

SENATO DELLA REPUBBLICA

XIII LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

90° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 24 GENNAIO 2001

Presidenza del presidente PETRUCCIOLI

INDICE

INTERROGAZIONI

PRESIDENTE	Pag. 2, 6, 12
* BARGONE, <i>sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	2, 8
BORNACIN (AN)	6
* GERMANÀ (Forza Italia)	11

N. B. - *L'asterisco indica che il testo del discorso è stato rivisto dall'oratore.*

I lavori hanno inizio alle ore 15,10.

INTERROGAZIONI

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni.

La prima interrogazione è del senatore Bornacin:

BORNACIN. – *Al Ministro dei lavori pubblici.* – Premesso:

che, le Autorità francesi il 30 dicembre scorso, a causa di una frana, che rischiava di travolgere l'autostrada A10 vicino a Mentone, avrebbero deciso di bloccare il transito su detta arteria, proprio mentre stava cominciando l'invasione dei turisti che intendevano trascorrere il Capodanno sulla Costa Azzurra;

che, le informazioni sembrerebbero essere state trasmesse in ritardo ovvero il problema deve essere stato gestito con troppa leggerezza dalle Autorità italiane al punto di favorire, in poche ore, il formarsi di code fino a 70 chilometri che hanno paralizzato, progressivamente, anche la viabilità urbana nella sua totalità creando gravissimi disagi sia alle migliaia di automobilisti che ai residenti di tutto il ponente ligure,

l'interrogante chiede di sapere:

come abbia potuto verificarsi un simile disservizio che, oltre ad arrecare disagi di ogni sorta, ha rilasciato di causare danni assai più gravi per l'incolumità sia dei gitanti che dei residenti nelle zone interessate;

se corrisponda al vero che le Autorità italiane sarebbero state informate con considerevole anticipo della necessità di bloccare il traffico sull'autostrada A10 nella zona di Mentone ed in caso affermativo per quale motivo non si sia provveduto a segnalare adeguatamente ovvero con tempestività il problema a tutte le barriere autostradali del Nord Italia;

se non si reputi infine doveroso verificare eventuali responsabilità ai diversi livelli di competenza.

(3-04220)

BARGONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Al fine di fornire la risposta all'interrogazione presentata dal senatore Bornacin sono stati richiesti elementi all'Ente Nazionale per le Strade – ANAS, nella sua qualità di ente concedente per la viabilità autostradale in questione.

L'ente stradale comunica che l'interruzione del collegamento fra la autostrada A10, in concessione alla società Autostrada dei Fiori, e l'autostrada francese A8, in gestione alla società francese ESCOTA, è avvenuta a partire dalle ore 00,00 del 30 dicembre 2000 a seguito di una frana verificatasi al 223 dell'autostrada A8 in località Mentone.

Alle ore 22,30 è arrivato al Centro operativo di controllo dell'Autostrada dei Fiori spa il fax che annunciava la chiusura della tratta francese nei due sensi di marcia per una durata non determinata tra Mentone e la frontiera italiana. Nel fax veniva inoltre comunicata la disponibilità di itinerari alternativi.

Nel senso Aix-Italia, per i veicoli leggeri era stata individuata l'uscita obbligatoria allo svincolo 59 Mentone di raccordo alla autostrada a Ventimiglia. Per i mezzi pesanti, l'uscita era indicata obbligatoria allo svincolo 56-tunnel di Montecarlo per ricongiungersi alla autostrada a Ventimiglia.

Nel senso Italia-Aix, a tutti i veicoli è stata richiesta l'uscita obbligatoria allo svincolo di Ventimiglia per riunirsi all'autostrada A8 allo svincolo 59-Mentone o al tunnel di Montecarlo.

La notizia veniva confermata nella notte con ulteriori fax, indirizzati sempre alla Società concessionaria italiana, alle ore 00.52 e alle ore 03.21 del 30 dicembre 2000.

In sintesi, veniva preannunciato con circa un'ora o poco più di anticipo che alle ore 00.00 di sabato 30 dicembre l'autostrada di collegamento francese sarebbe stata chiusa totalmente al traffico.

L'Autostrada dei Fiori, pertanto, ha dovuto chiudere, dalla stessa ora, il tratto Ventimiglia-Confine.

Il Centro operativo di controllo dell'Autostrada dei Fiori trasmetteva subito dopo (ore 22.44) fax di informazione al CCISS, Polizia stradale Carabinieri di Ventimiglia e Comune di Ventimiglia ed attivava i pannelli a messaggio variabile con idonea informativa. Il CCISS iniziava prontamente la necessaria divulgazione proseguendo successivamente con suoi bollettini.

Nella prima mattina di sabato 30 dicembre; 2000 l'Autostrada dei Fiori ha predisposto il seguente messaggio tipo diramato a CCISS, giornali, radio e reti televisive: «Autostrada francese A8 chiusa al traffico in entrambe le direzioni a tempo indeterminato tra lo svincolo di Mentone e la frontiera italiana per frana.

Uscita obbligatoria a Ventimiglia sulla Autostrada A10 per tutti i veicoli diretti in Francia».

Nelle stesse ore è stato predisposto il piano di emergenza interna alla Società per far fronte alla presumibile situazione che si sarebbe verificata nella giornata.

Sono stati individuati i messaggi più appropriati da esporre sui pannelli a messaggio variabile (n. 14 *in itinere* e almeno uno all'inizio di ciascuno dei 13 svincoli), per poter provvedere ad eventuali chiusure di carreggiata e degli svincoli per l'eventuale deflusso del traffico con i relativi provvedimenti organizzativi.

Oltre al personale in normale servizio, è stato chiamato a raccolta tutto il personale occorrente per il funzionamento in emergenza del Centro operativo di controllo (C.O.C.), delle due sezioni operative e dell'esazione. A ciascun responsabile sono state date le relative istruzioni opera-

tive. Nei due turni hanno operato in totale 106 persone, così ripartite: 77 esattori; 20 in autostrada, 9 al C.O.C..

Alle ore 00.09 del giorno 30 dicembre sui pannelli a messaggio variabile è stata emessa la comunicazione: «Per la Francia obbligo uscita a Ventimiglia».

A partire dalle ore 09.40 sono iniziate le informazioni sui pannelli a messaggio variabile che tenevano conto dell'effettivo andamento del traffico, sempre in direzione Francia.

Il primo pannello a messaggio variabile per chi proviene da Genova sulla A10 è posizionato al chilometro 42+800, zona San Cristoforo (Savona), prima dell'innesto sulla A6 Savona-Torino (Km. 44+500) e circa a 110 chilometri da Ventimiglia. Per chi proviene dalla A6 (Torino) il pannello a messaggio variabile è al chilometro 49+500, ovvero a circa 100 chilometri da Ventimiglia.

A partire dalle ore 12.00 anche le reti radio e televisive hanno iniziato la loro intensa informazione su tutta la rete nazionale.

In particolare, almeno il TG1, alle ore 13.30, già sconsigliava di intraprendere il viaggio verso la Francia tramite la A10.

Le conseguenze sul traffico per la chiusura della autostrada in territorio francese – effetto imbuto – hanno avuto la seguente evoluzione. Ore 10,21: la coda inizia a interessare la galleria Siestro, a ridosso dello svincolo di Ventimiglia; ore 11,01: la coda si propaga e viene consigliata l'uscita su Bordighera tramite i pannelli a messaggio variabile; ore 11,20: la coda si propaga ulteriormente, per cui viene consigliata l'uscita a Sanremo Ovest; ore 14,47: per limitare l'accumulo di veicoli si dispone l'uscita obbligatoria a Taggia; ore 17,32: l'uscita obbligatoria viene anticipata a Imperia ovest.

Alle ore 16,30, previa consultazione con la Prefettura di Imperia, è stato trasmesso dalla Società concessionaria al CCISS il seguente messaggio: «Si consiglia di proseguire o di intraprendere il viaggio verso la Francia tramite la riviera ligure di ponente per autostrada interrotta in Francia e viabilità ordinaria completamente intasata».

Lo stesso messaggio è stato diramato alle reti radio e televisive.

Alle ore 17,30 è stata data la seguente segnalazione sui pannelli a messaggio variabile: «Direzione Francia, autostrada intasata uscita obbligatoria Imperia ovest».

Dalla stessa ora il messaggio di proseguire o interrompere il viaggio è diventato insistente su tutti gli organi di informazione radiotelevisivi.

Solo dopo le 20 è iniziata la diminuzione del traffico.

Alle ore 21,23 è stata tolta l'uscita obbligatoria a tutti gli svincoli e quindi i veicoli potevano proseguire sino a Ventimiglia.

Alle ore 22,47 la coda era contenuta nella parte terminale della galleria Siestro (a ridosso dello svincolo di Ventimiglia). Alle ore 23,40 la situazione risultava normalizzata. Nessun incidente è stato segnalato nel tratto in questione.

Domenica 31 dicembre nessun problema di traffico in autostrada, nè verso la Francia nè verso l'Italia, è stato rilevato.

L'ANAS riferisce altresì che le code che hanno iniziato a formarsi in autostrada dalle ore 10,30 del mattino del 30 dicembre si ritiene si siano create in quanto la viabilità ordinaria non era in grado di ricevere tutto il traffico, di per sè elevato per il particolare periodo, che si sarebbe invece distribuito su un'area ben più estesa (Sud della Francia) tramite l'Autostrada.

Con il passare delle ore, l'intera viabilità ordinaria nell'area del ponente ligure è rimasta completamente paralizzata.

Negli ultimi tre anni, il traffico nella giornata di punta di fine anno è stato il seguente: 1998 - giornata di punta mercoledì 30 dicembre, n. 94.327 (E+U); 1999 - giornata di punta giovedì 30 dicembre, n. 105.251 (E+U); 2000 - giornata di punta sabato 30 dicembre, n. 89.019 (E+U).

Ciò significa che sabato 30 dicembre 2000 sono passati 16.000 veicoli in meno rispetto all'anno precedente, quando invece era lecito aspettarsene di più dato che, negli ultimi anni, si era rilevato un andamento sempre crescente e considerando, altresì, che il sabato è giorno non lavorativo rispetto al mercoledì e al giovedì.

L'informazione all'utenza ha avuto, seppur in percentuali non elevate, effetti su parte degli automobilisti.

Detta informazione, trattandosi di rete interconnessa, è stata data anche dalle società adiacenti, in particolare dalla Società autostrade che gestisce la tratta Genova-Savona. Va comunque evidenziato come in determinate ore l'informazione ha dovuto necessariamente riguardare, per le società interconnesse, le turbative alla circolazione in corso sulla propria rete (esempio: code sul tratto Varazze-Savona non legate alla chiusura del tratto francese ma dovute al traffico intenso, oppure vento forte sulla stessa autostrada).

L'Ente nazionale per le strade sottolinea inoltre che non risulta essersi mai trattato di un'unica coda di 50 chilometri da Ventimiglia a Imperia ovest, ma di tante piccole code a ridosso di ciascuna uscita, di estensione totale ben minore, dovute esclusivamente, al fatto che gli utenti non trovavano strade libere da traffico, bensì una viabilità ordinaria - S.S. Aurelia e strade comunali - non in grado di accogliere un tale flusso di veicoli per completo intasamento.

In considerazione dell'emergenza prodottasi sul territorio francese le iniziative descritte, per fronteggiare l'evento eccezionale, sono state pertanto tutte quelle possibili.

Si informa inoltre che nell'ambito del rinnovo delle concessioni autostradali sono stati introdotti importanti piani di investimento nel settore dell'informazione all'utenza, per un importo dell'ordine di 500 milioni di lire, completamente coperto da finanziamento.

In particolare, sono previsti su tutta la rete il potenziamento degli impianti a messaggio variabile, nonchè il servizio di informazione espletato in collaborazione con i sistemi radiofonici.

In proposito il Ministero dei lavori pubblici ha anche chiesto ed ottenuto l'integrazione del contratto della RAI per il rafforzamento degli strumenti di comunicazione con il pubblico in materia di viabilità.

Inoltre l'ANAS ha allo studio, per richiesta del Ministero dei lavori pubblici, l'istituzione, all'interno della propria struttura aziendale, di un apposito settore con il compito di redigere e programmare piani di gestione del traffico interregionale e internazionale, per la gestione di eventi eccezionali.

BORNACIN. Ringrazio il Sottosegretario per la risposta precisa ed esauriente che credo però evidenzi ancora più chiaramente i problemi presentati nella mia interrogazione: quella mattina percorrevo l'autostrada alle ore 11 in direzione Sanremo-Genova e non ho visto alcuna indicazione guardando i cartelli.

In secondo luogo, non ho alcuna intenzione di sollevare obiezioni nei confronti della società Autostrada dei Fiori che credo abbia fatto tutto il possibile. Il problema, a mio parere, doveva essere affrontato in tempo: lei parlava prima della Galleria San Cristoforo e di altre gallerie che si trovano lungo la Torino-Savona; le segnalazioni dovevano essere previste a monte dei grandi ingressi autostradali delle grandi città del Nord per evitare quanto è poi avvenuto. È altrettanto chiaro che deviare la viabilità autostradale sull'Aurelia, di per sé insufficiente, avrebbe solo creato ulteriori ingorghi. Per di più non mi risulta che le informazioni televisive e radiofoniche siano state così precise per il seguente motivo: sull'Autostrada dei Fiori non si riesce a sentire il canale Isoradio a causa delle numerosissime gallerie, oltre al fatto che quasi sempre le voci radiofoniche si mescolano a radio private o francesi. Al di là del rapporto con la Francia che crea problemi ai nostri comuni – per esempio, in occasione dell'alluvione, i francesi hanno voluto aprire una diga, gettando l'acqua nel fiume Roia nonostante il comune di Ventimiglia fosse contrario – credo che l'errore sia stato quello di non informare la gente e gli automobilisti ai grandi ingressi autostradali. Per questi motivi non posso che dichiararmi insoddisfatto della risposta.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dei senatori Germanà, Manca, Maggiore, Rotelli, Lasagna, Centaro, Greco, Pianetta e Toniolli.

GERMANÀ, MANCA, MAGGIORE, ROTELLI, LASAGNA, CENTARO, GRECO, PIANETTA, TONIOLLI. – Al *Ministro dei lavori pubblici* Premesso che:

le Società di produzione e commercializzazione di barriere metalliche di sicurezza per uso stradale versano in uno stato di grave crisi a causa di una legislazione del settore lacunosa, inadeguata, precaria e spesso incongruente;

la normativa vigente in Italia in materia di omologazione di barriere stradali ed in particolare il decreto del Ministro dei lavori pubblici del 18 febbraio 1992, n. 223, come modificato dai decreti del Ministro

dei lavori pubblici del 15 ottobre 1996, del 3 giugno 1998 e dell'11 giugno 1999, non risulta ancora recepire le norme europee approvate dal CEN in aprile 1998, che dovevano essere recepite dallo Stato italiano entro ottobre 1998,

rilevato che:

la normativa in premessa dispone una disciplina transitoria che, per un periodo di due anni a partire da giugno 1999, pone irragionevolmente sullo stesso piano classi tecniche, e quindi barriere stradali, assai diverse tra loro, autorizzando gli enti appaltanti a richiedere «determinate specifiche tecniche delle barriere, assumendo quale riferimento le istruzioni tecniche allegate al suddetto decreto ministeriale ed i relativi aggiornamenti, richiedendo idonea certificazione delle stesse» (articolo 4 del decreto ministeriale 3 giugno 1998);

tale articolo del decreto ministeriale era stato, nei fatti, anticipato (di circa 6 mesi) dalla circolare ANAS a firma Marco Costantini, che in pratica ha permesso alle stazioni appaltanti sin dal dicembre 1997 di richiedere tra le altre cose, pena l'esclusione dalle gare, prove di «crash tests» eseguite presso «uno degli unici due Istituti autorizzati alle prove»;

considerato che tale circolare, peraltro *contra legem*, in assenza all'epoca di un supporto normativo che legittimasse tale richiesta da parte degli Enti, ha creato effetti devastanti,

si chiede di conoscere:

se risponda al vero che le poche Società in possesso delle prove di «crash tests» evitavano di partecipare in prima persona alle gare d'appalto, cedendo le stesse prove a più imprese terze, al fine di evitare di rimanere aggiudicatarie di una sola gara (venendo escluse dalle successive), aggiudicandosi di fatto tutte le gare facenti parte di una tornata, provocando un conseguente ed inevitabile crollo dei ribassi ed un conseguente aumento di costi per l'Ente;

se risponda al vero che in occasione di vari appalti di lavori e/o forniture in cui le stazioni appaltanti intendevano approvvigionarsi di barriere stradali queste hanno richiesto nei propri capitolati, in ottemperanza alla normativa sopra citata, specifiche prove di «crash tests» effettuate da un dato produttore ed, altresì, hanno richiesto, non confortate da una solida base giuridica, specifiche tecniche riguardanti la misura e la forma di elementi di dette barriere stradali quali ad esempio i distanziatori, allegando spesso ai documenti di gara i disegni tecnici della barriera di un «dato produttore»;

se risponda al vero che in occasione di un appalto del 28 gennaio 2000 indetto dalle «Autostrade Centro Padane S.p.a.», località San Felice (Cremona), sono stati allegati al capitolato i disegni tecnici della barriera prodotta da una particolare ditta;

se risponda al vero che nell'asta pubblica n. 12 del 12 luglio 2000 indetta dall'Autocamionale della CISA S.p.a. di Ponte Taro di Noceto (Parma) sono stati allegati al capitolato i disegni tecnici della barriera prodotta da una particolare;

se non si ritenga indispensabile che al sostenimento ed alla valutazione tecnica delle prove di «crash tests» debba provvedere direttamente il Dicastero dei lavori pubblici, posto che la sicurezza stradale è un bene di interesse pubblico ed inoltre si favorirebbe un risparmio consistente sui costi di manutenzione;

se non si ritenga improrogabile un adeguamento alla normativa europea;

quali iniziative si intenda adottare affinché si faccia chiarezza sulla gestione degli appalti nel settore delle barriere stradali negli ultimi anni.

(3-04194)

BARGONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. – In relazione all'interrogazione in oggetto si rappresenta quanto segue.

Con il decreto 18 febbraio 1992, n. 223, regolamento recante istruzioni tecniche per la progettazione, l'omologazione e l'impiego delle barriere stradali di sicurezza, il Ministero dei lavori pubblici ha inteso disciplinare, in analogia a quanto stava accadendo in ambito europeo con il progetto di norma Pr EN 1317-1, le modalità delle prove di impatto al vero, per garantire che le prestazioni di tali dispositivi fossero rispondenti a predefiniti parametri di sicurezza. Tale normativa, concepita in linea con i dettami del citato progetto di norma europea, ha rappresentato in Italia una forte innovazione in quanto la normativa previgente al regolamento citato si esauriva essenzialmente nella circolare del Ministero dei lavori pubblici n. 2337 dell'11 luglio 1987 che, disciplinando le barriere in acciaio, forniva indicazioni e parametri unicamente a titolo di minimi inderogabili; a ciò potevano tutt'al più aggiungersi alcuni riferimenti tecnici, peraltro non cogenti, contenuti nelle norme del C.N.R..

Il quadro normativo di partenza dunque si presentava assolutamente insufficiente a garantire l'impiego di barriere di sicurezza efficaci e soprattutto era ancorato a superate concezioni riguardanti unicamente le caratteristiche del materiale impiegato, anziché fare riferimento alle prestazioni del dispositivo verificate attraverso *crash tests*.

Pertanto l'esigenza di inaugurare un «nuovo corso» nella normativa di settore, che accogliesse i nuovi orientamenti dettati dal progresso tecnologico, è stata avvertita, nei primi anni '90, come un adempimento inderogabile.

Fin dalla sua prima versione, risalente al 1992, il regolamento ha previsto un meccanismo di revisione periodica «in relazione all'esperienza maturata ed allo stato dell'arte»; ciò al fine di garantire, al pari di ogni altra normativa tecnica, l'aderenza al processo tecnologico soprattutto in relazione all'*iter* di approvazione del progetto di norma europea in corso in quegli anni.

In adempimento a tale esigenza, il Regolamento è stato aggiornato con i decreti ministeriali 15 ottobre 1996 e 3 giugno 1998, che costituiscono lo stadio di aggiornamento con cui si è raggiunta una sostanziale, seppur non completa, corrispondenza con il progetto di norma europea,

e da ultimo con il decreto ministeriale 11 giugno 1999 che ha apportato ulteriori adeguamenti tecnici sempre in linea con la norma europea.

Con riferimento al decreto ministeriale 3 giugno 1998, con il quale, come detto, è stato compiuto il maggiore sforzo di adeguamento all'allora progetto di norma Pr EN 1317-1, si sottolinea che il mancato adeguamento al cento per cento allo stesso, è scaturito da una scelta volontaria e consapevole di mantenere, in relazione alla specifica situazione italiana, parametri di sicurezza più severi di quelli previsti in ambito europeo.

In considerazione dei summenzionati progressivi aggiornamenti apportati alla normativa in questione, attualmente può comunque dirsi che la stessa corrisponde sostanzialmente alla attuale norma UNI EN 1317-1 e 2 e che difformità permangono solo per alcuni aspetti residuali. Peraltro si precisa che le specifiche tecniche, anche se oggetto di mandato comunitario, non hanno carattere vincolante. Le norme tecniche infatti, a meno che non siano recepite in una direttiva, costituiscono solo uno degli strumenti, ma non l'unico, attraverso il quale raggiungere un determinato obiettivo, quello della sicurezza stradale.

Altro aspetto disciplinato dall'originario decreto ministeriale n. 223 del 1992, è quello dei laboratori qualificati allo svolgimento dei *crash tests*. L'articolo 9 del citato decreto ministeriale prevede che le prove di impatto al vero devono essere eseguite presso campi di prova attrezzati italiani ed esteri, che il Ministero dei lavori pubblici indica con apposita circolare, anch'essa soggetta ad aggiornamento in relazione alle relative richieste da parte dei laboratori interessati. I laboratori stranieri vengono inseriti di diritto, prevista richiesta, nella citata circolare, purchè riconosciuti dalle rispettive autorità nazionali competenti; ciò nel rispetto del generale principio del mutuo riconoscimento in ambito europeo. All'autorizzazione dei laboratori italiani provvede il Ministero dei lavori pubblici, previa verifica dell'idoneità tecnica ed amministrativa del laboratorio stesso allo svolgimento delle prove. Attualmente, come recepito dalla circolare ultima pubblicata del 6 aprile 2000, sono riconosciuti ai fini dello svolgimento delle prove necessarie per la commercializzazione dei dispositivi in Italia e per l'ottenimento dell'omologazione italiana, i laboratori L.I.E.R.-Laboratoire d'essais INRETS in Francia, T.U.V. - Automotive GmbH. in Germania ed il Centro Prove per barriere di sicurezza stradali di Anagni della Società Autostrade in Italia.

Con riferimento alla specifica questione riguardante l'ipotesi di restringimento del mercato in sede di gara, si precisa che il Ministero dei lavori pubblici non esercita alcuna competenza operativa e di controllo sulle procedure concorsuali, essendo preposto unicamente alla predisposizione ed aggiornamento della normativa tecnica disciplinante i requisiti prestazionali delle barriere.

Il richiamato regolamento adottato con decreto ministeriale n. 223 del 1992 e successivi aggiornamenti, oltre a definire gli *standards* di prova, a classificare le barriere secondo l'indice di severità verificato dalle prove stesse in analogia a quanto previsto dalla normativa europea ed a dettare i criteri per l'impiego delle barriere testate a seconda del tipo di strada e

dei relativi flussi di traffico, disciplina le procedure per ottenere l'omologazione in Italia; essa viene rilasciata principalmente sulla base delle risultanze delle prove effettuate. L'obbligo per gli enti appaltanti di utilizzare barriere omologate decorre (articolo 9 del decreto ministeriale n. 223 del 1992) dalla data di emissione da parte del Ministero di apposite circolari con le quali viene data comunicazione dell'avvenuta omologazione di almeno due tipi di barriere per ciascuna destinazione e classe; ciò al fine di salvaguardare la libera concorrenza del mercato. In omaggio allo stesso principio viene altresì disposto (articolo 3, comma 2) che i certificati di idoneità tecnica rilasciati all'estero sono riconosciuti in Italia, a mezzo di apposito visto di conferma.

Nella more della definizione delle procedure di omologazione ed in attesa quindi che il regime di omologazione acquisti efficacia operativa il mercato attualmente si regola in base al regime transitorio stabilito dall'articolo 4 del decreto ministeriale del 3 giugno 1998, con il quale si precisa che in attesa del verificarsi delle condizioni suesposte, gli enti appaltanti possono richiedere in sede di gara il rispetto delle istruzioni tecniche adottate con il regolamento italiano, mediante verifica della certificazione sostitutiva dell'omologazione (rapporti di prova). Detto regime transitorio è stato così formulato in relazione alla avvertita esigenza di sensibilizzare gli enti appaltanti a svolgere verifiche tecnicamente adeguate sull'idoneità dei dispositivi che vanno ad installare su strada, onde evitare che, pur in presenza di una normativa tecnica di riferimento perfezionata ma per così dire ad «efficacia differita» a causa dei meccanismi di graduale applicazione sopra illustrati, gli stessi enti appaltanti si ritengano del tutto svincolati dalla stessa ed autorizzati ad attenersi alla scarsissima normativa previgente di cui si è accennato in premessa, svolgendo cioè verifiche tecniche di scarso rilievo. Il rischio paventato è sostanzialmente quello di vedere installate oggi barriere non testate, vetuste e del tutto disancorate anche dagli stessi requisiti tecnici previsti dalla normativa europea.

Con ogni evidenza, e come peraltro chiarito ai rappresentanti della Commissione europea nel corso di un'apposita riunione convocata presso il Dipartimento per le politiche comunitarie, tale facoltà di attenersi ai dettami della normativa italiana è stata non correttamente interpretata dagli enti appaltanti come obbligo ed unico parametro di riferimento legittimo per l'accettazione della documentazione di gara, anziché come mera facoltà. Al riguardo si rappresenta che il Ministero ha predisposto una circolare tesa ad offrire un chiarimento sul regime transitorio per superare gli ingenerati equivoci sul punto. Pertanto, nel prendere atto di tale erronea interpretazione di fatto riscontrata da più operatori, si informa che questo ufficio sta predisponendo apposita circolare esplicativa che sarà adottata *ad horas*.

Infine, per quanto concerne gli aspetti più generali della normativa, il Ministero ha avviato un processo di revisione dell'intera disciplina di settore sia sotto il profilo tecnico, al fine di renderla pienamente corrispondente alla norma UNI EN 1317-1 e 2 – non escludendo peraltro la valutazione di nuove eventuali innovazioni emergenti sempre in ambito

europeo –, sia sotto il profilo amministrativo per quanto riguarda ambito e modalità di applicazione, al fine di semplificare e risolvere le problematiche che l'esperienza sul campo ha evidenziato.

Infine, per quanto riguarda le gare di appalto espletate dalle società concessionarie autostradali Autocisa e Centro Padane l'Ente nazionale per le strade interpellato al riguardo ha riferito che le stesse afferiscono a fornitura di materiale per barriere metalliche ai fini del reintegro delle scorte di magazzino destinate al ripristino di brevi tratte danneggiate da incidenti stradali. Al capitolato speciale di appalto relativo alle gare in questione erano allegati disegni tecnici aventi l'unico scopo di procurare la fornitura di materiali come quelli posti in opera. In conclusione l'ANAS ha garantito di conformarsi alle direttive emanate in merito.

GERMANÀ. Mi rendo conto che in perfetta buona fede, non essendo tuttologo, il Sottosegretario è costretto con me spesso a leggere quello che gli Uffici preposti preparano. Però, il primo dato che emerge – questo dovrebbe essere compito dell'Osservatorio dei lavori pubblici – è che mentre prima le gare venivano aggiudicate con un 15, 18, 20 per cento di ribasso, da quando si è stabilito, con i disegni di legge di cui parlava il Sottosegretario, l'uso del distanziatore brevettato da una sola impresa (come evidenziato nella mia interrogazione, tanto che spesso l'impresa che lo brevetta non partecipa alle gare fornendolo a terzi) i ribassi oscillano tra il 2, 4, 5 per cento, senza superare il 5 per cento.

La cosa grave che si è verificata è che un'azienda che in Sicilia, a Termini Imerese, si occupa di barriere metalliche e che ha usufruito della legge n. 488 del 1992, recante agevolazioni in favore delle attività produttive nelle aree depresse del Paese – per cui lo Stato, per quella zona di cui all'obiettivo 1), ha dato 4 miliardi per far sorgere l'azienda – non può partecipare alle gare e se lo fa viene esclusa in quanto mancante dei requisiti previsti.

Questo meccanismo non può andare avanti così. Non possiamo legiferare con circolari o lasciare che funzionari del Ministero – operanti presso i Ministeri da dieci, quindici anni – magari cambiando posto o ruolo tramite circolari fatte firmare da altri, riescano a falsare il mercato permettendo l'aggiudicazione degli appalti solo ad alcuni (vedi ad esempio l'Ente appaltante ANAS-Bologna, pubblico incanto n. 23 del 1998; Protocollo 025703 del 2 settembre 1998; ANAS-Milano; Protocollo n. 28772 del 24 luglio 1998 ed, infine, il Protocollo 28763). In qualche gara è addirittura successo che, per dimenticanza, sono stati allegati ai documenti di gara i disegni tecnici della barriera di una particolare ditta produttrice. È nostro dovere invece mettere in condizione tutti i produttori di barriere metalliche di partecipare alle gare.

Quando si stabilirà il tipo di barriera da fare, senza particolari brevettati, ed in attuazione alle direttive europee, metteremo in condizione i nostri produttori di partecipare anche alle gare europee: quando infatti una ditta non sa cosa deve produrre non può partecipare nè alle gare italiane nè a quelle europee. In Sicilia in questi giorni vi sarà una delle tante gare

indette dal «Consorzio autostrade siciliane» e molti produttori non potranno partecipare, pena l'esclusione, per i particolari requisiti richiesti.

Quanto ai centri di *crash tests* infine ed in particolare al centro di Anagni citato, ritengo che un produttore industriale debba essere messo in condizione di operare in serenità.

Mi ritengo, in conclusione, insoddisfatto della risposta a meno che non si dimostri che tutte le ditte che costruiscono barriere metalliche di quel tipo, senza particolari elementi brevettati, possano partecipare a tutte le gare indette nella nostra Nazione.

PRESIDENTE. Lo svolgimento delle interrogazioni è così concluso.

I lavori terminano alle ore 15,40.