premesso si richiama l'attenzione delle SS.LL in merito alla necessità di valutare, prima dell'emanazione delle ordinanze in questione, l'interconnessione della rete viaria di rispettiva competenza con quella delle province limitrofe e con quella nazionale, considerata la necessità di predisporre interventi coordinati nei territori confinanti, destinati a produrre i loro effetti anche a grande distanza dal luogo in cui sono in atto le precipitazioni nevose.





# Ministero dell'Interno

4

Infatti le operazioni di limitazione o blocco totale del traffico veicolare sono veramente efficaci, in ragione dell'interesse preminente della sicurezza e della libertà della circolazione veicolare che intendono perseguire, solo quando riescono ad evitare che, da zone adiacenti o prossime, possano affluire nell'area interessata flussi veicolari che, una volta nella zona, non potrebbero essere più fermati o ricoverati in condizioni di sicurezza, con conseguente rischio di gravi ed ulteriori turbative alla circolazione, già resa critica dalle precipitazioni nevose.

In occasione del verificarsi di eventi di questo tipo, i provvedimenti che, ai sensi del più volte richiamato art. 6, comma 1, C.d.S., possono essere adottati dai Prefetti, non riguardano solo le strade in cui le precipitazioni sono in atto, ma anche le arterie che vi affluiscono, anche se su queste ultime le precipitazioni non sono segnalate o previste.

In relazione a quanto esposto sarà opportuno che le SS.LL. prima di adottare provvedimenti di limitazione della circolazione o di chiusura temporanea al traffico veicolare di strade ed autostrade si confrontino con Viabilità Italia. Le indicazioni fornite da tale Organismo potranno essere utili ai fini delle decisioni in merito all'adozione delle ordinanze, nonché per quanto concerne le motivazioni, soprattutto in quegli ambiti territoriali in cui gli eventi non sono in atto, ma le limitazioni alla circolazione sono funzionali ad esigenze di regolazione del traffico veicolare nelle aree di maggiore criticità.

Si segnala altresì la necessità di adottare i provvedimenti di revoca delle richiamate ordinanze con tempestività ed in modo coordinato rispetto alle aree limitrofe, soprattutto quando sono interessate da autostrade o da altre arterie stradali di importante relazione di traffico. Anche per tali provvedimenti è opportuno tener conto delle indicazioni che vengono fornite da Viabilità Italia.



# Ministero dell'Interno

5

Con l'occasione appare utile rammentare che i provvedimenti di sospensione del traffico potranno essere emessi ai sensi dell'art. 2 del T.U.L.P.S., nel rispetto dei principi generali dell'ordinamento giuridico (Sent. Corte Cost. n.26/1961), solo laddove gli interventi urgenti sono destinati a tutelare non solo interessi di sicurezza della circolazione stradale strettamente intesa, ma investono problemi generali di ordine pubblico e sicurezza pubblica.

Si ritiene infine opportuno sensibilizzare i Sindaci per ciò che concerne l'emanazione di provvedimenti di interdizione della circolazione nei centri abitati, di propria competenza ai sensi dell'art. 7 C.d.S., in merito a un coordinamento degli stessi con quelli emanati dal Prefetto, verificandone comunque la compatibilità, con i vari piani ("piano neve" e "piano esodo estivo") sia nazionali che provinciali, elaborati rispettivamente da Viabilità Italia e dalle Prefetture-UTG, allo scopo di evitare situazioni di disarmonica regolazione del traffico che possono avere effetti negativi sulla circolazione, soprattutto sulle arterie di grande comunicazione che attraversano i centri abitati

Si confida nella piena e pronta collaborazione delle SS.LL. per la puntuale applicazione dei criteri illustrati, anche al fine di chiarire l'esatto ambito delle competenze attribuite ai Prefetti quali rappresentanti dello Stato sul territorio e responsabili generali dell'ordine e della sicurezza pubblica nella rispettiva provincia e di quelle demandati agli altri soggetti operativi coinvolti a vario titolo nella gestione delle emergenze e nel controllo della circolazione.

IL CAPO DIPARTIMENTO

(Pansa)

*Jause*



# Ministero dell'Interno

GABINETTO DEL MINISTRO

N. 14520/110(7)  
Uff III-Prot.Civ.

Roma, 18 FEB. 2013

AI SIGG.RI PREFETTI DELLA REPUBBLICA

LORO SEDI

AI SIGG.RI COMMISSARI DEL GOVERNO  
PER LE PROVINCE DI

TRENTO e BOLZANO

AL SIG. PRESIDENTE DELLA GIUNTA  
REGIONALE DELLA VALLE D'AOSTA

AOSTA

e, p.c. AL DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI INTERNI  
E TERRITORIALI SEDE

AL DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA  
SICUREZZA SEDE

AL DIPARTIMENTO VIGILI DEL FUOCO, DEL  
SOCCORSO PUBBLICO E DELLA DIFESA  
CIVILE

SEDE

OGGETTO: Eventi atmosferici avversi - Coordinamento dell'attività dei Prefetti in materia di limitazione e sospensione della circolazione stradale.

Come noto, a seguito delle recenti persistenti nevicate che hanno interessato gran parte del territorio nazionale, sono stati adottati numerosi provvedimenti di limitazione della circolazione stradale da parte delle SS.LL., sulla base delle allerte meteo diramate dal Dipartimento della Protezione Civile e delle indicazioni fornite da Viabilità Italia, struttura di coordinamento delle crisi viarie.

Al riguardo, nel richiamare le linee di indirizzo diramate sul punto dal Dipartimento per gli Affari Interni e Territoriali con nota n. 0000266 dell' 8 gennaio scorso, nonché le disposizioni derivanti dal d.P.R. 3 aprile 2006 n. 180, si ritiene di evidenziare alcuni profili, volti a migliorare il coordinamento tra le Prefetture, in relazione all'interconnessione della rete viaria di rispettiva competenza e ai conseguenti effetti dei provvedimenti di interdizione del traffico.

4



# Ministero dell'Interno

GABINETTO DEL MINISTRO

Ferma restando la titolarità in capo a ciascun Prefetto delle ordinanze ex art. 6 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n.285, e' di tutta evidenza che gli effetti di un provvedimento prefettizio interdittivo del traffico si ripercuotono lungo tutto l'asse viario, coinvolgendo inevitabilmente aree extraprovinciali o extraregionali, anche non colpite dalle avversità atmosferiche in atto.

Le misure di limitazione o interdizione del traffico, infatti, sono veramente efficaci solo laddove vengano disposte per aree omogenee ed in perfetto coordinamento con tutte le Prefetture interessate. Tanto, anche per evitare che da zone adiacenti a quella dove insiste il divieto possano affluire nell'area interessata flussi veicolari che, una volta nella zona, non potrebbero essere più fermati o comunque ricoverati in condizioni di sicurezza, con conseguente rischio di gravi ed ulteriori turbative alla circolazione, già resa critica dalle precipitazioni in atto. Va anche considerato che la validità dei predetti provvedimenti si rivela idonea laddove, nell'ambito del giusto temperamento tra le esigenze della sicurezza e quelle legate allo svolgimento delle relazioni economiche e sociali, l'informazione sulle misure disposte venga assicurata nei tempi ragionevolmente necessari alla tempestiva diffusione e circolarità delle notizie.

In questa logica, è indispensabile mettere a punto un sistema coordinato, coerente ed efficace che richiede un'armonizzazione ed uniformità applicativa delle misure da adottarsi in relazione alle situazioni di particolare crisi della viabilità.

Al riguardo, i Prefetti capoluoghi di Regione vorranno assumere il coordinamento dei provvedimenti da adottare in sede regionale, previa intese con i Prefetti dei capoluoghi regionali limitrofi interessati dalle direttrici viarie più rilevanti. E' necessario pertanto che a seguito delle riunioni dei rispettivi Centri di viabilità operativi (COV), le Prefetture comunichino la situazione delle rispettive province alla Prefettura capoluogo di Regione la quale potrà fornire le indicazioni più appropriate per l'eventuale emanazione dei provvedimenti interdittivi o limitativi del traffico e delle successive revocazioni.

Giova, altresì, ribadire che in tutte le fasi, risulta particolarmente importante il mantenimento della circolarità di informazione sulle azioni in corso nonché il continuo confronto con il Centro di Viabilità Italia.

Si confida nella collaborazione delle SS.LL. per la puntuale applicazione delle indicazioni suindicate, al fine di assicurare le misure più idonee alle esigenze di sicurezza richieste dal territorio e dalle singole criticità.

IL CAPO DI GABINETTO

(Procaccini)



# LINEE GUIDA PER LA GESTIONE COORDINATA DELLE EMERGENZE INVERNALI SU AREE GEOGRAFICHE VASTE CON INTERESSAMENTO DI PIÙ CONCESSIONARIE AUTOSTRADALI

**\*EDIZIONE 2015-2016\***

## Premessa

Il presente documento si prefigge di fornire le linee guida, da recepire attraverso opportune integrazioni dei piani di emergenza neve adottati a livello locale, per realizzare il **coordinamento delle misure operative ed informative** che Polizia Stradale e concessionarie autostradali devono attuare in occasione del verificarsi di precipitazioni nevose.

Il coordinamento sopra detto passa attraverso il perseguimento dei seguenti obiettivi:

1. individuazione sul territorio nazionale delle **aree più esposte al rischio di crisi per neve** dove rendere prioritaria l'attuazione di misure coordinate di intervento;
2. individuazione di **terminologie univoche** per la **codificazione** delle diverse fasi delle "emergenze neve";
3. definizione di una **procedura condivisa di comunicazione** tra Compartimenti Polizia Stradale e concessionarie, nonché tra queste e gli altri Enti ed Istituzioni coinvolti nella gestione di possibili emergenze correlate alle precipitazioni nevose.
4. armonizzazione ed ottimizzazione dei **modelli di informazione all'utenza**;
5. **omogeneizzazione e coordinamento degli eventuali provvedimenti di regolazione della circolazione** (dirottamenti su itinerari alternativi; azioni di filtro o blocco dei veicoli merci; ecc.).

## Piani di gestione emergenza neve

I singoli piani di gestione emergenza neve, da redigersi congiuntamente dai Compartimenti Polizia Stradale e dalle Concessionarie autostradali, dovranno assicurare il raggiungimento dei seguenti risultati:

- *previsione degli scenari più probabili per le tratte autostradali interessate;*
- *necessaria condivisione dei singoli piani d'emergenza da parte dei Compartimenti e delle Concessionarie o DT limitrofe ed aventi competenze su aree geografiche omogenee, intese come quelle con tratte autostradali interconnesse;*
- *previsione di forme di comunicazione e coinvolgimento anche nei confronti dei Compartimenti e delle Concessionarie o DT che, pur non essendo limitrofi, siano comunque interessati, in presenza di situazioni emergenziali di criticità nell'area oggetto del piano (es. blocco persistente della circolazione con difficoltà negli interventi di ripristino della viabilità e nel soccorso all'utenza), all'effettuazione di azioni di governo dei flussi di traffico ad ampio raggio;*

- *codificazione delle diverse fasi dell'emergenza neve. Per ogni fase di allerta dovranno essere indicati in dettaglio i provvedimenti necessari per assicurare le più adeguate azioni di coordinamento e di informazione (interna tra Polizia Stradale e Concessionarie in ordine alle misure operative adottate ed esterna verso l'utenza);*
- *monitoraggio delle risorse, in termini di uomini, mezzi e materiali, che Polizia Stradale e Concessionarie prevedono di impiegare nelle varie fasi dell'evento;*
- *previsione, da parte della Concessionaria, di un'adeguata organizzazione per la sollecita rimozione dei veicoli pesanti intraversati che, ostacolando la circolazione, rendono difficoltoso l'intervento dei mezzi sgombraneve. A tal fine si dovranno individuare i punti strategici della viabilità autostradale ove dislocare i mezzi di soccorso meccanico per il recupero/traino dei veicoli pesanti, di cui dovrà essere assicurata la presenza durante tutte le fasi di allerta neve, per un tempestivo intervento in caso di necessità;*
- *individuazione della figura dei Responsabili per la Polizia Stradale e le concessionarie, incaricati della decretazione dei codici di allerta neve, dell'adozione delle procedure di comunicazione ed informazione all'utenza e dell'attivazione delle procedure operative;*
- *individuazione della figura dei Responsabili degli altri enti proprietari, competenti sulla viabilità ordinaria adducendo all'autostrada, per l'adozione delle misure e degli interventi necessari a garantire la transitabilità delle strade;*
- *puntualizzazione delle procedure e dei contenuti delle comunicazioni, secondo le linee guida contenute nel presente documento, tra Polizia Stradale e concessionarie, e tra questi e gli altri enti ed istituzioni interessate alla gestione dell'evento;*
- *predisposizione di un piano dettagliato d'informazione all'utenza da attuarsi in caso di emergenza neve. A tal fine, previa individuazione degli strumenti d'informazione sul traffico - con particolare riferimento ai PMV - direttamente attivabili dalle sale radio, si dovrà pianificare l'utilizzo degli stessi in corrispondenza dei diversi codici di allerta neve, secondo le linee guida del presente documento;*
- *individuazione dei punti strategici in cui predisporre e, se necessario, attivare le azioni di controllo del traffico, ivi comprese le operazioni di deviazione dei flussi di traffico, da attuarsi preferibilmente in corrispondenza delle interconnessioni autostradali;*
- *predisposizione di un servizio diretto o mediante convenzioni o strumenti contrattuali che assicurino la praticabilità delle aree di servizio, la cui agibilità in presenza di condizioni meteorologiche avverse è importante sia per l'assistenza all'utenza sia per la disponibilità di aree nelle quali eseguire verifiche e/o operazioni sui veicoli;*
- *individuazione di eventuali altre azioni/modalità che si riterrà necessario condividere (es. coinvolgimento di gestori non autostradali con impatto sull'area; sussidio operativo su tratti/aree particolari; ecc.);*
- *definizione di accordi con i gestori di servizi generali all'utenza nelle aree di servizio (servizi di ristorazione, esercizi commerciali, assistenza meccanica ecc.) per un loro maggiore coinvolgimento per l'assistenza agli utenti, da realizzare mediante il potenziamento dei servizi resi ed assicurando i necessari rifornimenti.*

## Codificazione delle soglie relative all'emergenza neve

Neve Codice  
**ZERO**

### **Previsione di possibili nevicate.**

E' appena stato emesso un bollettino o un allerta meteo dal servizio meteorologico del Dipartimento della Protezione Civile o da altro autorevole Ente nazionale o locale di riferimento per la società concessionaria, **da accreditare preventivamente**, d'intesa con il responsabile della Polizia Stradale.

### **Provvedimenti da graduare in ragione del prevedibile impatto del fenomeno nevoso previsto:**

- verifica della effettiva disponibilità delle risorse (*uomini, mezzi, materiali*) richiamate nei piani di emergenza neve dei gestori/concessionarie coinvolte e della loro attivazione in base alle specifiche procedure tecniche previste;
- attuazione del modello di comunicazione tra concessionarie e Istituzioni di cui alle presenti linee-guida;
- attivazione dei canali informativi all'utenza, diversi dai PMV (*CCISS, Isoradio, RTL 102.5, emittenti locali ecc.*).

Neve Codice  
**VERDE**

### **Precipitazione nevosa imminente.**

### **Provvedimenti da graduare in ragione del prevedibile impatto del fenomeno nevoso previsto:**

- verifica della effettiva realizzazione degli interventi previsti nelle procedure tecniche (*salature preventive; preallerta ed eventuale dislocazione mezzi di soccorso meccanico; ...*);
- preparazione ed eventuale dislocazione di mezzi e della segnaletica nei punti individuati per le operazioni di controllo del traffico e/o per le deviazioni dei veicoli;
- attuazione del modello di comunicazione come sopra;
- aggiornamento dell'informazione all'utenza attraverso i canali gestiti direttamente dalle concessionarie autostradali (*PMV; Isoradio; ...*);
- eventuale rafforzamento della comunicazione preventiva verso l'utenza con interventi su media locali e nazionali da parte delle Istituzioni coinvolte nei piani di emergenza;
- verifica dello stato della viabilità sulle tratte autostradali limitrofe e sulla viabilità alternativa;

Neve Codice

**GIALLO**

**Precipitazione nevosa in atto.**

L'intensità non è critica ed è contrastata dalla progressiva azione dei mezzi operativi e delle attrezzature disponibili; il traffico defluisce senza difficoltà. Sui tratti più impegnativi per tracciato e/o tipologia di traffico (*elevata componente merci*) i possibili rallentamenti non sono dovuti alle condizioni del fondo stradale.

**Provvedimenti da attuare in ragione dell'effettiva intensità dell'evento nevoso:**

- attivazione degli interventi previsti nelle procedure tecniche (*salature in abbattimento; intervento lame sgombraneve;...*) e verifica della loro regolare esecuzione;
- attivazione, su indicazione condivisa dei responsabili locali delle concessionarie e della Polizia Stradale, delle operazioni di filtro e controllo del traffico nei punti individuati;
- attuazione del modello di comunicazione come sopra;
- aggiornamento dell'informazione all'utenza attraverso i canali gestiti direttamente dalle concessionarie autostradali (*PMV; Isoradio; ...*);
- eventuale rafforzamento della comunicazione verso l'utenza con interventi su media locali e nazionali da parte delle Istituzioni coinvolte nei piani di emergenza;
- verifica dello stato della viabilità sulle tratte autostradali limitrofe e sulla viabilità alternativa, con eventuale urgente attivazione degli enti proprietari per l'adozione delle misure necessarie a garantire la transitabilità delle strade.

Neve Codice

**ROSSO**

**Precipitazione nevosa intensa.**

Il traffico defluisce in modo rallentato sui tratti più impegnativi. L'azione dei mezzi antineve, non ostacolata da situazioni di blocco della carreggiata, garantisce ancora la circolazione dei veicoli, sebbene rallentata.

**Provvedimenti da attuare in ragione dell'effettiva intensità dell'evento nevoso:**

- verifica della effettiva realizzazione degli interventi previsti nelle procedure tecniche (*abbattimento del manto nevoso con efficace utilizzo dei mezzi e delle tecnologie disponibili; piena disponibilità dei mezzi di soccorso meccanico; ...*);
- contingentamento del traffico nei punti di filtro e controllo precedentemente attivati, nella misura necessaria a garantire la più efficace operatività dei mezzi antineve sui tratti interessati dalla precipitazione;
- attuazione del modello di comunicazione come sopra;



- integrazione dell'informazione all'utenza attraverso i canali gestiti direttamente dalle concessionarie autostradali (*Isoradio in particolare*), con la diramazione degli itinerari alternativi effettivamente percorribili;
- rafforzamento della comunicazione verso l'utenza con interventi su media locali e nazionali da parte delle Istituzioni coinvolte nei piani di emergenza.
- preallerta ai soggetti esterni incaricati di fornire assistenza agli utenti.

Neve Codice

**NERO**

**Precipitazione nevosa in atto. Blocco del traffico in una delle carreggiate per intraversamento di uno o più veicoli a causa del fondo stradale innevato.**

In tale situazione i forti rallentamenti o il fermo comunque imposto alla circolazione e, pertanto, anche ai mezzi e alle attrezzature antineve, può determinare rapidamente la perdita del controllo della situazione e l'insorgere di un vero e proprio stato di crisi.

**Provvedimenti da attuare in ragione della prevedibile durata del blocco:**

- verifica della effettiva realizzazione degli interventi previsti nelle procedure tecniche (*tempestivo intervento dei mezzi di soccorso per la rimozione dei blocchi e il trattamento con cloruri del tratto successivo al blocco stesso; eventuale veicolazione del traffico coinvolto attraverso i by-pass o le uscite; chiusura selettiva dei rami di svincolo, laddove le misure - in via di progressiva installazione - sono già presenti; etc...;*)
- arresto del traffico nei punti di filtro e controllo precedentemente attivati, con eventuale reinstradamento lungo gli itinerari alternativi percorribili;
- attuazione del modello di comunicazione come sopra;
- continuo aggiornamento dell'informazione all'utenza attraverso i canali gestiti direttamente dalle concessionarie autostradali (*PMV; Isoradio; ...;*)
- rafforzamento della comunicazione verso l'utenza con interventi su media locali e nazionali da parte delle Istituzioni coinvolte nei piani di emergenza;
- attivazione delle misure per l'assistenza agli utenti rimasti bloccati in autostrada.

## Procedure di comunicazione

### Attività dei Responsabili

Nell'ambito dei singoli piani di emergenza neve dovranno essere preventivamente individuate, sia da parte delle concessionarie sia da parte della Polizia Stradale, le figure dei **responsabili** delle procedure di comunicazione, attivazione ed attuazione delle misure operative, da porre in essere ciascuno per la parte di propria competenza.

**I responsabili** di ogni concessionaria o D.T., in particolare, dovranno:

- acquisire costantemente ogni elemento e/o notizia, con effetti sulla rete autostradale di propria competenza, utile per valutare correttamente lo stato e il possibile evolversi della situazione, **comunicare al responsabile della Polizia Stradale il raggiungimento di una determinata fase (codice) dell'emergenza, notiziando in ordine alle misure adottate;**
- comunicare tempestivamente ai responsabili delle concessionarie o D.T. limitrofe (o comunque interessate alla gestione dell'evento sulla base del livello di criticità – codice – in atto) ogni variazione circa il codice di emergenza raggiunto sui tratti direttamente gestiti, concordando l'attivazione delle conseguenti azioni di carattere informativo ed operativo;
- attivare tutti gli strumenti di comunicazione all'utenza;
- costituire un riferimento rispetto alle sedi nazionali delle Concessionarie coinvolte, dell'AISCAT o dell'ANAS, qualora intervenuta in esecuzione dei propri poteri di vigilanza, nonché del Servizio Polizia Stradale.
- Assicurare - anche per mezzo di appositi sostituti preventivamente individuati - la reperibilità costante h.24 per tutta stagione invernale.

### **b) Modulo di comunicazione**

Allo scopo di agevolare l'univocità di tutti i livelli di comunicazione previsti dalle presenti linee-guida, il **modulo di comunicazione** da inviarsi alla Polizia Stradale ed alle altre Concessionarie o Direzioni di Tronco secondo un'informativa proceduralizzata, dovrà:

- indicare il codice di allerta neve raggiunto;
- specificare le tratte autostradali interessate, con specificazione di eventuali situazioni di criticità in atto per la circolazione;
- indicare le misure operative, di coordinamento e di informazione adottate;
- essere inoltrato a mezzo fax all'atto del verificarsi di una qualunque delle fasi legate all'emergenza, inclusa quella di previsione neve, e dovrà essere tempestivamente aggiornato al mutare delle situazioni atmosferiche e/o di viabilità

Analogo modulo di comunicazione verrà utilizzato per le comunicazioni istituzionali da parte della Polizia Stradale verso gli Uffici territoriali competenti (Prefetture, Questure, VV.FF., Protezione Civile, ecc.).

Esso dovrà essere **inoltrato a mezzo fax all'atto del verificarsi di una qualunque delle fasi legate all'emergenza**, inclusa quella di previsione neve, e dovrà essere **tempestivamente aggiornato** al mutare delle situazioni atmosferiche e/o di viabilità.

## **Modello di informazione all'utenza**

L'informazione diretta all'utenza assume un ruolo determinante, anche come contributo operativo, in tutte le fasi di gestione delle emergenze ed in particolare di quelle legate al verificarsi di precipitazioni nevose.

Al fine di assicurare la massima coerenza ed efficacia del sistema informativo, si dettano di seguito alcune linee guida di cui tenere conto in sede di redazione dei singoli piani di emergenza neve.

- l'utilizzo degli strumenti e dei sistemi per l'informazione al traffico da parte della Polizia Stradale e delle singole Concessionarie o DT deve mirare alla standardizzazione delle forme di comunicazione;
- Polizia Stradale e Concessionarie devono condividere le notizie sulla viabilità nella fase antecedente alla diffusione, per garantire informazioni complete e non contraddittorie;
- è necessario individuare preventivamente tutti gli strumenti d'informazione all'utenza disponibili nelle singole aree territoriali di competenza, attivabili dalle sale operative fin dalla fase dell'allerta per previsione neve ed in particolare nel momento del verificarsi di una situazione d'emergenza (es. PMV, comunicati stampa, aggiornamenti su siti internet, isoradio, bollettini CCISS, notiziari onda verde, emittenti radiofoniche locali, etc.);
- va attribuita la massima importanza ai PMV, di cui è necessario effettuare preventivamente una mappatura per valutarne la consistenza lungo gli itinerari autostradali;
- su tutta la rete dei PMV va garantita assoluta priorità alle notizie relative all'emergenza neve, stabilendo a priori quali PMV attivare e con quali messaggi in corrispondenza di ogni fase dell'emergenza;
- parimenti va garantita massima snellezza nelle procedure di attivazione dei messaggi, che devono poter essere gestiti direttamente dalla concessionaria o DT interessata sulla base del modello definito nelle presenti linee-guida;
- nei singoli piani di emergenza neve deve essere previsto l'utilizzo dei PMV anche sui tratti di autostrada che precedono quello interessato dall'evento, pur se di altra DT o concessionaria, al fine di agevolare la percorrenza di itinerari alternativi, attivare deviazioni di traffico e/o rendere note le operazioni di filtraggio dei veicoli;
- le tipologie di messaggio dovranno risultare conformi, nei contenuti, al modello individuato nel presente documento (vedi tabella) al fine di standardizzarne i contenuti e agevolarne la comprensione da parte dell'utenza;
- infine l'informazione all'utenza, oltre a prevedere contenuti dissuasivi nei confronti di quanti non ancora in viaggio in previsione delle fasi più critiche, dovrà indicare tutti i possibili itinerari alternativi.

Nella seguente tabella è individuato uno schema di riferimento al quale le concessionarie coinvolte dovranno ispirarsi nella gestione delle diverse fasi dell'emergenza, declinandone i contenuti in funzione degli eventi associati (es. code) e compatibilmente con gli strumenti e le tecnologie disponibili.

A puro titolo esemplificativo nello schema è rappresentata la traduzione del modello di informazione al traffico sul "media" PMV (pannelli a messaggio variabile), ritenendosi implicita un'analogia traduzione in termini di contenuto verso gli altri canali di informazione diretta o con possibilità di aggiornamento continuo (radio; telefono; siti internet).

<b>Codici di allerta NEVE</b>	<b>STATO DELL'EVENTO</b>	<b>CONTENUTO DELL'INFORMAZIONE</b> <i>(es. traduzione su Pannelli a Messaggio Variabile)</i>
<b>ZERO</b>	emesso allerta meteo ad alto impatto	<b>PREVISTA NEVE</b> <b>TRATTO INTERESSATO</b> (es. dopo ...) <b>PNEUMATICI INVERNALI O CATENE (A BORDO)</b> (localmente anche "mezzi antineve in azione")
<b>VERDE</b>	precipitazione imminente - strutture pronte ad operare	<b>NEVE/NEVISCHIO</b> <b>TRATTO INTERESSATO</b> (es. dopo ...) <b>PNEUMATICI INVERNALI O CATENE (A BORDO)</b> (localmente anche "mezzi antineve in azione")
<b>GIALLO</b>	neve in atto con intensità non critica e senza effetti sul deflusso del traffico	<b>NEVE/NEVISCHIO</b> <b>TRATTO INTERESSATO</b> (es. dopo ...) <b>PNEUMATICI INVERNALI O CATENE (A BORDO)</b> (localmente anche "mezzi antineve in azione")
	neve in atto con intensità non critica ma su tratti impegnativi per tracciato e/o traffico o con tendenza in aumento	<b>NEVE/NEVISCHIO</b> <b>TRATTO INTERESSATO</b> (es. dopo ...) <b>POSSIBILI DISAGI</b>
<b>ROSSO</b>	nevicata intensa gestita in avvicinamento al limite delle potenzialità/possibilità	<b>NEVE FORTE</b> <b>TRATTO INTERESSATO</b> (es. dopo ...) <b>POSSIBILI BLOCCHI</b>
<b>NERO</b>	primi veicoli posti di traverso sulla carreggiata	<b>BLOCCO PER NEVE</b> <b>TRATTO INTERESSATO</b> (es. dopo ...) <b>TRANSITO SCONSIGLIATO</b>
	veicoli posti di traverso in più punti o stima di tempi non brevi per risolvere il primo blocco	<b>CHIUSO PER NEVE (*)</b> (es. tra ..e....) <b>TRATTO INTERESSATO</b>

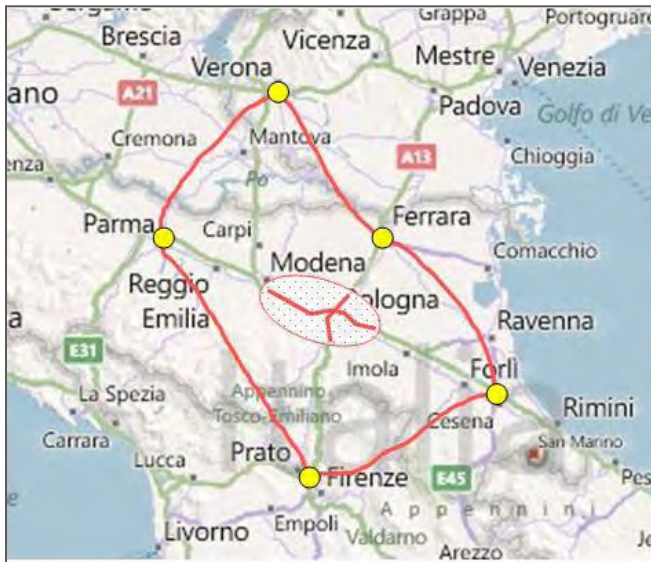
(\*) in anticipo rispetto alla chiusura effettiva

N.B. Compatibilmente con le modalità gestionali previste e con gli spazi di testo disponibili, i PMV precedenti le uscite di collegamento con la viabilità alternativa percorribile, potranno indicare nelle fasi più critiche anche tali itinerari, ferma restando la necessità di diramare prioritariamente tale informazione sui più idonei canali radiofonici.

In caso di CODE, dovute a neve o alle azioni di filtro del traffico poste in essere dalla Polizia Stradale per i controlli sulle dotazioni dei veicoli pesanti, i pannelli a messaggio variabile riporteranno la segnalazione di "coda" solo sul tratto in cui la coda insiste, abbinata alla causale "neve" o "controllo catene". In tale modo sarà assicurata la presegnalazione del pericolo per i veicoli in immediato avvicinamento alla coda (con esplicitazione della causale), mentre il traffico di itinerario, fino ad una distanza utile per poter deviare su percorsi alternativi, continuerà ad essere informato sulle condizioni meteo (neve o neve intensa) e sulle condizioni di percorribilità (possibili disagi o possibili blocchi) del tratto interessato dalla precipitazione

## Esemplificazione dei nodi/aree strategiche più esposte al rischio di crisi

Vengono individuate in questa fase **5 aree** per le quali rendere prioritaria l'attuazione delle presenti linee-guida.



### 1. nodo di Bologna

Concessionarie coinvolte:

- Autostrade per l'Italia
- Autostrada del Brennero
- Autocamionale della Cisa
- Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova



### 2. nodo di Genova

Concessionarie coinvolte:

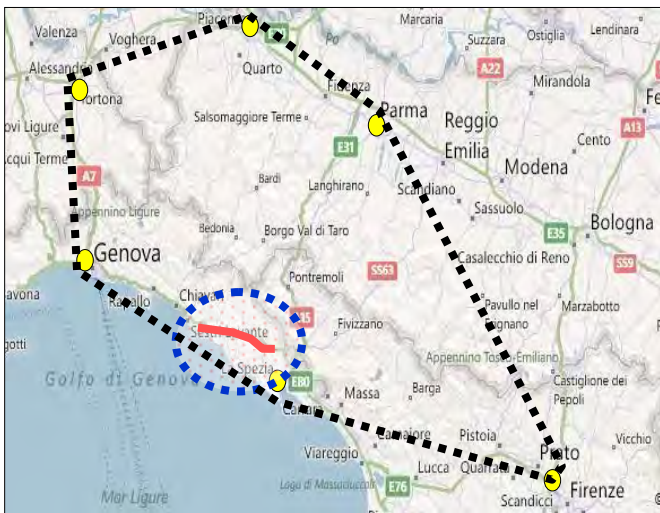
- Autostrade per l'Italia
- Autostrada Torino Savona
- Autostrada Torino Alessandria Piacenza
- Autostrada Milano - Genova
- Autostrada dei Fiori



### 3. nodo della Cisa

Concessionarie coinvolte:

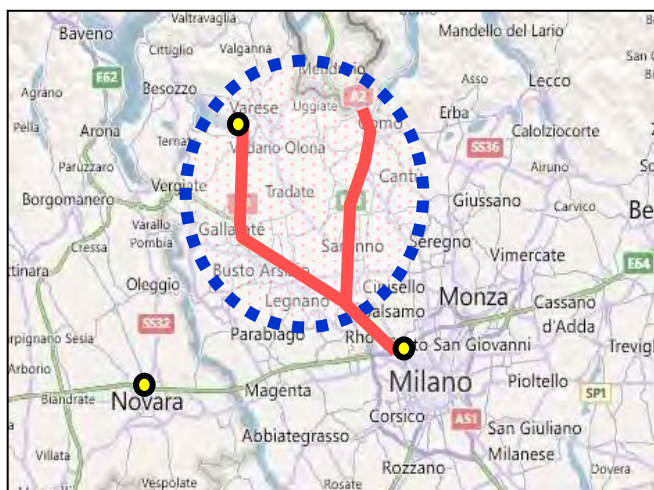
- Autocamionale della Cisa
- Autostrade per l'Italia
- Società Autostrada Ligure Toscana
- Autostrada Torino Alessandria Piacenza



### 4. nodo del Bracco

Concessionarie coinvolte:

- Autostrada Ligure Toscana
- Autocamionale della Cisa
- Autostrade per l'Italia
- Autostrada Torino Alessandria Piacenza



## 5. nodo dei Laghi

Concessionarie coinvolte:

- Autostrade per l'Italia
- Autostrada Torino Milano
- Autostrada Milano Mare

## RETE AUTOSTRADALE TRANSEUROPEA

Alle aree geografiche precedentemente individuate, ai fini di una opportuna integrazione dei piani emergenza neve secondo le presenti linee guida, vanno aggiunte le tratte autostradali adducanti ai confini di Stato, a causa delle ripercussioni sulla viabilità nazionale.

In particolare si segnalano:

- collegamenti con la Francia (Traforo del Monte Bianco, Traforo del Fréjus)
- collegamenti con la Svizzera (in particolare chiusura valico autostradale di Brogeda per eventuali problematiche in territorio elvetico)
- collegamenti con l'Austria (Brennero - Tarvisio)

E' opportuno che i Compartimenti della Polizia Stradale e le concessionarie direttamente interessate alla redazione dei piani di emergenza neve per ciascuna delle aree indicate prevedano le necessarie misure di coordinamento operativo ed informativo con i Compartimenti e le concessionarie limitrofe per la gestione dei flussi di traffico lungo itinerari alternativi in occasione di situazioni emergenziali. La peculiarità delle aree citate impone, altresì, una preventiva attività di informazione presso i corrispondenti uffici oltre frontiera, sullo stato delle viabilità nei Paesi confinanti, per la praticabilità in concreto degli itinerari alternativi





# Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

## PROTOCOLLO OPERATIVO PER LA REGOLAMENTAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI PESANTI IN CASO DI NEVE

### Premesso

- che gli eventi nevosi di maggiore intensità verificatisi nel nostro Paese negli ultimi anni, hanno evidenziato le complessità connesse alla gestione delle "operazioni invernali" (diffusione delle informazioni, trattamenti di salatura e di sgombero neve; realizzazione dei "filtri"; interventi di assistenza ai mezzi posti di traverso; ...) specie in presenza dei veicoli adibiti al trasporto merci di più elevata massa complessiva, specie se non adeguatamente equipaggiati per il transito in condizioni di ridotta aderenza del piano stradale;
- che devono essere assicurate le notizie utili a anticipare il verificarsi di situazioni di crisi al fine di realizzare una informativa a distanza preventiva e circostanziata, anche per consentire il pronto intervento dei mezzi sgombraneve e ~~delle~~ attivazione delle procedure atte a favorire la maggiore regolarità possibile della circolazione;
- che per rafforzare l'implementazione di una tempestiva comunicazione dovrà essere stabilito un protocollo d'intesa operativo tra i soggetti fornitori (ANAS e AISCAT) e diffusori (CISS e RAI) di notizie utili a prevenire le situazioni di crisi.

### Provvedimenti di filtraggio dinamico dei veicoli pesanti e modalità di attuazione

In caso di precipitazioni nevose intense lungo la rete autostradale, le Società concessionarie autostradali italiane, d'intesa con i Compartimenti della Polizia Stradale territorialmente competenti, adotteranno, sulla base delle modalità definite con il presente documento, provvedimenti di filtraggio dinamico dei veicoli con massa a pieno carico superiore a 7,5 t.

I provvedimenti di fermo obbligatorio o l'obbligo di utilizzo di idonei mezzi antisdrucchiolevoli saranno disposti e resi immediatamente esecutivi, previa comunicazione al Centro di Coordinamento Nazionale in materia di viabilità, dagli

enti proprietari della strada o dai concessionari ~~ove ricorre~~, che dovranno dare tempestiva comunicazione con idonei cartelli situati nei punti di accesso all'infrastruttura:

- a. al raggiungimento della soglia di allerta "**codice rosso**"<sup>1</sup> lungo una o più porzioni dei suddetti tratti autostradali, in particolare quando l'intensità della neve, nonostante l'impiego su strada di tutti i mezzi disponibili, determina, tra un passaggio del treno lame e il successivo, "l'imbiancatura" di una o più corsie di transito
- b. al raggiungimento della soglia di allerta "**codice giallo**" (neve contrastata agevolmente dall'azione dei mezzi disponibili), solo nei casi in cui vi siano segnali chiari di tendenza in aumento della precipitazione con probabile passaggio alla soglia superiore di allerta "codice rosso"

Per poter effettuare il filtraggio dinamico dei mezzi pesanti le Società Concessionarie d'intesa con il Centro di Coordinamento nazionale di viabilità definiranno tempestivamente:

- a) mappatura delle aree/nodi autostradali più esposti al rischio di neve;
- b) mappatura dei tratti autostradali individuabili come accumulo temporaneo dei veicoli pesanti;
- c) modalità di delimitazione dei suddetti tratti di accumulo temporaneo;
- d) procedure di attivazione dei provvedimenti.

L'accumulo dei mezzi pesanti avverrà in funzione delle diverse modalità operative caratteristiche delle diverse soluzioni adottate.

Il filtraggio dinamico dei mezzi pesanti sarà attuato utilizzando come spazio di sosta la carreggiata autostradale, in particolare accumulando i mezzi pesanti su corsie opportunamente individuate in funzione della configurazione della tratta interessata (es. numero corsie disponibili, presenza corsia di emergenza, larghezza della corsia di emergenza, ecc.) ed al fine di garantire la massimizzazione della sicurezza della circolazione e degli operatori, secondo modalità operative concordate tra la Società Concessionaria ed il competente Compartimento della Polizia Stradale. Verrà comunque garantito il sufficiente spazio di manovra per gli operatori affinché le operazioni di accumulo e di gestione del provvedimento siano realizzate in massima sicurezza.

<sup>1</sup> La classificazione completa di tutte le fasi e quindi di tutte le soglie relative alle emergenze neve è in ALLEGATO

*Divisione della Infrastruttura e dei Trasporti*



*in via subordinata*

Per la realizzazione del provvedimento verranno utilizzate, ove presenti, aree adibite allo stoccaggio di mezzi pesanti interne e, qualora queste non siano disponibili, esterne all'autostrada. Queste ultime dovranno essere prossime agli svincoli, ne dovrà essere garantita - in virtù di accordi precedentemente stipulati con le Istituzioni locali - la piena accessibilità e dovrà essere garantito che le operazioni connesse al trasferimento dei veicoli in stato di fermo temporaneo in dette aree risultino agevoli e non tali da richiedere un eccessivo utilizzo di risorse della Società Concessionaria autostradale o della Polizia, tenuto conto dell'emergenza in atto. I suddetti accordi saranno strutturati sulla base di protocolli operativi specifici che integrano quello in oggetto definendo di fatto sul territorio un sistema misto di aree di accumulo in itinere e aree di stoccaggio esterne alla carreggiata.

### **Azioni per l'implementazione delle informazioni all'utenza**

I sottoscrittori del presente documento si impegnano a verificare la possibilità di stipulare con emittenti radio nazionali e regionali appositi accordi di collaborazione che consentano all'ente gestore della viabilità autostradale la diffusione immediata di comunicati sullo stato della transitabilità stradale e su eventuali obblighi imposti a seguito di inclementi condizioni atmosferiche.

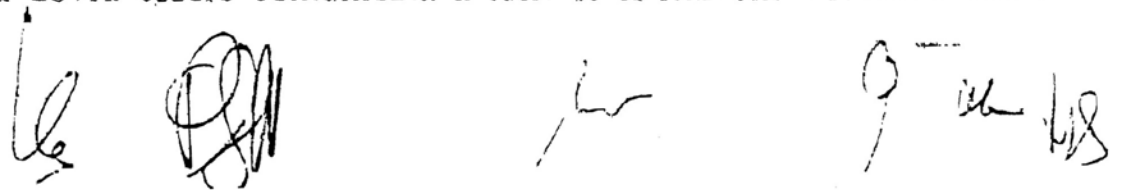
Le associazioni dell'autotrasporto inoltre verificheranno la possibilità di stipulare accordi con i più importanti gestori della telefonia mobile creando un servizio di avviso a mezzo SMS per i conducenti che si volessero iscrivere a tale servizio.

In relazione alla presenza a bordo dei veicoli adibiti al trasporto merci di un apparato radio, potrebbero inoltre essere ricercati accordi con radioamatori disposti a diramare su un apposito canale, in precedenza stabilito e pubblicizzato con la collaborazione delle citate associazioni le comunicazioni dell'ente gestore e degli organi di polizia.

### **Comunicazione**

Analogamente a quanto già in uso per la diffusione delle informazioni sui "codici neve", l'attivazione del filtraggio dinamico dei veicoli pesanti ed ogni eventuale azione successiva dovrà essere comunicata a tutte le Istituzioni territorialmente

*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*




competenti, nonché alle Concessionarie e/o enti gestori della viabilità direttamente o indirettamente coinvolti a seguito dei provvedimenti adottati.

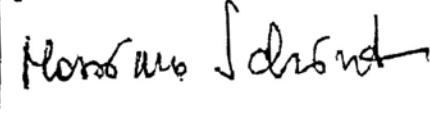
La comunicazione sarà gestita secondo le modalità definite nei protocolli operativi territoriali già in vigore in materia di viabilità.

### Operazioni di fine provvedimento

Il termine o la sospensione del provvedimento di fermo obbligatorio per i mezzi pesanti sarà disposta d'intesa dalle Società concessionarie con i competenti Compartimenti della Polizia Stradale, previa comunicazione al Centro di Coordinamento Nazionale in materia di Viabilità.

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

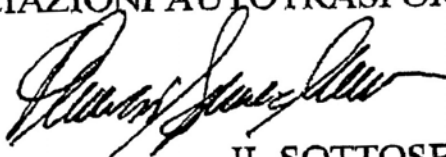
ANAS 


AISCAT 

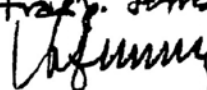
CONFINDUSTRIA

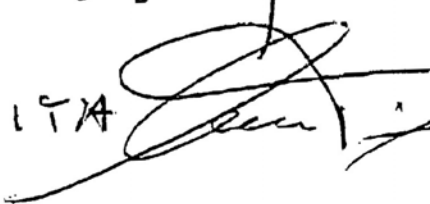
CONFCOMMERCIO

ASSOCIAZIONI AUTOTRASPORTATORI

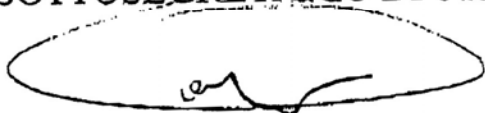
CUNA 

MINISTERO DELL'INTERNO  


MINISTERO INFRASTRUTTURE TRASPORTI  
Dipartimento Traff. Stradale  


ANITA 

IL SOTTOSEGRETARIO DI STATO



**ALLEGATO****Classificazione delle soglie relative alle emergenze neve**

neve  
codice "zero"

E' appena stato emesso un bollettino o un allerta meteo di contenuto tale da rendere necessario un piano di comunicazione preventiva.

Viene ritenuto "allerta di riferimento" quello emesso dal Dipartimento della Protezione Civile, salvo previsione peggiore emessa da altro autorevole ente nazionale o locale.

neve  
codice verde

L'organizzazione del concessionario è pronta ad operare con fondo stradale regolarmente trattato; la precipitazione nevosa non è ancora iniziata.

neve  
codice giallo

la precipitazione nevosa è iniziata. L'intensità non è critica ed è contrastata agevolmente dall'azione dei mezzi operativi; il traffico defluisce senza difficoltà. Sui tratti più impegnativi per tracciato e/o mix di traffico (elevata componente merci) i possibili rallentamenti non sono dovuti alle condizioni del fondo stradale.

neve  
codice rosso

la precipitazione nevosa è intensa e rende necessario, anche su tratti limitati, l'intervento di tutti i mezzi e le attrezzature disponibili; il traffico defluisce in modo rallentato sui tratti più impegnativi. In tale situazione è possibile registrare blocchi, anche momentanei, del traffico per cause direttamente o non direttamente connesse alla nevicata in corso.

neve  
codice nero

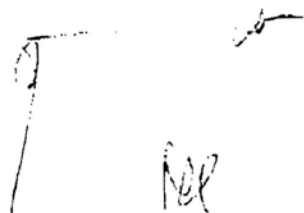
Si è appena verificato un blocco di traffico in una delle carreggiate per intraversamento di uno o più veicoli a causa del fondo stradale

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

*[Handwritten signatures and initials]*

parzialmente/totalmente innevato. Il blocco può anche essere avvenuto per cause non direttamente correlabili alla precipitazione in atto (es. sbandamento per eccesso di velocità; avaria con fermo del mezzo in carreggiata; ...), che tuttavia continua ad essere molto intensa. In tale situazione i forti rallentamenti o il fermo comunque imposto alla circolazione e, pertanto, anche ai mezzi e alle attrezzature antineve, può determinare rapidamente la perdita del controllo della situazione e l'insorgere di un vero e proprio stato di crisi.

*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*



M\_IT-GABINETTO  
Uffici Diretta Collaborazione Ministro  
UFFGAB  
REG\_DECRETI  
Prot. 0000341-01/10/2012-  
REGISTRAZIONE



*Al Ministro  
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

VISTO il decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, recante “*Norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche*”;

VISTO l'articolo 36 del decreto legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito in legge 15 luglio 2011, n. 111, recante “*Disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria*”;

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 3 dicembre 2008, n. 211, Regolamento recante riorganizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

VISTO il decreto ministeriale 29 aprile 2011, n. 167, di rimodulazione del numero e dei compiti degli Uffici dirigenziali di livello non generale, nell'ambito degli Uffici dirigenziali di livello generale della struttura organizzativa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

VISTO l'articolo 1, comma 1020, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 recante “*Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato* (Legge Finanziaria 2007), a tenore del quale, «*A decorrere dal 1° gennaio 2007 la misura del canone annuo di cui all'articolo 10, comma 3, della legge 24 dicembre 1993, n. 537, è fissata nel 2,4 per cento dei proventi netti dei pedaggi di competenza dei concessionari. Il 42 per cento del predetto canone è corrisposto direttamente ad ANAS Spa che provvede a darne distinta evidenza nel piano economico-finanziario di cui al comma 1018 e che lo destina prioritariamente alle sue attività di vigilanza e controllo sui predetti concessionari fino alla concorrenza dei relativi costi, ivi compresa la corresponsione di contributi alle concessionarie, secondo direttive impartite dal Ministro delle infrastrutture, volte anche al conseguimento della loro maggiore efficienza ed efficacia. Il Ministero delle infrastrutture provvede, nei limiti degli ordinari stanziamenti di bilancio, all'esercizio delle sue funzioni di indirizzo, controllo e vigilanza tecnica ed operativa nei riguardi di ANAS Spa, nonché dei*



*Al Ministro  
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

*concessionari autostradali, anche attraverso misure organizzative analoghe a quelle previste dall'articolo 163, comma 3, del codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture, di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 ...»;*

*VISTO l'articolo 163, comma 3, del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, recante "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE" ;*

*CONSIDERATO che, ai sensi dell'art. 11, comma 5, del decreto legge 29 dicembre 2011, n. 216, convertito dalla legge 24 febbraio 2012 n. 14: «Fino alla data di adozione dello statuto dell'Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali, e comunque non oltre il 30 settembre 2012, le funzioni e i compiti ad essa trasferiti ai sensi dell'articolo 36 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, e successive modificazioni, continuano ad essere svolti dai competenti uffici delle Amministrazioni dello Stato e dall'Ispettorato di vigilanza sulle concessionarie autostradali e dagli altri uffici di Anas s.p.a. »;*

*RILEVATO che ai sensi della predetta disposizione «In caso di mancata adozione, entro il predetto termine, dello statuto e del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri di cui all'articolo 36, comma 5, settimo periodo, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, l'Agenzia è soppressa e le attività e i compiti già attribuiti alla medesima sono trasferiti al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a decorrere dal 1° ottobre 2012, che rimane titolare delle risorse previste dall'articolo 36, comma 5, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, e cui sono contestualmente trasferite le risorse finanziarie umane*





*Il Ministro  
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

*e strumentali relative all'Ispettorato di vigilanza sulle concessionarie autostradali di cui al medesimo comma 5»;*

CONSIDERATO che, per effetto della richiamata disposizione si è verificato il trasferimento *ex lege* presso questa Amministrazione, a far data dal 1° ottobre 2012, delle risorse finanziarie, umane e strumentali relative all'Ispettorato di vigilanza sulle concessionarie autostradali (IVCA) e che appare pertanto necessario organizzare l'esercizio delle funzioni correlate alle nuove attribuzioni;

RITENUTO, pertanto, nelle more dell'adozione dei provvedimenti di riorganizzazione del Ministero, di istituire una Struttura *ad hoc* che garantisca la necessaria continuità dello svolgimento delle funzioni trasferite.

**DECRETA**

**Articolo 1**

1. Nell'ambito del Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali e il personale è istituita la Struttura di vigilanza sulle concessionarie autostradali, di seguito denominata "Struttura".

**Articolo 2**

1. Ferme restando le funzioni e le attività del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a norma del decreto del Presidente della Repubblica 3 dicembre 2008, n. 211, e che continuano ad essere svolte attraverso le Direzioni generali competenti, la Struttura svolge le sottoelencate funzioni di cui al comma 2 dell'art. 36 del decreto-legge n. 98/2011:



*Il Ministro*  
*delle Infrastrutture e dei Trasporti*

- a) selezione dei concessionari autostradali e relativa aggiudicazione;
- b) vigilanza e controllo sui concessionari autostradali, inclusa la vigilanza sull'esecuzione dei lavori di costruzione delle opere date in concessione e il controllo della gestione delle autostrade il cui esercizio è dato in concessione;
- c) in alternativa a quanto previsto alla lettera a), affidamento diretto ad Anas S.p.a., a condizione che non comporti effetti negativi sulla finanza pubblica, delle concessioni, in scadenza o revocate, per la gestione di autostrade, ovvero delle concessioni per la costruzione e gestione di nuove autostrade, con convenzione da approvarsi con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze;
- d) approvazione dei progetti relativi ai lavori inerenti la rete autostradale di interesse nazionale, che equivale a dichiarazione di pubblica utilità ed urgenza ai fini dell'applicazione delle leggi in materia di espropriazione per pubblica utilità;
- e) proposta di programmazione, da formulare alla Direzione generale per le infrastrutture stradali, del progressivo miglioramento ed adeguamento delle autostrade in concessione;
- f) proposta in ordine alla regolazione e variazioni tariffarie per le concessioni autostradali secondo i criteri e le metodologie stabiliti dalla competente Autorità di regolazione, alla quale è demandata la loro successiva approvazione;
- g) vigilanza sull'attuazione, da parte dei concessionari, delle leggi e dei regolamenti concernenti la tutela del patrimonio delle autostrade in concessione nonché la tutela del traffico e della segnaletica; vigilanza sull'adozione, da parte dei concessionari, dei provvedimenti ritenuti necessari ai fini della sicurezza del traffico sulle autostrade medesime.



*Il Ministro*  
*delle Infrastrutture e dei Trasporti*

2. La Struttura assicura, altresì, la predisposizione degli atti necessari per la trattazione del contenzioso relativo alle materie di competenza.
3. La Struttura si avvale, nell'espletamento delle proprie funzioni, dell'ANAS, delle società miste regionali Autostrade del Lazio s.p.a., Autostrade del Molise s.p.a., Concessioni Autostradali Lombarde s.p.a. e Concessioni Autostradali Piemontesi s.p.a., relativamente alle infrastrutture autostradali, assentite o da assentire in concessione, di rilevanza regionale.
4. Il Capo del Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali ed il personale, assicura il coordinamento fra le Direzioni generali competenti e la Struttura nello svolgimento delle funzioni di cui al comma 1.
5. La Struttura, al fine di evitare soluzioni di continuità e sino all'emanazione del provvedimento di riorganizzazione delle funzioni all'interno dell'Amministrazione, ricorrendone i presupposti, ha facoltà di avvalersi dei competenti Uffici di ANAS S.p.a., per l'esercizio delle funzioni di cui al comma 1.

**Articolo 3**

1. Nelle more della riorganizzazione delle funzioni all'interno dell'Amministrazione, il Capo della Struttura è provvisoriamente individuato nel Direttore dell'IVCA in servizio alla data del 31 maggio 2012.
2. La Struttura si articola in due Settori: Tecnico e Giuridico-Contenzioso.
3. Il Capo della Struttura:
  - a) definisce l'organizzazione generale della Struttura, anche organizzando i Settori sulla base delle funzioni svolte;
  - b) coordina l'attività dei Settori e del personale ad essi assegnato;
  - c) svolge i compiti nelle materie di interesse comune dei Settori.



*Il Ministro*  
*delle Infrastrutture e dei Trasporti*

**Articolo 4**

1. Le unità di personale della Struttura sono provvisoriamente fissate nel limite massimo delle unità trasferite *ex lege*, con rapporto di lavoro subordinato a tempo indeterminato, in servizio al 31 maggio 2012 presso l'Ispettorato di vigilanza sulle concessionarie autostradali, salvo integrazioni a seguito della verifica a regime, delle singole attività e funzioni che transitano nella P.A.
2. Fino al definitivo inquadramento con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, il personale in servizio presso l'Ispettorato di vigilanza sulle concessionarie autostradali alla data del 31 maggio 2012 con rapporto di lavoro subordinato a tempo indeterminato prosegue la propria attività presso le attuali sedi di servizio continuando a svolgere i compiti attribuiti.
3. Al personale trasferito si applica la disciplina dei contratti collettivi nazionali relativi al comparto Ministeri e all'Area I della dirigenza. Il personale trasferito mantiene il trattamento economico fondamentale ed accessorio, limitatamente alle voci fisse e continuative, corrisposto al momento del trasferimento, nonché l'inquadramento previdenziale. Nel caso in cui il trattamento economico risulti più elevato rispetto a quello previsto, è attribuito per la differenza un assegno *ad personam* riassorbibile con i successivi miglioramenti economici a qualsiasi titolo conseguiti.
4. La Struttura ha facoltà di avvalersi, nei limiti della normativa vigente, del personale di cui all'art. 163, comma 3, lett. b) e c), del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163.
5. Il Capo della Struttura e tutto il restante personale sono, ad ogni effetto di legge, dipendenti appartenenti ai ruoli della Pubblica Amministrazione di cui all'art. 2, comma 1, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165.



*Il Ministro  
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

**Articolo 5**

1. Agli oneri relativi al funzionamento della Struttura nonché alle spese derivanti dalle attività connesse alle funzioni di cui all'articolo 2, comma 1, del presente decreto, si provvede ai sensi dell'articolo 36, comma 5, del decreto-legge n. 98/2011, mediante utilizzo delle risorse derivanti dall'articolo 1, comma 1020, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, da versare all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate con uno o più decreti del Ministro dell'economia e delle finanze sui pertinenti capitoli di bilancio nello stato di previsione della spesa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Il presente decreto sarà trasmesso agli Organi di controllo.

  
Corrado Passera

GIA' PROT. CON N.  
1094/13 CAT 105/1/2



# *Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti*

## **Direttiva sulla circolazione stradale in periodo invernale e in caso di emergenza neve**

**Prot. RU \ 1580 – 16.01.2013**

A tutti gli Enti proprietari di strade

A tutte le Società concessionarie di strade e autostrade

Alle Prefetture - Uffici territoriali del Governo

Ai Commissariati del Governo  
per le province autonome di Trento e Bolzano

Alla Presidenza della Giunta regionale  
della regione Valle d'Aosta

e, per conoscenza:

Al Ministero dell'interno

Al Dipartimento della protezione civile

Al Comando generale dell'Arma dei Carabinieri

Al Comando Generale della Guardia di Finanza

Premesso che durante il periodo invernale le precipitazioni nevose ed i fenomeni di pioggia ghiacciata (*freezing rain*) possono avere durata ed intensità tali da creare situazioni di pericolo per gli utenti e condizionare il regolare svolgimento del traffico;

Considerato che detti fenomeni possono, in base alla loro intensità, determinare situazioni di ridotte condizioni di aderenza degli pneumatici dei veicoli;

Considerato che in tali circostanze occorre evitare che i veicoli in difficoltà possano produrre blocchi della circolazione rendendo di conseguenza difficoltoso, se non impossibile, garantire l'espletamento del servizio di sgombero neve;

Considerato che con legge 29 luglio 2010, n.120, è stato modificato l'articolo 6, comma 4, lettera e), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n.285, Nuovo codice della strada, che nell'attuale formulazione prevede che l'ente proprietario della strada, con ordinanza, può *"prescrivere che i veicoli siano muniti ovvero abbiano a bordo mezzi anti-sdrucchiolevoli o pneumatici invernali idonei alla marcia su neve e su ghiaccio"*;

Considerato che nelle stagioni invernali 2010/11 e 2011/12 sono stati attuati da parte degli enti proprietari di strade provvedimenti in esecuzione dell'articolo 6, comma 4, lettera e), del decreto legislativo n. 285/1992, che non sempre sono risultati coordinati ed uniformi, di modo che si sono verificate situazioni di disagio per gli utenti delle strade che si sono trovati a dover ottemperare ad obblighi diversi a seconda dell'ambito territoriale attraversato;

Considerato che al fine di garantire migliori condizioni di sicurezza della circolazione nei periodi invernali si rende necessario impartire istruzioni agli enti proprietari e concessionari delle strade, agli Uffici territoriali di Governo ed ai Sindaci dei comuni, finalizzate a regolamentare, in via generale, le modalità di attuazione dei provvedimenti;

Tenuto conto delle esigenze manifestate dal Centro di Coordinamento nazionale per fronteggiare le situazioni di crisi in materia di viabilità, di seguito denominato Viabilità Italia, istituito con decreto del Ministro dell'interno 27 Gennaio 2005, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 26 del 2 febbraio 2005, e modificato con decreto del Ministro dell'interno 15 novembre 2011, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 277 del 28 novembre 2011, quale struttura di coordinamento tecnico-amministrativo con il compito di promuovere interventi operativi, anche di carattere preventivo, per far fronte a crisi derivanti da avversità atmosferiche od altri eventi, anche connessi alle attività umane, che interessino la viabilità stradale e siano suscettibili di avere riflessi sul regolare andamento dei servizi e della mobilità generale del Paese;

Visto il decreto del Ministro dello sviluppo economico e Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 13 dicembre 2011, a mezzo del quale sono state delegate al Sottosegretario di Stato le materie relative al Ministero delle

infrastrutture e dei trasporti, allegato al decreto del Presidente della Repubblica 19 dicembre 2011 e pubblicato nella Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana, serie generale, n. 301 del 28 dicembre 2011, con il quale al Sottosegretario di Stato è stato attribuito il titolo di Vice Ministro;

Ai sensi dell'articolo 5 del decreto legislativo n. 285/1992;

Emana

la seguente direttiva agli enti proprietari e concessionari delle strade,  
ai Prefetti, e ai Sindaci dei Comuni

Fuori dai centri abitati, lungo le strade frequentemente interessate da precipitazioni nevose e fenomeni di pioggia ghiacciata (*freezing rain*) nel periodo invernale, gli enti proprietari o concessionari di strade possono, ai sensi dell'articolo 6, comma 4, lettera e), del decreto legislativo n. 285/1992, prescrivere che i veicoli a motore, esclusi i ciclomotori a due ruote e i motocicli, siano muniti di pneumatici invernali ovvero abbiano a bordo mezzi antisdrucchiolevoli idonei alla marcia su neve e ghiaccio.

Ai fini della necessaria uniformità si dispone che il periodo interessato dall'obbligo sia ricompreso tra il 15 novembre e il 15 aprile e che il provvedimento sia redatto utilizzando come riferimento il modello in allegato A. Gli enti proprietari o concessionari che avessero già adottato provvedimenti con un intervallo temporale diverso sono invitati a rettificare la data del termine di fine periodo secondo l'indicazione che precede.

Per rendere noto l'obbligo si invita ad impiegare segnali stradali composti del tipo di quelli riportati in allegato B.

Nel periodo di vigenza dell'obbligo i ciclomotori a due ruote e i motocicli, possono circolare solo in assenza di neve o ghiaccio sulla strada e di fenomeni nevosi in atto.

Se ne dovessero ricorrere le condizioni i comuni possono adottare gli stessi provvedimenti anche all'interno dei centri abitati ai sensi dell'articolo 7, comma 1, del decreto legislativo n. 285/1992.

Resta impregiudicata la possibilità per gli enti proprietari di strade di adottare provvedimenti della stessa natura, con una estesa temporale diversa per strade o tratti di esse in condizioni particolari quali ad esempio strade di montagna a quote particolarmente alte.

Gli pneumatici invernali che possono essere impiegati sono quelli omologati secondo la Direttiva 92/23/CEE del Consiglio delle Comunità Europee, e



successive modifiche, ovvero secondo il corrispondente regolamento UNECE, muniti del previsto marchio di omologazione.

I mezzi antisdrucchiolevoli impiegabili in alternativa agli pneumatici invernali sono quelli di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 10 maggio 2011 - Norme concernenti i dispositivi supplementari di aderenza per gli pneumatici degli autoveicoli di categoria M1, N1, O1 e O2. Sono altresì ammessi quelli rispondenti alla ÖNORM V5119 per i veicoli delle categorie M, N e O superiori, così come è fatto salvo l'impiego dei dispositivi già in dotazione, purché rispondenti a quanto previsto dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 13 marzo 2002 - Norme concernenti le catene da neve destinate all'impiego su veicoli della categoria M1.

I dispositivi antisdrucchiolevoli da tenere a bordo devono essere compatibili con gli pneumatici del veicolo su cui devono essere installati e, in caso di impiego, devono essere seguite le istruzioni di installazione fornite dai costruttori del veicolo e del dispositivo.

Allo scopo di evitare interpretazioni non uniformi circa l'impiego dei mezzi antisdrucchiolevoli, si chiarisce che i medesimi devono essere montati almeno sulle ruote degli assi motori.

Nel caso di impiego di pneumatici invernali sui veicoli delle categorie M1 e N1, se ne raccomanda l'installazione su tutte le ruote al fine di conseguire condizioni uniformi di aderenza sul fondo stradale.

Nel caso di impiego di pneumatici chiodati, limitatamente alla marcia su ghiaccio, sui veicoli di categoria M1, N1 e O1, l'installazione deve riguardare tutte le ruote, anche in coerenza con la Circolare n. 58/71, prot. n. 557/2174/D del 22.10.1971, emanata dall'allora Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

Lungo le autostrade e le altre strade a carreggiate separate, per le necessità di ottimizzazione delle attività finalizzate ad affrontare situazioni di emergenza, è consentita l'apertura di varchi nello spartitraffico.

Lungo i tratti più esposti al rischio di precipitazioni nevose e/o interessati dai relativi provvedimenti di regolazione della circolazione (es. fermo temporaneo dei mezzi pesanti), dove risulterebbe critica l'apertura tempestiva di varchi nel numero necessario, questa potrà essere attuata anche in via preventiva. Ovviamente tale apertura dovrà essere limitata al periodo di tempo strettamente necessario.

La scelta operata dai gestori dovrà risultare coerente con i criteri per l'individuazione delle aperture di lungo periodo sulle barriere centrali spartitraffico funzionali alla gestione delle operazioni invernali, indicati da Viabilità Italia.

Per ognuno dei varchi così individuati sarà predisposta sul posto, e nei tratti in avvicinamento, alle distanze regolamentari, la collocazione di idonea segnaletica temporanea di pericolo.

Le situazioni di emergenza correlate al verificarsi di precipitazioni nevose particolarmente intense possono richiedere l'adozione di provvedimenti di limitazione e/o di totale interdizione della circolazione sulle strade che, fuori dei centri abitati, ricadono nella competenza dei Prefetti, ai sensi dell'articolo 6, comma 1, del decreto legislativo n.285/1992.

Anche in questo caso, fermo restando il potere di disciplinare in modo autonomo e discrezionale le situazioni che hanno una rilevanza soltanto provinciale, nel caso in cui le intense precipitazioni nevose sono ragionevolmente attese o sono in atto nel territorio di più province, è opportuno che siano definiti provvedimenti uniformi e coordinati, che possono interessare anche territori limitrofi a quelli di stretta competenza.

Infatti, operazioni di limitazione o blocco totale del traffico veicolare sono veramente efficaci, anche nella misura in cui consentano di evitare che, da zone adiacenti o prossime, possano affluire nell'area interessata flussi veicolari che, una volta nella zona, non potrebbero essere più fermati o ricoverati in condizioni di sicurezza, con conseguente rischio di gravi ed ulteriori turbative alla circolazione già resa critica dalle precipitazioni nevose.

In occasione del verificarsi di eventi di questo tipo, i provvedimenti che, ai sensi dell'articolo 6, comma 1, del decreto legislativo n. 285/1992, possono essere adottati dai Prefetti, perciò, possono riguardare non solo le strade in cui le precipitazioni sono in atto, ma anche quelle che vi affluiscono, anche se su queste ultime le precipitazioni non sono segnalate o previste. Una siffatta articolazione dell'ambito territoriale interessato da operazioni di regolazione della circolazione impone di considerare in modo ampio e coordinato i fenomeni previsti, quelli in atto e la loro ragionevole evoluzione.

Tale valutazione può essere compiuta attraverso il contributo di Viabilità Italia, operante presso il Ministero dell'interno.

Nel contesto emergenziale che le precipitazioni nevose possono assumere in ragione della estensione e della durata, oltre che dell'intensità, Viabilità Italia, avvalendosi pure dei Comitati Operativi per la Viabilità (COV), istituiti dal medesimo decreto interministeriale presso ciascuna Prefettura - Ufficio Territoriale del Governo (UTG), può meglio monitorare il fenomeno e la sua portata.

Per la necessaria uniformità dell'azione di regolazione del traffico, le ordinanze che dispongono limitazioni o chiusure di strade o autostrade, saranno adottate dai Prefetti, in coordinamento tra di loro.

Si richiama l'attenzione anche sulla necessità di provvedere all'adozione dei provvedimenti di revoca delle richiamate ordinanze con la necessaria tempestività, ed in modo coordinato rispetto alle aree limitrofe, soprattutto quando riguardano autostrade o altre arterie stradali interessate da importanti volumi di traffico.

I provvedimenti in situazioni di emergenza di cui sopra, quando riguardano i centri abitati, appartengono alla competenza dei Sindaci, ai sensi dell'articolo 7, comma 1, del decreto legislativo n. 285/1992.

Sebbene le esigenze di regolazione del traffico in ambito urbano rispondano a logiche più complesse ed articolate, appare comunque auspicabile che i Sindaci, nell'adozione dei predetti provvedimenti, tengano in opportuna considerazione i provvedimenti adottati dai Prefetti e le indicazioni fornite da Viabilità Italia, o, localmente, dal COV presso la Prefettura - UTG. Ciò allo scopo di evitare situazioni di disarmonica regolazione del traffico che possono avere effetti negativi sulla circolazione, soprattutto sulle arterie di grande comunicazione che attraversano i centri abitati.

Dei provvedimenti emessi per fronteggiare le emergenze sarà data ampia e tempestiva diffusione attraverso i mezzi di comunicazione disponibili a livello nazionale e locale e attraverso il Centro di Coordinamento Informazioni sulla Sicurezza Stradale (CCISS).

Gli enti proprietari e concessionari delle strade, i Prefetti e Sindaci dei Comuni, cui la presente direttiva è indirizzata, sono invitati a darne puntuale attuazione per le strade che ricadono sotto la loro competenza.

La presente direttiva sarà pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana.

F.to  
IL VICE MINISTRO

Registrato alla Corte dei Conti

Il 23.01.2013

Registro N. 1, Foglio N. 135

# ALLEGATO A

## Intestazione dell'ente

**ORDINANZA N.            del**

[ Indicazione dell'autorità emanante ]

**Oggetto:-** “*Disciplina della circolazione stradale in periodo invernale*”

Premesso che durante il periodo invernale le precipitazioni nevose ed i fenomeni di pioggia ghiacciata possono avere durata ed intensità tali da creare situazioni di pericolo per gli utenti e condizionare il regolare svolgimento del traffico;

Considerato che detti fenomeni possono, in base alla loro intensità, determinare situazioni di ridotte condizioni di aderenza degli pneumatici dei veicoli;

Considerato che in tali circostanze occorre evitare che i veicoli in difficoltà possano produrre blocchi della circolazione rendendo di conseguenza difficoltoso, se non impossibile, garantire l'espletamento del servizio di sgombero neve;

Visto l'art.6, comma 4, lett. e) (*ovvero art, 7, comma 1, lett. a*)), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n.285, nuovo Codice della strada, come modificato dall'art. 1, comma 1, della legge 29 luglio 2010, n.120;

Vista la Direttiva del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

.....

## **ORDINA**

Tutti i veicoli a motore, esclusi i ciclomotori a due ruote e i motocicli, che nel periodo dal 15 novembre al 15 aprile transitano sulla sottoelencata rete viaria di competenza di questo Ente:

.....

devono essere muniti di pneumatici invernali, ovvero devono avere a bordo mezzi antisdrucchiolevoli idonei alla marcia su neve e ghiaccio.

Nel periodo di vigenza dell'obbligo i ciclomotori a due ruote e i motocicli, possono circolare solo in assenza di neve o ghiaccio sulla strada e di fenomeni nevosi in atto.

Gli pneumatici invernali che possono essere impiegati sono quelli omologati secondo la Direttiva 92/23/CEE del Consiglio delle Comunità Europee e successive modifiche, ovvero secondo il corrispondente regolamento UNECE, muniti del previsto marchio di omologazione.

I mezzi antisdrucchiolevoli impiegabili in alternativa agli pneumatici invernali sono quelli di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 10 maggio 2011 - Norme concernenti i dispositivi supplementari di aderenza per gli pneumatici degli autoveicoli di categoria M1, N1, O1 e O2. Sono altresì ammessi quelli rispondenti alla ÖNORM V5119 per i veicoli delle categorie M, N e O superiori, così come è fatto salvo l'impiego dei dispositivi già in dotazione, purchè rispondenti a quanto previsto dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 13 marzo 2002 - Norme concernenti le catene da neve destinate all'impiego su veicoli della categoria M1.

I dispositivi antisdrucchiolevoli da tenere a bordo devono essere compatibili con gli pneumatici del veicolo su cui devono essere installati e, in caso di impiego, devono essere seguite le istruzioni di installazione fornite dai costruttori del veicolo e del dispositivo.

I medesimi dovranno essere montati almeno sulle ruote degli assi motori.

Nel caso di impiego di pneumatici invernali sui veicoli delle categorie M1 e N1, se ne raccomanda l'installazione su tutte le ruote al fine di conseguire condizioni uniformi di aderenza sul fondo stradale.

Nel caso di impiego di pneumatici chiodati, limitatamente alla marcia su ghiaccio, sui veicoli di categoria M1, N1 e O1, l'installazione deve riguardare tutte le ruote, secondo con la Circolare n. 58/71 del 22.10.1971 del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

Il presente provvedimento è reso noto con la specifica segnaletica stradale di cui all'allegato (*ovvero rinviare all'allegato B della direttiva*).

Il personale addetto ai servizi di polizia stradale di cui all'art. 12 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n.285, nuovo Codice della strada, è incaricato di far rispettare la presente ordinanza.

La sua inosservanza comporterà l'applicazione delle sanzioni previste dal medesimo decreto legislativo.

Avverso la presente ordinanza è ammesso ricorso entro 60 giorni al TAR (*della regione in cui opera l'autorità*), ovvero ricorso gerarchico al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai sensi dell'art. 37, comma 3, del decreto legislativo n. 285/1992.

## ALLEGATO B

### Esempio di segnale stradale in avvicinamento ai tratti stradali in cui vige l'obbligo



colore di fondo proprio del tipo di strada su cui è installato il segnale:  
verde: ambito autostradale  
blu: ambito extraurbano  
bianco: ambito urbano

nel pannello integrativo possono essere esplicitate ulteriori informazioni, quali:

- tratto/i stradale/i (da...a...); (dal Km...al Km...)

- punto o località di inizio (da...);(dal Km...)

- denominazione della strada interessata

(Per le modalità di installazione e di dimensionamento del segnale, anche in funzione del numero di righe prescelto, si applicano le norme degli articoli 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 124 e 125 del Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo Codice della strada (DPR n. 495/1992).)

**Esempio di segnale in corrispondenza  
dei tratti stradali in cui vige l'obbligo**



colore di fondo proprio  
del tipo di strada su cui  
è installato il segnale:  
verde: ambito autostradale  
blu: ambito extraurbano  
bianco: ambito urbano

(Per le modalità di installazione e di dimensionamento del segnale, anche in funzione del numero di righe prescelto, si applicano le norme degli articoli 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 124 e 125 del Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo Codice della strada (DPR n. 495/1992).)

**NB: Alle frontiere e nelle località di frontiera le iscrizioni devono essere bilingue.**

# “FREEZING RAIN”: CRITICITÀ DEL FENOMENO E PROCEDURA SPERIMENTALE AZIONE DI CONTRASTO

## DEFINIZIONE

Il fenomeno della “**pioggia congelantesi**” o “**freezing rain**” si verifica quando la precipitazione passa dallo stato liquido in aria al congelamento immediato quando tocca un oggetto o il suolo esposti (e raffreddati) a temperature inferiori a 0° C.

Nello specifico, durante la caduta al suolo, i fiocchi di neve, incontrano prima strati d’aria con temperatura superiore a 0°C (portandosi quindi allo stato liquido) e quindi nuovamente strati d’aria con temperatura inferiore a 0°C, attraversando i quali, a causa della tensione superficiale delle gocce stesse e della velocità di caduta, non ricongelano ma permangono in uno stato liquido detto di sopraffusione, creando immediatamente un sottilissimo strato di ghiaccio a contatto col suolo.

Esiste poi un’altra forma di precipitazione intermedia tra la pioggia e il freezing rain denominata “**pioggia gelata**”, che si differenzia soltanto per il fatto che i fiocchi di neve, nell’attraversare gli strati d’aria superiori più caldi, non si sciolgono completamente ma conservano tracce della struttura cristallina, per poi ricongelare prima del contatto col suolo in presenza di aria sotto gli 0° C.

## INDIVIDUAZIONE DEL FENOMENO

Il “freezing rain” si manifesta di norma come pioggia fine e l’effetto che si riscontra inizialmente sulla pavimentazione è quello di **un’anomala e marcata scivolosità**.

Questo fenomeno costituisce l’evento meteo più insidioso per la circolazione stradale considerata:

- l’imprevedibilità delle particolari condizioni atmosferiche in cui si genera;
- la mancata percezione visiva dei guidatori (non è riconoscibile né sui parabrezza che sono riscaldati dall’abitacolo e sui quali le gocce rimangono liquide come pioggia fine, né sull’asfalto);
- la mancata reazione immediata dei fondenti a terra (collegati ai trattamenti precedentemente eseguiti) che non riescono ad impedire che le gocce d’acqua congelino istantaneamente al contatto col suolo, salvo poi determinarne lo scioglimento con i normali tempi di reazione (fino ad alcuni minuti).

## AZIONI DI CONTRASTO E PROVVEDIMENTI DA ADOTTARE

Data la pericolosità del fenomeno, è importante che in caso di previsioni meteorologiche che indichino il rischio di “freezing rain”, il Responsabile di Esercizio, previa condivisione delle informazioni con il Funzionario responsabile della Polizia Stradale, attivi adeguati interventi quali:

- intensificazione dei controlli su strada;
- monitoraggio costante dei dati di output delle centraline per rilevare la formazione di ghiaccio;
- avvio/intensificazione degli interventi di salatura ad alta frequenza. Considerando l’efficacia ridotta della salatura, la continua ripetizione della stessa, da calibrare in funzione dell’aggressività del fenomeno, può solo evitare che lo spessore del ghiaccio aumenti, rendendo più rapido, a fine evento, il ripristino delle normali condizioni di transitabilità della piattaforma;



- costante coordinamento tra il Responsabile d'esercizio ed il Funzionario responsabile per la Polizia Stradale per il monitoraggio delle condizioni di viabilità e di sicurezza del tratto interessato, mediante le pattuglie e i veicoli operativi disponibili ed eventuali ulteriori mezzi ed equipaggi chiamati a rinforzo.

Operativamente si possono presentare 2 ipotesi:

- A. In caso di **fenomeni persistenti e non puntuali che comportano la NON transitabilità della tratta interessata** per tutelare la sicurezza della circolazione è attuabile l'interdizione a tutti i veicoli dei tratti autostradali interessati.

Conseguentemente il Responsabile di Esercizio adotterà una serie di azioni, concordando col Funzionario responsabile della Polizia Stradale approntamenti e dislocazione di risorse per l'esecuzione delle seguenti misure:

- ✓ chiusura dei tratti autostradali interessati, da attuare in carreggiata tramite interventi delle pattuglie di Polizia Stradale e dei mezzi della Concessionaria in "safety car" (progressivo rallentamento fino al fermo del traffico);
- ✓ chiusura di tutti i varchi di accesso delle stazioni intermedie da attuarsi con l'ausilio delle pattuglie delle altre forze di polizia in servizio lungo la viabilità ordinaria, all'uopo attivate dai C.O.V. delle Prefetture;
- ✓ eventuale predisposizione del dirottamento del traffico di lunga percorrenza;
- ✓ adeguata comunicazione sui PMV e su tutti gli altri canali informativi;
- ✓ intensificazione dei trattamenti di salatura del piano stradale – a bassi dosaggi – fino alla massima frequenza consentita dai mezzi disponibili sulla tratta (spargitori; inaffiatrici).

L'interdizione al transito può essere disposta, preventivamente al manifestarsi del fenomeno ed in ragione di previsioni meteo che indicano il probabile verificarsi del "freezing rain", anche dalla **Prefettura del luogo** con apposita ordinanza di sospensione della circolazione da concordarsi con Viabilità Italia e da coordinarsi con le Prefetture limitrofe.

### **Decongestionamento**

Ove sui tratti chiusi l'azione dei mezzi spargisale riuscisse a garantire condizioni minime di sicurezza per il transito dei veicoli, il Responsabile Esercizio, d'intesa col Funzionario responsabile della Polizia Stradale, effettuate tramite il personale su strada le necessarie verifiche, organizzerà il progressivo decongestionamento, tramite "navettaggio", degli accumuli di traffico eventualmente presenti in corrispondenza dei punti di chiusura.

Il transito nei due sensi di marcia all'interno del tratto chiuso potrà avvenire quindi per gruppi compatti di veicoli preceduti da una o più "safety car" (di cui, di norma, almeno una di Polizia Stradale) e seguiti da un'ulteriore vettura o mezzo di servizio.

- B. Nel caso di **fenomeni puntuali e di bassa intensità** saranno predisposti restringimenti di carreggiata per limitare la velocità di percorrenza dei veicoli, e valutato un servizio di navettaggio nel tratto interessato per garantire in ogni caso la sicurezza della circolazione.

### **INFORMAZIONE UTENZA – PMV**

Indipendentemente dal fatto che si stia verificando un fenomeno di "pioggia gelata" o di "freezing rain", l'evento sarà segnalato sui PMV in itinere e in entrata con l'inserimento del messaggio "PIOGGIA GELATA" per richiamare l'utenza alla massima prudenza.

# GLOSSARIO EVENTI VIABILITA'

Gli eventi di viabilità identificati con la terminologia del dizionario europeo DATEX

utilizzato dalla piattaforma del C.C.I.S.S. ed illustrati nel loro contenuto *tecnico*, vengono descritti con delle adeguate formule per poter essere diffusi all'utenza secondo il linguaggio dell'informazione ed immediatamente fruibili.

Tipologia evento DATEX		Descrizione	Comunicazione
1.	<b>ALLAGAMENTI</b>	<b>Situazione di pericolo/Meteo</b> Indica un allagamento o ristagno di acqua sulla sede stradale che condiziona la transitabilità.	<b>ALLAGAMENTI</b>
2.	<b>ANIMALI SULLA STRADA</b>	<b>Situazione di pericolo</b> Indica la presenza di uno o più animali (vivi o morti) sulla carreggiata autostradale.	<b>ANIMALI SULLA STRADA</b>
3.	<b>AREA DI SERVIZIO CHIUSA</b>	<b>Provvedimento</b> Indica la chiusura ai veicoli e alle persone, nonché l'interdizione al transito e al parcheggio nell'area segnalata.	<b>AREA DI SERVIZIO CHIUSA</b>
4.	<b>AREA DI SERVIZIO SOVRAFFOLLATA</b>	<b>Specifico</b> Viene indicata la presenza di un sovraccollamento di veicoli nei parcheggi: segnalare eventuali disagi per effettuare rifornimento.	<b>AREA DI SERVIZIO SOVRAFFOLLATA</b>
5.	<b>CARICHI DISPERSI</b>	<b>Situazione di pericolo</b> Presenza di materiale sulla carreggiata per perdita del carico da parte di un veicolo in transito: tale materiale perso, generalmente costituito da singoli oggetti, può essere pericoloso o dannoso per la salute.	<b>PERDITA DI CARICO</b>
6.	<b>CATENE O PNEUMATICI INVERNALI CONSIGLIATI</b>	<b>Provvedimento</b> Prescrizione: nel tratto indicato si consiglia di circolare con catene a bordo o pneumatici invernali.	<b>SONO CONSIGLIATE LE CATENE A BORDO O GLI PNEUMATICI INVERNALI SULLA TRATTA X</b> N.B. Assoluta equivalenza tra catene e pneumatici invernali
7.	<b>CHIUSURA MERCI</b>	<b>Provvedimento</b> Interdizione al transito di un tratto di strada/autostrada, di un ramo di un nodo o di una stazione/svincolo per i soli veicoli che trasportano merci (per esempio per chiusura di una dogana)	<b>CHIUSURA AI VEICOLI CHE TRASPORTANO MERCI</b>
8.	<b>CHIUSURA PESANTI</b>	<b>Provvedimento</b> Interdizione al transito di un tratto di strada/autostrada, di un ramo di un nodo o di una stazione/svincolo per i soli veicoli con massa complessiva massima autorizzata uguale o superiore ai limiti indicati (esempio 3,5 t oppure 7,5 t).	<b>CHIUSURA AI MEZZI PESANTI</b> (se non indicato si intende i veicoli con peso superiore a 7,5 t)
9.	<b>CODE</b>	<b>Turbativa al traffico</b> Accumulo di veicoli su un tratto di strada/autostrada, un ramo di un nodo o una stazione/svincolo. I veicoli sono per lo più fermi e si muovono ad "intervalli", con fasi di "stop" superiori a quelli di "go". Il cambio di corsia è quasi impossibile e l'immissione in carreggiata è molto difficoltosa. Il prolungarsi dell'evento potrà dare luogo a provvedimenti di regolazione del traffico per facilitare il deflusso dei veicoli in coda ed evitare che questa si estenda. In caso di lunghe code verrà indicato agli utenti un <b>itinerario alternativo (autostradale o su viabilità ordinaria) consigliato</b> per bypassare la criticità che si presenta lungo l'arteria.	<b>CODE</b>
10.	<b>CODE A TRATTI</b>	<b>Turbativa al traffico</b> Presenza lungo un tratto stradale/autostradale di lunghezza superiore ai 5 km di <b>più code</b> (VEDI punto 5) <b>intervallate da tratti nei quali il traffico è in movimento</b> . Le code a tratti possono riguardare anche un tratto autostradale esteso (che può comprendere più svincoli e/o caselli). N.B. E' stato stabilito un <b>range (5 km)</b> al di sotto del quale non sarebbe significativa la voce "code a tratti", dovendo il fenomeno essere inquadrato esclusivamente come "code" > oltre i 5 km avrà senso parlare di "code a tratti".	<b>CODE A TRATTI</b>

# GLOSSARIO EVENTI VIABILITA'

Gli eventi di viabilità identificati con la terminologia del dizionario europeo DATEX

utilizzato dalla piattaforma del C.C.I.S.S. ed illustrati nel loro contenuto *tecnico*, vengono descritti con delle adeguate formule per poter essere diffusi all'utenza secondo il linguaggio dell'*informazione* ed immediatamente fruibili.

Tipologia evento DATEX		Descrizione	Comunicazione
11.	COLONNINE S. O. S. INATTIVE	<b>Specifico</b> Viene fornita indicazione delle colonnine SOS non funzionanti sul tratto interessato.	COLONNINE S.O.S. INATTIVE
12.	CONTROLLO CATENE O PNEUMATICI INVERNALI	<b>Provvedimento</b> Indica l'operazione che il Gestore/Concessionario e l'organo di Polizia Stradale effettuano per controllare la dotazione di catene <b>a bordo/ montate</b> o pneumatici invernali nel tratto interessato da precipitazioni nevose.	ATTIVATO CONTROLLO PER VERIFICARE LA PRESENZA CATENE A BORDO O MONTATE/ PNEUMATICI INVERNALI SULLA TRATTA X, PER POTER PROSEGUIRE LA MARCIA. N.B. Assoluta equivalenza tra catene e pneumatici invernali
13.	CONTROLLO VELOCITA'	<b>Specifico</b> Invita a moderare la velocità preavvisando della presenza di apparecchi per la sua misurazione allo scopo di evitare pericolose frenate al loro avvistamento	CONTROLLO VELOCITA' IN ATTO SULLA TRATTA X.
14.	DEVIAZIONE	<b>Provvedimento</b> Indica un provvedimento di gestione locale del traffico ad opera del gestore e dell'organo di Polizia Stradale, secondo piani operativi condivisi, che prevede la deviazione temporanea su itinerari alternativi per favorire il decongestionamento del traffico o la mobilità di mezzi operativi o l'arrivo di mezzi di soccorso.	DEVIAZIONE TEMPORANEA SU ITINERARI ALTERNATIVI DISPOSTA IN UN TRATTO . NON SI TRATTA DI UN BLOCCO DEL TRAFFICO, MA DI UNA CHIUSURA TECNICA DISPOSTA PER BREVI PERIODI E PER ESIGENZE OPERATIVE CHE PUÒ SERVIRE al decongestionamento del traffico o alla mobilità di mezzi operativi o all'arrivo di mezzi di soccorso..
15.	FERMO TEMPORANEO MEZZI PESANTI	<b>Provvedimento</b> Provvedimento di <b>fermo temporaneo</b> dei veicoli con massa a pieno carico superiore a 7,5 t disposto dal Gestore /Concessionario autostradale d'intesa con la Polizia Stradale in caso di precipitazioni nevose intense lungo la rete stradale/autostradale secondo specifici protocolli operativi (concordati dal Gestori/Concessionario, la Polizia Stradale, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e le Associazioni di Autotrasporto). Di fatto la manovra che si svolge in fasi consecutive si caratterizza con: <ul style="list-style-type: none"> <li>• separazione dei mezzi pesanti dai mezzi leggeri;</li> <li>• accumulo temporaneo dei mezzi pesanti lungo la carreggiata su tratti autostradali appositamente e preventivamente attrezzati, o presso aree di accumulo appositamente e preventivamente attrezzate interne o esterne alla sede autostradale, con specifica segnaletica funzionale alla realizzazione dell'accumulo e alla separazione dai leggeri;</li> <li>• decongestionamento cadenzato della tratta autostradale dove sono stati accumulati i mezzi pesanti.</li> </ul> Il piano è attuato - sempre secondo le modalità indicate nei protocolli operativi di riferimento - anche in caso di eventi non ordinari (ad esempio sciopero dei TIR) che necessitano di una gestione mirata del traffico merci.	FERMO TEMPORANEO DEI MEZZI PESANTI IN CARREGGIATA O IN AREE DI SOSTA, DOPO AVERLI SELEZIONATI E SEPARATI DA QUELLI LEGGERI , CON SUCCESSIVA GRADUALE RIPRESA DELLA MARCIA QUANDO MIGLIORINO LE CONDIZIONI ATMOSFERICHE E DI PERCORRIBILITA'.
16.	FONDO IRREGOLARE	<b>Situazione di pericolo</b> Si segnala che il fondo stradale transitabile è danneggiato o privo di segnaletica orizzontale che ne indichi la temporanea irregolarità.	FONDO IRREGOLARE
17.	FRANA	<b>Situazione di pericolo</b> Segnala una frana che ha invaso o che rischia di invadere la sede stradale.	FRANA
18.	FUMO	<b>Situazione di pericolo</b> Presenza di fumo che invadendo la carreggiata stradale/autostradale può diminuire la visibilità ai conducenti.	FUMO

# GLOSSARIO EVENTI VIABILITA'

Gli eventi di viabilità identificati con la terminologia del dizionario europeo DATEX

utilizzato dalla piattaforma del C.C.I.S.S. ed illustrati nel loro contenuto *tecnico*, vengono descritti con delle adeguate formule per poter essere diffusi all'utenza secondo il linguaggio dell'informazione ed immediatamente fruibili.

Tipologia evento DATEX		Descrizione	Comunicazione
19.	GHIACCIO IN FORMAZIONE	<b>Situazione di pericolo</b> Condizioni meteo: possibile formazione di ghiaccio sulle pavimentazioni.	POSSIBILI TRATTI GHIACCIATI
20.	GRANDI EVENTI	<b>Situazione di pericolo</b> Indica lo svolgimento di un evento che provoca ripercussioni sulla viabilità circostante (es. manifestazione fieristica, visita di Stato, etc..)	EVENTO CON SPECIFICAZIONE TIPOLOGIA
21.	GRANDINE	<b>Situazione di pericolo/Meteo</b> È in corso un'intensa precipitazione di grandine. Si indica la presenza dell'evento fornendo informazioni sulla riduzione della visibilità in metri. In particolare va segnalata la riduzione della velocità in autostrada a 110Km/h e a 90 km/h sulle extraurbane principali per adeguare la velocità allo stato della strada.	GRANDINE
22.	INCENDIO	<b>Situazione di pericolo</b> Presenza di un incendio nei pressi della sede stradale. Può essere la conseguenza di sterpaglie bruciate ai lati della carreggiata o nello spartitraffico centrale o di altre cause (es. mezzo in fiamme).	INCENDIO
23.	INCIDENTE	Presenza in strada di veicoli fermi o di persone e soccorritori a causa di un sinistro nel quale è coinvolto almeno un veicolo che sia uscito di strada e/o che sia venuto in collisione con un altro veicolo, persona, struttura od ostacolo.	INCIDENTE
24.	LAVORI	<b>Lavori -</b> Segnala la presenza di lavori che occupano una parte della sede stradale e/o delle relative pertinenze per l'esecuzione di attività che non possono essere effettuate senza limitazioni al transito del tratto interessato. Si specificano le corsie interessate oppure quelle disponibili al transito e dati accessori come il tipo di lavorazione e la durata, possono essere aggiunte informazioni di "a lungo termine", "di demolizione ponte", "di manutenzione", "di segnaletica orizzontale", "di sgombero", "in galleria", "sulla banchina".	LAVORI
25.	LESIONI A STRUTTURE	<b>Situazione di pericolo</b> Si segnala la struttura lesionata ( pilone cavalcavia, volta galleria,etc) e de eventualmente il correlato disagio alla circolazione.	LESIONE A STRUTTURE, CON EVENTUALE SPECIFICA DELLA TIPOLOGIA
26.	MANIFESTAZIONE	<b>Situazione di pericolo</b> Indica la presenza di persone che occupano la sede stradale in un atto dimostrativo (es. sciopero, corteo etc.).	MANIFESTAZIONE
27.	MATERIALI DISPERSI	<b>Situazione di pericolo</b> Presenza di materiale sulla carreggiata per distacco accidentale di materiale o per scarico abusivo: tale materiale disperso, che interessa generalmente un ampio tratto della sede stradale, può essere pericoloso o dannoso per la salute.	MATERIALI DISPERSI
28.	NEBBIA	<b>Situazione di pericolo/Meteo</b> Presenza di Banchi di Nebbia con riduzione della visibilità espressa in metri	NEBBIA CON LE ULTERIORI SPECIFICHE DISPONIBILI PER EVENTUALI RICHIAMI AL C.D.S. (IN PARTICOLARE AI LIMITI DI VELOCITA')
29.	NEBBIA A BANCHI	<b>Situazione di pericolo/Meteo</b> Presenza di Banchi di Nebbia con riduzione della visibilità espressa in metri	NEBBIA A BANCHI CON LE ULTERIORI SPECIFICHE DISPONIBILI PER EVENTUALI RICHIAMI AL C.D.S. (IN PARTICOLARE AI LIMITI DI VELOCITA')

# GLOSSARIO EVENTI VIABILITA'

Gli eventi di viabilità identificati con la terminologia del dizionario europeo DATEX

utilizzato dalla piattaforma del C.C.I.S.S. ed illustrati nel loro contenuto *tecnico*, vengono descritti con delle adeguate formule per poter essere diffusi all'utenza secondo il linguaggio dell'informazione ed immediatamente fruibili.

Tipologia evento DATEX		Descrizione	Comunicazione
30.	NEVISCHIO NEVE FORTE NEVICATA	<b>Situazione di pericolo/Meteo</b> Condizioni meteo: è in corso una nevicata di minore o maggiore intensità, con manto stradale ancora invariato o imbiancato/innevato.	NEVE - NEVISCHIO - FORTE NEVICATA
31.	OBBLIGO CATENE A BORDO O PNEUMATICI INVERNALI	<b>Provvedimento</b> Prescrizione: obbligatorio circolare con catene a bordo o pneumatici invernali nel tratto indicato.	SONO <b>OBBLIGATORIE LE CATENE A BORDO O GLI PNEUMATICI INVERNALI SULLA TRATTA X</b> N.B. Assoluta equivalenza tra catene e pneumatici invernali
32.	OBBLIGO DI CATENE MONTATE O PNEUMATICI INVERNALI	<b>Provvedimento</b> Prescrizione: nel tratto indicato obbligo di circolare con catene montate o pneumatici invernali.	SONO <b>OBBLIGATORIE LE CATENE MONTATE O GLI PNEUMATICI INVERNALI SULLA TRATTA X.</b> N.B. Assoluta equivalenza tra catene e pneumatici invernali
33.	PIOGGIA	<b>Meteo</b> È in corso una precipitazione. Si indica la presenza dell'evento. In particolare va segnalata la riduzione della velocità in autostrada a 110Km/h (ove superiore) e a 90 km/h sulle extraurbane principali per adeguare la velocità allo stato della strada.	PIOGGIA
34.	PIOGGIA GELATA	<b>Situazione di pericolo/Meteo</b> È in corso una precipitazione di pioggia gelata. Si indica la presenza dell'evento dando indicazione della possibile formazione di ghiaccio. <i>Altamente pericolosa perché annulla la visibilità depositando ghiaccio sul parabrezza</i>	PIOGGIA GELATA
35.	PIOGGIA INTENSA	<b>Situazione di pericolo/Meteo</b> È in corso una precipitazione intensa. Si indica la presenza dell'evento fornendo informazioni sulla riduzione della visibilità in metri. In particolare va segnalata la riduzione della velocità in autostrada a 110Km/h e a 90 km/h sulle extraurbane principali per adeguare la velocità allo stato della strada.	PIOGGIA INTENSA
36.	PROBLEMI IN AREA DI SERVIZIO	<b>Specifico</b> Viene indicato il tipo di servizio non disponibile presso un'area di servizio (es. servizi igienici fuori uso, mancanza carburanti, ecc.).	DIFFICOLTA' IN AREA DI SERVIZIO - "INFORMAZIONI ALL'UTENZA" CON LA DESCRIZIONE NEL DETTAGLIO DELLA PROBLEMATICAZIONE
37.	REGOLAZIONE TRAFFICO CON POSSIBILE DEVIAZIONE SU PERCORSO ALTERNATIVO	<b>Provvedimento</b> Indica un provvedimento di gestione locale del traffico disposto dal Gestore/Concessionario d'intesa con l'organo di Polizia Stradale secondo piani operativi condivisi che prevede, in caso di congestionamento del traffico, in prossimità o in attraversamento di cantieri, di flussi superiori alla capacità stradale/autostradale, ovvero a causa di precipitazioni nevose in atto, la regolazione dinamica dei flussi veicolari con deviazione temporanea degli stessi sui percorsi alternativi intervallata al regolare flusso sulla carreggiata, sino al miglioramento delle condizioni di viabilità o atmosferiche e del manto stradale. Sulla base dello scenario d'evento e della sua evoluzione il Gestore/Concessionario e l'organo di Polizia Stradale valutano l'opportunità di attivare il fermo temporaneo dei veicoli in carreggiata, ovvero nella corsia di emergenza o nelle aree di sosta e/ o di accumulo preliminarmente individuate e la chiusura degli accessi (svincoli, stazioni, ecc.) sino al superamento della fase emergenziale, ovvero al miglioramento delle condizioni meteorologiche e di transitabilità.	MANOVRA DI GESTIONE CHE PUO' CONSISTERE IN: A) POSSIBILE DEVIAZIONE TEMPORANEA DEL TRAFFICO SU PERCORSO ALTERNATIVO INTERVALLATA DAL REGOLARE FLUSSO IN CARREGGIATA, CON POSSIBILE CHIUSURA CONTESTUALE DEGLI ACCESSI, ANCHE INTERMEDI. B) FERMO TEMPORANEO DEI VEICOLI IN CARREGGIATA O IN AREE DI SOSTA INDIVIDUATE PREVENTIVAMENTE, IN ATTESA DEL MIGLIORAMENTO DELLE CONDIZIONI ATMOSFERICHE E DI PERCORRIBILITA'.
38.			REGOLAZIONE DEL TRAFFICO ATTRAVERSO LA RIDUZIONE DI CARREGGIATA, PER CANALIZZARE E QUINDI DIMINUIRE IL TRAFFICO IN ARRIVO AL TRATTO INTERESSATO DA NEVICATE O

# GLOSSARIO EVENTI VIABILITA'

Gli eventi di viabilità identificati con la terminologia del dizionario europeo DATEX

utilizzato dalla piattaforma del C.C.I.S.S. ed illustrati nel loro contenuto tecnico, vengono descritti con delle adeguate formule per poter essere diffusi all'utenza secondo il linguaggio dell'informazione ed immediatamente fruibili.

Tipologia evento DATEX		Descrizione	Comunicazione
	<b>REGOLAZIONE DEL TRAFFICO CON RIDUZIONE DI CARREGGIATA</b>	<b>Provvedimento</b> Provvedimento di regolazione del traffico attraverso la riduzione di carreggiata con apposizione di idonea segnaletica a cura del Gestore/ Società Concessionaria, al fine di canalizzare e quindi dosare il traffico in avvicinamento all'area interessata dalla turbativa (neve in atto o altro), così agevolando la fluidità della circolazione al suo interno.	<b>ALTRA TURBATIVA.</b> <b>LE CAUSE POSSONO CONSISTERE IN:</b> <b>- CONTROLLO DELLE CATENE (A BORDO O MONTATE)/PNEUMATICI INVERNALI ;</b> <b>- NEVE IN ATTO O ALTRO EVENTO, AL FINE DI AGEVOLARE LA FLUIDITA' DEL TRANSITO NEL TRATTO INTERESSATO.</b>
39.	<b>SENSO UNICO ALTERNATO</b>	<b>Provvedimento</b> Indica la presenza di un cadenzamento del passaggio del traffico prima in una direzione e poi nell'altra.	<b>SENSO UNICO ALTERNATO</b>
40.	<b>STRADA BAGNATA E GHIACCIATA</b>	<b>Condizione Meteo</b> Strada bagnata con formazione di ghiaccio	<b>STRADA (BAGNATA E) GHIACCIATA</b>
41.	<b>TEMPORALI</b>	<b>Situazione di pericolo/Meteo</b> È in corso un'intensa precipitazione temporalesca. Si indica la presenza dell'evento fornendo informazioni sulla riduzione della visibilità in metri. In particolare va segnalata la riduzione della velocità in autostrada a 110Km/h e a 90 km/h sulle extraurbane principali per adeguare la velocità allo stato della strada.	<b>TEMPORALI</b>
42.	<b>TRAFFICO BLOCCATO</b>	<b>Turbativa al traffico</b> Colonna di veicoli fermi su un tratto di autostrada, un ramo di un nodo o una stazione/svincolo. La sede stradale è ostruita totalmente (blocco) ed <b>il transito dei veicoli è temporaneamente impossibile</b> . Il prolungarsi dell'evento può dare luogo a provvedimenti di regolazione del traffico, per far defluire i veicoli incolonnati (inversione di marcia o deviazione su opposta carreggiata) ed evitare che la colonna si estenda (divieto di entrata e/o uscita obbligatoria), o all'inoltro su percorsi alternativi. <b>Non equivale a "chiusura",</b> ma può esserne la causa. In caso di perdurare della turbativa code verrà indicato agli utenti <b>un itinerario alternativo (autostradale o su viabilità ordinaria) consigliato</b> per bypassare la criticità che si presenta lungo l'arteria.	<b>TRAFFICO BLOCCATO</b>
43.	<b>TRAFFICO INTENSO</b>	Siamo in presenza di un carico elevato di veicoli che può degenerare in rallentamento alla minima turbativa. L'elevato numero dei veicoli impone la velocità del traffico. Le manovre di cambio corsia e di immissione in autostrada provocano rallentamenti al traffico	<b>TRAFFICO INTENSO</b>
44.	<b>TRAFFICO RALLENTATO</b>	<b>Turbativa al traffico</b> Lento movimento di veicoli su un tratto di strada/autostrada, un ramo di un nodo autostradale o una stazione/svincolo. I veicoli marciano parallelamente sulle corsie disponibili. Eventuali manovre di cambio corsia e di immissione possono condizionare il flusso del traffico rallentandone significativamente la velocità ed è possibile la formazione di code.	<b>TRAFFICO RALLENTATO</b>
45.	<b>TRAFFICO REGOLARE</b>	I veicoli sono in condizione di marciare alla velocità consentita in relazione ai limiti di categoria previsti dal Codice della Strada.	<b>TRAFFICO REGOLARE</b>

# GLOSSARIO EVENTI VIABILITA'

Gli eventi di viabilità identificati con la terminologia del dizionario europeo DATEX

utilizzato dalla piattaforma del C.C.I.S.S. ed illustrati nel loro contenuto *tecnico*, vengono descritti con delle adeguate formule per poter essere diffusi all'utenza secondo il linguaggio dell'*informazione* ed immediatamente fruibili.

Tipologia evento DATEX		Descrizione	Comunicazione
46.	TRASPORTO ECCEZIONALE	<b>Specifico</b> Segnala la possibilità di incontrare improvvisi rallentamenti e/o code durante il percorso a seguito del transito di uno o più trasporti eccezionali.	TRASPORTO ECCEZIONALE IN MOVIMENTO
47.	TRATTO CHIUSO ENTRATA CHIUSA USCITA CHIUSA CHIUSURA NODO (PER TUTTE LE CATEGORIE DI VEICOLI)	<b>Provvedimento</b> Indica l' <b>interdizione al transito di tutti i veicoli</b> di un tratto di autostrada, di un ramo di un nodo o di una stazione/svincolo in uno o entrambi i sensi di marcia. La chiusura relativamente ad un tratto implica l'uscita obbligatoria al primo svincolo/casello del tratto e la chiusura della prima e di tutte le entrate intermedie nelle direzione del tratto chiuso. Anche le uscite intermedie diventano obbligatorie.	TRATTO CHIUSO ENTRATA CHIUSA USCITA CHIUSA CHIUSURA INTERCONNESSIONE
48.	TRATTO CHIUSO PER TELONATI, FURGONATI, CAMPER E ROULOTTES	<b>Provvedimento</b> Interdizione al transito di un tratto di autostrada per i soli veicoli telonati, furgonati, camper e roulotte. La causa è il vento forte.	TRATTO CHIUSO PER TELONATI, FURGONATI, CAMPER E ROULOTTES
49.	VEICOLI LENTI	<b>Specifico</b> Indica la presenza lungo la carreggiata di mezzi di lavoro itineranti: ad esempio, mezzi sgombraneve e/o spargisale in movimento sulla tratta <u>stradale</u> /autostradale nell'espletamento dello specifico servizio, mezzi adibiti al ripasso della segnaletica orizzontale o per la pulizia della segnaletica verticale.	MEZZI OPERATIVI IN LENTO MOVIMENTO (SE POSSIBILE SPECIFICARE LA TIPOLOGIA: ES. SPARGISALE, SPAZZANEVE, ETC.)
50.	VEICOLI SCORTATI PER MALTEMPO	<b>Provvedimento</b> Provvedimento con cui la Polizia Stradale e/o il Gestore/ Società Concessionaria accompagnano la ripresa graduale della marcia a seguito di precedente provvedimento di fermo veicolare con l'utilizzo di un apposito mezzo (con funzioni di "safety car") posto in testa alla colonna per raggruppare i veicoli, regolarne la velocità ed in ogni caso garantire in sicurezza la corretta ripresa delle condizioni ordinarie di marcia.	VEICOLI SCORTATI DA POLIZIA STRADALE E/O MEZZI DI SERVIZIO DEL GESTORE/CONCESSIONARIO, CHE SI POSIZIONANO IN TESTA ALLA COLONNA IN LENTO MOVIMENTO AL FINE DI REGOLARNE LA VELOCITA' E GARANTIRE LA RIPRESA PROGRESSIVA DELLA MARCIA IN PIENA SICUREZZA.
51.	VEICOLO CONTROMANO	<b>Provvedimento</b> Indica la presenza di uno o più veicoli che procedono contromano e corrisponde alla chiusura delle entrate interessate dalla traiettoria.	VEICOLO CONTROMANO N.B. Massima priorità nella divulgazione!!
52.	VEICOLO FERMO/AVARIA	<b>Situazione di pericolo</b> Presenza di un veicolo fermo e/o in avaria che ingombra la sede stradale.	VEICOLO FERMO/AVARIA
53.	VEICOLO IN FIAMME	<b>Situazione di pericolo</b> Indica la presenza sulla carreggiata, o ai margini di essa, di un veicolo in fiamme.	VEICOLO IN FIAMME
54.	VENTO FORTE	<b>Situazione di pericolo/Meteo</b> Si segnala quando il vento è superiore a 40Km/h o comunque in grado di pregiudicare - a giudizio del Gestore o degli organi di Polizia Stradale - la stabilità dei veicoli. All'evento può essere associata la notizia di transito sconsigliato o del divieto di transito a telonati, furgonati e caravan, autocaravan.	VENTO FORTE
55.	VISIBILITA' RIDOTTA (CAUSA: FUMO)	Presenza di fumo che invadendo la carreggiata stradale/autostradale può diminuire la visibilità ai conducenti.	VISIBILITA' RIDOTTA PER FUMO