

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

INDAGINE CONOSCITIVA SULLA SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE STRADALE ED AUTOSTRADALE

4° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 13 MARZO 2002

Presidenza del presidente GRILLO

I N D I C E**Seguito dell'audizione dei vertici dell'ANAS**

* PRESIDENTE	Pag. 3, 11, 12 e <i>passim</i>	* POZZI	Pag. 3, 14, 15 e <i>passim</i>
BRUTTI PAOLO (DS-U)	13		
DONATI (Verdi-U)	11, 15		
* FABRIS (Mar-DL-U)	12, 15		
MENARDI (AN)	12		
VERALDI (Mar-DL-U)	14		

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

Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Nazionale: AN; CCD-CDU-Biancofiore: CCD-CDU:BF; Forza Italia: FI; Lega Nord Padania: LNP; Democratici di Sinistra-l'Ulivo: DS-U; Margherita-DL-l'Ulivo: Mar-DL-U; Verdi-l'Ulivo: Verdi-U; Gruppo per le autonomie: Aut; Misto: Misto; Misto-Comunisti italiani: Misto-Com; Misto-Rifondazione Comunista: Misto-RC; Misto-Socialisti Democratici Italiani-SDI: Misto-SDI; Misto-Lega per l'autonomia lombarda: Misto-LAL; Misto-Libertà e giustizia per l'Ulivo: Misto-LGU; Misto-Movimento territorio lombardo: Misto-MTL; Misto-Nuovo PSI: Misto-NPSI; Misto-Partito repubblicano italiano: Misto-PRI; Misto-MSI-Fiamma Tricolore: Misto-MSI-Fiamma.

Intervengono l'ingegner Pozzi, amministratore delegato dell'ANAS, il professor Brandani, l'ingegner Papello e l'architetto Virano, consiglieri ANAS.

I lavori hanno inizio alle ore 15,40.

PROCEDURE INFORMATIVE

Seguito dell'audizione dei vertici dell'ANAS.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulla sicurezza della circolazione stradale e autostradale, sospesa nella seduta del 28 febbraio.

Abbiamo oggi in programma il seguito dell'audizione dei vertici dell'ANAS, la cui prima parte si è svolta il 29 gennaio. In quella seduta l'ingegner Pozzi (allora commissario straordinario, oggi amministratore delegato dell'ANAS) ha svolto una relazione introduttiva, alla quale sono seguiti interventi di diversi senatori che hanno formulato osservazioni e richieste di chiarimento.

Oggi l'ingegner Pozzi, che ringraziamo per la sua presenza, potrà svolgere la sua replica.

POZZI. Se permettete, per rispondere alle domande poste dai singoli senatori, darò lettura di una relazione preparata insieme agli uffici.

Per quanto riguarda i quesiti formulati dal senatore Fabris e dalla senatrice Donati, questo ente, nell'ambito dei programmi di monitoraggio e controllo della rete, predispone tutti gli interventi necessari a rimuovere, laddove l'evidenza lo impone, le cause di possibile incidentalità.

Sotto questo aspetto si procederà, in tempi ristretti ed avvalendosi della collaborazione dell'Ispettorato circolazione e traffico del Ministero, col quale abbiamo già preso contatti, ad individuare i cosiddetti punti neri esistenti sulla rete e le situazioni di maggiore rischio per l'utenza stradale, in maniera molto più puntuale rispetto al passato.

Proprio ieri a Rieti ho parlato col prefetto e col procuratore generale della Repubblica di quella città ed ho acquisito tramite la polizia stradale un elenco di «punti neri», sulla strada Salaria in particolare. Ho avuto anche un incontro operativo con il capo compartimento del Lazio, da cui dipende la Salaria, per effettuare un monitoraggio ed individuare dei possibili interventi al fine di verificare la reazione dell'utente a queste misure che metteremo in atto. Si tratta di interventi di miglioramento della segnaletica orizzontale e verticale, della pavimentazione in alcune tratte, dell'illuminazione stradale, dell'eventuale posizionamento di bande sonore e

quanto altro occorra. Dopo un opportuno monitoraggio, si verificherà il nuovo grado di incidentalità al fine di estendere eventualmente ad altri compartimenti regionali dell'ANAS questa esperienza a campione se – come speriamo – sarà positiva.

Sempre riguardo le domande dei senatori Fabris e Donati, per gli itinerari è allo studio da parte dell'ente un piano strategico per l'utilizzo di itinerari alternativi in caso di congestione. In tal modo l'ente, in collaborazione con le società concessionarie, individuerà nuovi percorsi sui quali potrà essere dirottata l'utenza in caso di situazioni particolari che si dovessero verificare in autostrada. Quest'iniziativa rientra nel complesso delle attività che caratterizzano il piano di informazione all'utenza richiamato in seguito.

L'ANAS è attualmente impegnata ad attuare un programma di riorganizzazione e potenziamento delle attività di controllo volto ad accertare il pieno rispetto della normativa esistente e l'ottemperanza agli obblighi convenzionali. Questi ultimi trovano esplicito riferimento nell'articolo 3 del testo convenzionale. Per poter raggiungere un elevato livello di attendibilità, i controlli esercitati dall'ente concedente sono articolati in differenti modi e tempi e si impernano sull'analisi di documentazione economica e tecnica. In sostanza, la direzione competente dell'ANAS esplica una forma di controllo sia preventivo sia consuntivo.

Per le domande dei senatori Meduri e Veraldi sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria, l'ANAS ha provveduto negli ultimi anni a porre in sicurezza l'arteria attraverso un rilevante piano manutentorio che ha interessato il piano viabile, le strutture di protezione laterali e centrali, nonché il rinnovo della segnaletica verticale ed orizzontale. Contestualmente è stato predisposto un programma di interventi straordinari di ammodernamento con una radicale razionalizzazione dell'arteria per il recupero della sicurezza e della scorrevolezza della circolazione. La scelta della nuova sezione autostradale è stata subordinata ai volumi di traffico effettivamente rilevati ed opportunamente proiettati al 2010 e 2020. È risultata economicamente ammissibile l'adozione di una terza corsia di marcia, nonché di una di emergenza e di uno spartitraffico soltanto per l'area salernitana laddove i volumi di traffico sono di circa 30.000 veicoli al giorno. Nelle altre aree i volumi si riducono sensibilmente e, pertanto, non è conveniente la previsione della terza corsia, ma soltanto di quella d'emergenza e dello spartitraffico centrale largo 4 metri. Con i flussi finanziari resi disponibili si è proceduto ad avviare prioritariamente l'ammodernamento delle aree più antropizzate, come quella salernitana, cosentina, lametina (porto di Gioia Tauro).

Da queste aree le lavorazioni si vanno estendendo a quelle circostanti via via che le disponibilità finanziarie lo consentono e man mano che si aprono al traffico le tratte già adeguate, così da assicurare funzionalità all'arteria. L'ammodernamento non è soltanto in sede, ma anche in variante laddove le attuali caratteristiche plano-altimetriche non sono più congruenti con le nuove norme. Per il rispetto assoluto dell'ambiente si pre-

vede, nell'ambito dei lavori stradali, la «rinaturalizzazione» dei siti dismessi con rilevante impegno di spesa per l'ANAS.

Lo stato dell'arte attuale della Salerno-Reggio Calabria è il seguente: numero dei lotti 77; lotti in esecuzione 28; appalti in corso 4; lotti in progettazione esecutiva 18; lotti in progettazione definitiva 27.

Il 21 di questo mese, in occasione di una inaugurazione, il ministro Lunardi dovrebbe rendere un annuncio importante su come l'ANAS intende operare per i lotti che devono ancora essere appaltati. Non svelo segreti annunciando che il nostro orientamento è di adire a *general contractor* non appena i decreti attuativi saranno varati per poter accorpate, velocizzandola, l'esecuzione dell'opera stessa.

Per quanto riguarda i problemi che caratterizzano la viabilità nel territorio bergamasco (domanda del senatore Pessina), si rappresenta in particolare che per favorire l'accesso alle valli sono in via di ultimazione gli interventi riguardanti: la strada statale n. 342 Val Brembana (2 lotti appaltati); la strada statale n. 470 San Pellegrino (opere complementari, 2 lotti); la strada statale n. 671 Val Seriana (2 lotti). Questi interventi sono attualmente seguiti dall'ente, anche se la competenza delle strade è passata alle amministrazioni locali a seguito del processo di decentramento.

Circa la domanda della senatrice Donati sul Piano nazionale della sicurezza stradale, risposte puntuali potranno essere richieste al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti competente sull'argomento. Comunque si ricorda che l'ente ha istituito l'ufficio speciale per la sicurezza stradale, il quale ha l'obiettivo principale di incrementare, potenziare e ottimizzare l'impegno dell'ente sul tema, sempre più sentito, della sicurezza stradale e della qualità dei servizi resi. L'attività dello stesso viene svolta, di norma, secondo quanto previsto dalle linee guida del Piano nazionale della sicurezza stradale. Tale Piano individua fra gli strumenti e le risorse per la definizione e l'attuazione dello stesso due strutture: il Comitato per la sicurezza stradale e la Consulta della sicurezza stradale, dove l'ANAS è presente in base al decreto ministeriale n. 6004 del 28.09.2001.

Nel settore autostradale, la nostra presenza è molto massiccia, anche con apposite riunioni, per verificare gli adempimenti dei concessionari autostradali rispetto agli impegni presi nei vari piani finanziari. In più, stiamo potenziando il nostro laboratorio di Cesano per incrementare ulteriormente quanto già avviene di norma per i controlli e le verifiche sullo stato manutentivo, in particolare sulle pavimentazioni autostradali.

Con riferimento alle domande formulate dal senatore Chirilli, lo stesso Libro bianco dell'Unione europea evidenzia come la dispersione di responsabilità e risorse tra numerose entità preposte alla sicurezza stradale, sia a livello statale sia regionale, limiti le azioni di vasta portata e scoraggi l'introduzione di politiche coordinate.

Questo è un tema di fondo ed endemico, in quanto insito nella natura della gestione del settore stradale, interessato da una pluralità di soggetti titolari alle diverse azioni di costruzione, gestione e controllo. E' pertanto fondamentale che l'azione di coordinamento tra le varie realtà preposte

alla gestione e alla messa in sicurezza del trasporto stradale divenga sempre più incisiva.

La consolidata collaborazione tra Dipartimento della pubblica sicurezza ed enti gestori ha consentito di porre in atto sulle strade moduli operativi capaci di reagire bene alla maggioranza delle richieste di sicurezza.

La presenza sulle autostrade della Polizia stradale, dell'ANAS e delle società concessionarie ha contribuito a raggiungere e mantenere elevati i livelli di sicurezza, nonostante il costante incremento del traffico.

Nel contesto di questo tipo di azione è stata istituita la figura degli «ausiliari della viabilità», che apre nuove possibilità di servizio all'utenza autostradale in termini di sicurezza e di rapidità di intervento per rimuovere situazioni di disagio della circolazione. Gli ausiliari affrancheranno il personale della Polizia stradale da compiti minori, consentendone l'impiego in settori che richiedono invece un'elevata professionalità e una capacità di intervento rapido e coordinato.

Il quesito formulato dal senatore Menardi ineriva la galleria del Colle di Tenda. Al riguardo, la strada statale n. 20 sul confine italo-francese è caratterizzata dalla presenza di una galleria lunga 3.186 metri, di cui 1.701 metri in territorio italiano e 1.485 metri in territorio francese, con una piattaforma stradale di larghezza pari a 5,00 metri ed un'altezza utile di 3,90 metri. Il traffico pesante è consentito, per ovvi motivi di capacità, unicamente a senso unico alternato regolato da semafori con cicli di 15 minuti, anche se è in corso la determinazione di ulteriori norme di utilizzo più restrittive.

Allo stato attuale, in attesa della realizzazione della seconda galleria, per migliorare il livello di sicurezza è stato concordato, con la prefettura di Cuneo e le autorità francesi, un piano di emergenza e soccorso, nel quale è ritenuto indispensabile il potenziamento degli impianti tecnologici (antincendio, di rilevamento fumi e calore, videocontrollo, adeguamento degli impianti di illuminazione e ventilazione, installazione di segnaletica di emergenza, realizzazione di pista per elicotteri e di altre opere connesse).

La relativa perizia, redatta dal compartimento ANAS del Piemonte nel mese di settembre 2001, è in corso di approvazione, con utilizzo dei fondi previsti nel Piano triennale 2001-2003. Il recente incontro italo-francese, cui ho partecipato personalmente, ha definito che tutte le attività connesse con il coordinamento, la progettazione e l'esecuzione dei lavori saranno sviluppate in maniera univoca. Per quanto attiene la realizzazione della seconda galleria, si è in attesa di conoscere gli esiti degli incontri intergovernativi.

Vale aggiungere che per il Colle di Tenda ho cercato di portare il contributo dell'esperienza acquisita nel caso del Monte Bianco, sostenendo – e su ciò il mio *vis-a-vis* francese ha assolutamente convenuto – l'opportunità che tutti gli interventi a livello impiantistico siano realizzati, sia per il territorio italiano sia per quello francese, da un'unica impresa di costruzioni, un unico progettista e un unico direttore dei lavori, in modo da assicurare una continuità funzionale di tutta l'apparecchiatura, evitando

così possibili disservizi o scorrette interpretazioni in caso di emergenza reale.

In risposta a quanto chiesto dal senatore Brutti, desidero rendere noto che un efficace sistema di accertamento e controllo sull'attività delle società concessionarie autostradali rappresenta una priorità nei programmi dell'ente che, per essere realizzata appropriatamente, rende necessario riqualificare le risorse disponibili, applicare procedure moderne e standardizzate, potenziare e regolamentare i flussi informativi.

La necessità di attuare anche nel settore delle concessionarie di lavori pubblici un controllo più pervasivo è avvertita già da tempo e ha trovato una parziale soluzione in sede di regolamentazione. Infatti, il nuovo testo convenzionale introdotto in occasione della revisione degli atti, sotto quest'aspetto, risulta migliore rispetto al passato dal momento che attribuisce all'ente concedente un maggiore potere di controllo.

L'ANAS è attualmente impegnata in un programma di riorganizzazione e potenziamento delle attività di controllo, volto ad accertare il pieno rispetto della normativa esistente e l'ottemperanza agli obblighi convenzionali. Questi ultimi trovano esplicito riferimento nell'articolo 3 del testo convenzionale e tra essi meritano menzione gli obblighi connessi alla gestione dell'autostrada assentita, all'esecuzione del programma di lavori nonché al mantenimento della funzionalità delle infrastrutture e degli *standard* di sicurezza.

Oltre le prescrizioni di carattere generale l'ente verifica il rispetto di altre disposizioni di carattere maggiormente specifico. Il complesso delle procedure di verifica precedentemente descritte rappresenta le linee guida che sovrintendono le attività di controllo dell'ANAS e per le quali è previsto un consistente potenziamento nella nuova organizzazione dell'ente.

Per poter raggiungere un elevato livello di attendibilità, i controlli esercitati dall'ente sono articolati in differenti modi e tempi e si imperniano sull'analisi di documentazione economica e tecnica.

Al fine di minimizzare i disagi all'utenza, gli interventi sul tracciato autostradale saranno effettuati fornendo, da una parte, la massima informazione possibile e, dall'altra, gestendo i cantieri in modo flessibile, con turni lavorativi continui e notturni.

Il sistema tariffario autostradale è regolato dalla formula del *price cap* introdotta in sede di revisione degli atti convenzionali. In sostanza, le variazioni delle tariffe sono aggiornate in base ad un coefficiente ottenuto sommando l'inflazione programmata e la variazione del livello di qualità, diminuita di un coefficiente denominato recupero di produttività.

Non entro nel merito di quanto viene ampiamente descritto nella relazione, che lascio a disposizione della Commissione, comunque l'incremento tariffario nell'ultimo anno è stato dell'1,7 per cento, ossia appena superiore all'inflazione programmata.

Con riferimento alla tratta Orte-Fiano Romano desidero comunicare quanto segue. I lavori di ampliamento a tre corsie hanno raggiunto uno stato di avanzamento del 90 per cento sulla tratta A. Dal 1° gennaio 2002 sono stati aperti circa 13 chilometri a tre corsie, da Orte a Magliano;

rimangono ancora da adeguare gli «impalcati» dei due viadotti sul Tevere (Baucche e Raiolo) la cui esecuzione è attualmente in corso e della quale si prevede l'ultimazione entro il prossimo mese di giugno.

Con riferimento alla tratta B, i lavori hanno raggiunto uno stato di avanzamento del 70 per cento. L'ampliamento del corpo autostradale è pressoché ultimato, sono in corso di ampliamento gli «impalcati» di sette viadotti.

In relazione alla galleria di Nazzano (tratta C), sono in corso le procedure di gara per il nuovo appalto di detta galleria. Il bando di gara è stato pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* il 21 novembre 2001 e l'apertura delle offerte economiche avverrà nella seduta della commissione di gara fissata per il prossimo 10 maggio. Si prevede di poter procedere alla consegna dei lavori prima dell'estate.

Sulla tratta D i lavori hanno raggiunto uno stato di avanzamento del 90 per cento; l'ampliamento del corpo stradale è stato ultimato; rimane da terminare la sistemazione dello spartitraffico con New Jersey bifilare e la pavimentazione drenante sull'intero lotto. Si prevede di aprire l'intera tratta a tre corsie entro la fine di maggio.

Riguardo agli obiettivi e alle nuove iniziative dell'ANAS, ricordo che il cambiamento avvenuto nell'ente prevede una competenza diretta da parte dello stesso su circa 16.000 chilometri di strade. La viabilità è a carattere prevalentemente interregionale e con caratteristiche, in larga maggioranza, del tutto simili a quelle autostradali.

Questa nuova realtà impone una trasformazione che tenga conto di esigenze e necessità contingenti, atte ad affrontare problematiche già note, ma non per questo completamente risolte.

La nuova struttura sarà tale da conferire maggior snellezza ed elasticità ad un sistema lavorativo fino ad oggi quasi prevalentemente «interventistico», curandone i molteplici aspetti e le rispettive fasi fin dalla progettazione. L'intenzione di introdurre nuove impostazioni lavorative nasce dalla prioritaria esigenza di integrare, migliorare ed attuare tutte quelle misure obbligatorie e facoltative per un sensibile miglioramento della sicurezza sulla nostra rete viaria.

Ampliare ed introdurre il concetto di sicurezza stradale è un obiettivo dal quale non possiamo prescindere nell'ambito dei lavori futuri che dovremo affrontare poiché – come insegna l'esperienza – non sempre possono essere sufficienti le precauzioni adottate a fronte di particolari eventi non prevedibili, anche se queste vengono effettuate nel rispetto delle normative e con piena responsabilità da parte chi appalta od esegue i lavori.

L'ente attuerà un programma di azioni volte a rimuovere le cosiddette situazioni di massimo rischio, i cosiddetti punti neri, in quelle tratte stradali che registrano condizioni di incidentalità con carattere di ripetizione nel tempo, onde elevare il livello di sicurezza.

In tale ottica l'ANAS, sulla base della vasta esperienza maturata, ritiene che gli interventi di miglioramento della sicurezza debbano essere indirizzati prioritariamente all'aspetto manutentorio, oltre che finalizzati alla costruzione di nuove opere. Infatti, fino agli anni Novanta, la manu-

tenzione delle strade era sempre considerata come il parente povero delle costruzioni stradali, riservando quasi ogni sforzo, sia di carattere tecnico che di carattere finanziario, prevalentemente alla progettazione e alla costruzione di nuove opere. Da qualche tempo si assiste ad una inversione di tendenza ed il problema della manutenzione propende ad assorbire impegni di spesa sempre più crescenti.

La necessità di approfondire, sia dal punto di vista tecnico sia economico, la razionalizzazione e l'ottimizzazione della manutenzione del patrimonio stradale esistente è ormai un'esigenza reale e non più dilazionabile, a causa della sempre maggiore domanda di trasporto.

Come ben si comprende, la necessità di risparmiare delle vite umane e l'enorme costo sopportato dalla collettività, in termini di incidenti stradali, fa rivestire all'impegno manutentorio una posizione del tutto prioritaria, al fine di garantire sempre ottimali canoni di sicurezza.

Per il conseguimento di tale livello è sicuramente indispensabile pianificare una serie di interventi strutturali per il miglioramento della rete esistente ed indirizzarsi verso quella che viene chiamata «manutenzione programmata», lasciando agli interventi di «manutenzione su guasto o disfunzionalità» le caratteristiche di sola eccezionalità. Solo attuando detta modalità di manutenzione è possibile migliorare nel tempo le caratteristiche delle prestazioni delle infrastrutture stradali in termini di sicurezza.

Altro aspetto importante è fornire agli utenti, in maniera dettagliata e tempestiva, un servizio di informazioni sulle condizioni del traffico e della viabilità. Ciò deve rientrare fra gli impegni ai quali oggi gli enti proprietari di strade non possono non pensare. La coscienza che un capace sistema di informazione consente attualmente di assicurare elevati gradi di sicurezza deve essere, per gli enti proprietari, stimolo per ricercare soluzioni alternative e allo stesso tempo innovative, che consentano di essere costantemente al passo con le attuali esigenze.

Fra i diversi obiettivi, per l'ANAS è prioritario quello di creare le condizioni per un forte ed attivo coinvolgimento di tutti gli enti proprietari e gestori dei sistemi infrastrutturali nonché delle forze di polizia, in modo da migliorare i livelli della sicurezza stradale attraverso la prevenzione, il controllo, la repressione, nonché il rilevante contributo che l'informatica e la telematica (pensiamo ai sistemi integrati I.T.S., *Intelligent Traffic System*) possono dare.

Al fine di migliorare i parametri di sicurezza lungo le arterie, molta attenzione si deve prestare all'individuazione delle cosiddette «tratte di massimo rischio», attraverso il miglioramento delle geometrie e dei caratteri costruttivi delle strade, con particolare riferimento all'individuazione dei tracciati, delle loro pendenze nonché alla scelta dei vari tipi di intersezione da adottare.

Altro aspetto importante, su cui concentrare l'attenzione da parte dei gestori, risulta essere senza alcun dubbio il miglioramento della leggibilità del tracciato della strada, attraverso uno sviluppo – come già detto – della segnaletica, la maggiore diffusione delle barriere di sicurezza, il miglioramento dell'illuminazione nelle tratte a maggiore rischio e della pavimen-

tazione, prevedendo per quest'ultima anche la progressiva sostituzione della stessa con conglomerati bituminosi drenanti; nonché l'eliminazione, laddove ciò risulta possibile, delle intersezioni a raso, che costituiscono dei veri e propri passaggi ad alto rischio.

La manutenzione programmata ha finito giustamente per assumere una tale importanza da richiedere, sin dalla fase progettuale di un'arteria, uno studio specifico che definisca tempi e modi di intervento, finalizzati ad assicurare la durata di un'opera nella massima sicurezza per l'utenza.

A questo punto, per il fine che si vuole raggiungere, diventa necessario legare la parola sicurezza a quelle particolari categorie di lavori che offrono e concretizzano su strada, con tipologie di materiali tecnologicamente avanzati, un alto livello di risposta per l'incolumità dell'utenza stradale.

Il punto da cui bisogna partire è sicuramente la progettazione dei lavori, nuovi o di manutenzione, che consentirà una programmazione di intervento su larga scala, offrendo una continuità ciclica esecutiva che si renderà garante di omogeneità e standardizzazione, perché questo è l'obiettivo primario da conseguire ai fini della sicurezza sulla rete stradale e autostradale che l'ANAS attualmente gestisce.

L'utenza che percorre le nostre strade è in continuo e massiccio aumento. Autovetture, mezzi furgonati e pesanti quotidianamente percorrono, in quantità elevata, le nostre arterie. È, quindi, fondamentale ed estremamente importante uniformare l'impostazione delle strutture e delle informazioni da fornire all'utente, per facilitarne un'abitudine di interpretazione e garantire in tal modo allo stesso un'ulteriore percentuale di sicurezza.

Per ottenere questo, è nostra intenzione – corrisponde già ad una realtà attuale – introdurre capitoli tecnici particolareggiati, che prevedano sia l'utilizzo di materiali di qualità già a norma sia l'introduzione graduale di prodotti tecnologicamente progrediti ed innovativi; il tutto nel rispetto delle normative vigenti, seguendo tutte le procedure di sperimentazione necessarie e privilegiando gli elementi principi che consentono un innalzamento della sicurezza su strada, come la segnaletica stradale, le barriere, gli asfalti e l'illuminazione. Affinché ciò avvenga, è necessario monitorare la viabilità in tutta la sua completezza, per poter prevedere un piano di programmazione che, nel giro dei prossimi anni, consenta un rifacimento delle arterie che necessitano interventi urgenti, fino ad ottenere un livello ottimale e *standard* della sicurezza.

Per un approccio più razionale al problema della manutenzione si procederà a determinare, per ogni tratto stradale o autostradale, una qualità globale che ne indichi lo stato. In effetti la strada, intesa sia come infrastruttura sia nella sua interazione con l'utente, è un organismo non statico, che si evolve cambiando nel tempo le proprie caratteristiche per due motivi: a causa del degrado delle sue componenti, delle variazioni dovute al mutamento delle abitudini degli utilizzatori e dell'evoluzione dei veicoli utilizzati.

Per questo motivo non è sufficiente valutare lo stato della strada, all'atto della costruzione, in base a semplici caratteristiche dimensionali e di rispondenza a norme geometriche e costruttive. Poiché esso muta nel tempo, dovrà essere valutato dall'ente gestore periodicamente, in base ad opportuni parametri. Le valutazioni dovranno essere eseguite per tratti funzionali, per raggruppamenti di percorsi e per reti territoriali. La misura potrà essere effettuata con metodi e criteri obiettivi, usando attrezzature automatiche, tarate secondo metodologie predefinite, che misurino in modo ripetibile i parametri alla base degli indicatori di qualità definiti, che potrebbero essere suddivisi in sicurezza passiva, *comfort* e tempi del viaggio, servizi ausiliari.

I finanziamenti, a questo punto, potranno essere erogati in base alle effettive necessità e successivamente controllati nell'efficacia sortita.

PRESIDENTE. Ringrazio l'ingegner Pozzi per le risposte ampie ed articolate che ha fornito ai vari quesiti che sono stati posti, nella precedente seduta, dai membri della Commissione.

Do ora la parola ai senatori che intendano avere ulteriori chiarimenti.

DONATI (*Verdi-U*). In verità, le risposte fornite dall'ingegner Pozzi non sono soddisfacenti.

Ripropongo, quindi, alcuni temi per i quali ritengo opportuno che la Commissione acquisisca la relativa documentazione al fine di avere un quadro complessivo più approfondito rispetto a quanto è stato dichiarato.

I quesiti che avevo posto nella precedente seduta riguardavano la localizzazione ed i parametri in base ai quali effettuare gli interventi prioritari sulla rete stradale e autostradale.

La seconda domanda riguardava le concessionarie. Credo che l'ANAS sia il soggetto giusto a cui chiedere informazioni sui piani di investimento, sulle convenzioni vigenti con le diverse concessionarie, rispetto alle quali verificare il peso destinato agli interventi di manutenzione. Si tratta di capire conseguentemente, sulla base delle valutazioni dell'ANAS, se questo impegno ai fini della manutenzione viene rispettato. Ripeto che probabilmente si tratta di acquisire della documentazione e non tanto di spendere delle parole.

Non so se l'amministratore delegato abbia risposto, tuttavia avevo chiesto chiarimenti anche sul nuovo regolamento relativo alla progettazione di strade e autostrade.

Da ultimo, vorrei sapere dall'ingegner Pozzi se il *tunnel* del Monte Bianco riaprirà ai mezzi pesanti e con quale regolamentazione. Come pensate di risolvere il problema posto non tanto dai Verdi, che potrebbero essere un soggetto non significativo, bensì dalla regione Valle d'Aosta che chiede un dimezzamento del numero dei passaggi dei mezzi pesanti rispetto al 1999, sulla base di una risoluzione votata all'unanimità giovedì scorso dal Consiglio regionale? È noto, invece, che il regolamento approvato, almeno potenzialmente, consente di incrementare i flussi del 70 per cento.

Mi piacerebbe avere notizie precise sulla data di riapertura, con quale regolamento e come si intende rispondere alle legittime richieste che provengono dalle popolazioni e soprattutto dalle istituzioni locali.

PRESIDENTE. Ricordo ai colleghi che prossimamente terremo l'audizione del Presidente dell'AISCAT, associazione che raggruppa le concessionarie autostradali. Se la discussione del collegato lo permetterà, ascolteremo poi anche alcuni titolari, stabiliti dall'ufficio di Presidenza, delle concessionarie autostradali sul problema del rispetto dei piani finanziari e soprattutto degli investimenti dedicati alla sicurezza.

Ricordo, inoltre, che giovedì prossimo verrà in Commissione il ministro Lunardi per aggiornarci sulla questione dei valichi alpini, compreso quello del Monte Bianco.

Pertanto, alcuni degli argomenti potranno essere approfonditi nelle sedi menzionate.

FABRIS (*Mar-DL-U*). Ringrazio l'ingegner Pozzi per la sua esposizione.

Non so se egli abbia già risposto, ma la volta scorsa aveva chiesto se l'ANAS è in condizione di verificare le percentuali di investimento delle concessionarie, sulla base della circolare del ministro Micheli, poi reiterata dal ministro Nesi, riguardanti non solo la sicurezza delle gallerie autostradali ma anche la sicurezza in generale. Ricordo che tali indicazioni del Ministero erano state dettate perché le concessionarie si erano rifiutate di ottemperare ad un'analogha indicazione venuta dall'ANAS dopo l'incidente del Monte Bianco; infatti sostenevano che l'ente citato non era competente in materia di sicurezza.

Per quanto riguarda l'informazione, sono assolutamente d'accordo con lei. Ci può dire che tipo di coordinamento state discutendo per il rinnovo della concessione del CCISS? Infatti, molte concessionarie gestiscono in proprio le informazioni sulla cosiddetta infomobilità; non credo si possa garantire sicurezza all'utente sul territorio nazionale se le informazioni vengono fornite parzialmente a seconda delle tratte e se sono gestite da più soggetti. Questo non è il compito previsto per il CCISS quale servizio di pubblica utilità, a cui la ANAS partecipa.

Il soggetto che accerta le notizie deve essere unico, anche se poi ovviamente tutti i soggetti devono poter accedere a queste informazioni senza limite. Siccome si stanno compiendo speculazioni di natura economica (su questo ho presentato un'interrogazione, approfitto per sollecitare una risposta in Commissione, così come per altre il cui elenco ho consegnato alla Presidenza), ritengo non si possa tollerare la situazione attuale. Infatti l'ACI, la RAI e altri soggetti marciano per conto proprio, mentre il CCISS versa nella situazione che conosciamo.

MENARDI (*AN*). Anch'io ringrazio l'ingegner Pozzi per le risposte esaurienti rispetto alle nostre domande.

Va da sé, come ha ricordato il presidente Grillo, che le questioni riguardanti le concessionarie vanno affrontate con l'AISCAT. Forse è il caso che l'ANAS acquisisca in seguito il testo di quell'audizione. In ogni caso l'ente dovrebbe esprimere il proprio parere in funzione del suo compito di istituto, cioè il controllo sulle società concessionarie.

Per quanto riguarda, invece, il problema dei valichi alpini e la questione sollevata dalla collega Donati, ritengo che non si debba dare la sensazione che la Commissione sia unanime. Non ho nulla contro la Val d'Aosta, anzi è una Regione simpatica, straordinariamente bella, fa parte del nostro contesto nazionale, ne siamo tutti orgogliosi, ma tutto ciò premesso, poiché il problema dei collegamenti transfrontalieri, in particolare tra Italia e Francia, ha raggiunto un livello di saturazione inaccettabile, fin quando l'Italia non riuscirà a cambiare comportamenti che non dipendono soltanto da situazioni locali, ma da un contesto di carattere nazionale e internazionale, ritengo che, dopo che i cittadini hanno pagato alcune centinaia di miliardi per rimettere in sesto e riaprire all'utenza il traforo del Monte Bianco, questo debba essere utilizzato direi a pieno regime, indipendentemente da rivendicazioni localistiche.

Comprendo benissimo che dopo aver realizzato il *tunnel*, dopo averlo utilizzato e sfruttato anche per alimentare le risorse economiche di quella Regione, dopo averlo rimesso a posto in termini di sicurezza rendendolo il più sicuro traforo europeo, i valdostani possano chiedere di utilizzarlo il meno possibile, magari per andare a sciare o per andare in montagna; tuttavia, poiché le esigenze del Paese sono diverse, fino a quando non verrà risolto in modo radicale (credo ci vorranno ancora alcuni anni) il problema dei passaggi nelle Alpi nord-occidentali, il *tunnel* deve essere utilizzato, pur acquisendo la questione al nostro bagaglio culturale, indipendentemente da ciò che pensano i valdostani.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Anch'io mi riservo di leggere un po' più attentamente la nota dell'ingegner Pozzi.

Mi pare che sulle questioni da me sollevate l'ingegnere Pozzi abbia fornito una risposta di natura metodologica, sulla cui correttezza peraltro non ho dubbi. Egli, infatti, ha rammentato quali sono i compiti e le incombenze delle società concessionarie in relazione agli investimenti che devono effettuare in materia di sicurezza e come l'ANAS riesca ad espletare i relativi controlli.

Tuttavia egli non ha chiarito la sostanza della questione, se cioè concretamente sono stati posti in essere tali investimenti e se vi è una corrispondenza tra i piani finanziari enunciati e quelli effettivamente realizzati. Ritengo che la strumentazione di cui l'ingegnere Pozzi ha parlato – della cui esistenza sono lieto e se è stata recentemente implementata è ancor meglio – dovrebbe produrre subito risultati, in modo da rendere palese l'effettiva sussistenza di tale corrispondenza.

Con riferimento a quanto detto in merito al *price cap* e alle modalità con cui viene fissato, immagino che sia stato determinato in modo documentato; tuttavia, come l'ingegnere Pozzi ha ricordato poc'anzi, esso è,

seppure di poco, superiore all'inflazione programmata. Dal momento che la crescita del *price cap* è determinata anche dal livello di qualità della manutenzione autostradale, vorrei capire, visto che si osserva materialmente una diminuzione della qualità stessa, come sia consentito di accrescere le tariffe. Per lo meno, vorrei capire se l'osservazione in merito alla qualità è suffragata dalle rilevazioni dell'ANAS.

Un'ultima annotazione concerne la situazione della tratta Orte-Fiano Romano e della galleria di Nazzano.

In merito al cosiddetto terzo lotto, che identifica la zona più vicina a Roma, della quale conosciamo perfettamente la pericolosità estrema, l'opera – voglio precisarlo ai colleghi commissari, altrimenti può sembrare che io conduca un ragionamento astratto – è stata commissionata nel 1998. Oggi l'amministratore delegato dell'ANAS comunica che è stata completata al 70 per cento. Il maggior ostacolo di tali lavori è costituito da un tratto di galleria di circa 360 metri del costo di circa 85 miliardi (con il senatore Cicolani ho già avuto un diverbio su questo): ciò significa che detta galleria costa circa 236 miliardi a chilometro, cioè una cifra spaventosa.

Al riguardo, l'amministratore delegato Pozzi comunica in modo asettico la situazione, mentre vorrei invitarlo ad entrare più nel concreto, visto che la situazione è tale da anni e ne saranno necessari altri perché si risolva; infatti, se è stato completato il 70 per cento del lavoro, serviranno almeno altri tre anni per terminarlo.

VERALDI (*Mar-DL-U*). Ringrazio l'Amministratore delegato per le notizie che mi ha fornito sull'autostrada A3; gradirei avere pure notizie – anche informalmente – in merito allo stato dei lavori sulla strada statale 106.

PRESIDENTE. Saremmo grati all'amministratore delegato dell'ANAS qualora ritenesse di rispondere brevemente alle osservazioni svolte.

POZZI. Cercherò di rispondere alle domande che sono state poste, anche se non procederò secondo l'ordine degli interventi dei senatori.

Senz'altro il CCISS è un tema di grande interesse e proprio per questo è stato deciso di concedere una proroga alla convenzione. Tenete conto che sono stato nominato il 19 di febbraio, ma, proprio perché penso che l'informazione all'utente sia estremamente importante, ho espresso parere favorevole ad una proroga di tre mesi della convenzione, che scadeva in questi giorni, per poter affrontare in maniera organica il tema dell'informazione sul traffico e la viabilità.

Per quanto riguarda le osservazioni svolte dal senatore Brutti a proposito dello stato manutentivo delle sedi autostradali, devo constatare che, tenendo presenti gli ultimi rilevamenti effettuati, la valutazione qualitativa che egli ha compiuto è smentita dai dati numerici che emergono dai controlli posti in essere dall'ANAS nell'esercizio 2001 (anche se sono già iniziati quelli che si completeranno nel 2002). Infatti, valutando

gli interventi manutentori effettuati rispetto ai piani finanziari presentati dalle singole concessionarie, i dati dimostrano addirittura un incremento delle manutenzioni di oltre il 10 per cento rispetto a quanto programmato nei piani finanziari stessi. Ricordo altresì che nei piani finanziari si prevedono investimenti per 16 miliardi di euro, di cui ben 9 destinati proprio alla sicurezza stradale.

DONATI (*Verdi-U*). Certo, avendo aumentato l'usura...

POZZI. Si tratta di un dato che incide anche sul *price cap*; il differenziale viene calcolato proprio in funzione dei parametri acquisiti con le misurazioni confrontati con quelli teorici; sulla base del risultato, si calcola l'eventuale incremento di qualità dello stato manutentivo.

Per quanto riguarda la galleria di Nazzano, desidero ricordare che essa ha avuto una vicenda contrattuale molto tribolata. La ditta appaltatrice – che poi era il raggruppamento Todini-Ferrovial, se non sbaglio italo-spagnolo – ha rescisso il contratto abbandonando il lavoro. La società Autostrade, appaltatrice dell'opera, ha dovuto quindi procedere alla risoluzione in danno e accedere ad una nuova gara che – come ho detto – si dovrebbe concludere per il mese di maggio. Il ritardo dei lavori, pertanto, è da imputare ad un'inadempienza da parte dell'impresa appaltatrice, che ha abbandonato il lavoro.

Con riferimento al *tunnel* del Monte bianco, ricordo che il 9 marzo è stato aperto al traffico dei veicoli leggeri e che si è in attesa, a giorni, dell'apertura al traffico dei veicoli pesanti con un senso unico alternato. Al riguardo, la preoccupazione espressa dal Presidente della Giunta regionale circa il numero massimo di veicoli ammesso all'interno del *tunnel* (pari a 240 veicoli), come lo stesso ha ammesso, è una preoccupazione più che altro teorica, dal momento che comunque non potrà mai essere superato il numero dei veicoli precedentemente raggiunto. Questo perché – penso sia intuitivo – con il criterio dell'alternanza il numero dei veicoli corrisponderà, comunque, alla metà in termini matematici. In ogni caso, il numero di 240 veicoli è stato calcolato dai progettisti ed è stato controllato dalla commissione intergovernativa in funzione del grado di inquinamento massimo sopportabile dal traforo; la capienza del traforo e, quindi, la sua capacità di servizio sarebbe ben più elevata rispetto al numero in questione.

Per quanto riguarda la data di riapertura del traforo al traffico pesante, si tratta di un aspetto politico e, pertanto, non spetta a noi stabilirla. In un accordo siglato a Livorno tra il ministro Lunardi ed il ministro francese Gayssot – se non vado errato – nel mese di febbraio, si è deciso di riaprire il traforo ai veicoli pesanti entro 15 giorni dalla data di riapertura dello stesso al traffico leggero. Quindi, i calcoli ci portano più o meno intorno al giorno 25 del corrente mese.

FABRIS (*Mar-DL-U*). Mi scusi, ingegner Pozzi, ma non ha risposto alla domanda se l'ANAS è in condizione di verificare il livello degli in-

vestimenti effettuati dalle concessionarie per la sicurezza e la manutenzione delle strade. Inoltre, non ha precisato se la direttiva sulle gallerie è stata o meno rispettata dalle concessionarie.

POZZI. Le chiedo scusa. Comunque, il dato in questione è contenuto nella relazione; probabilmente non l'ho citato.

Su un programma di opere di circa 16 miliardi di euro, da realizzare dalle società autostradali, ben 9 miliardi sono destinati ad interventi strutturali per incrementare la sicurezza stradale.

Per quanto riguarda il rispetto, da parte delle concessionarie, della circolare dell'ANAS, emessa a seguito dell'incidente verificatosi nel traforo del Monte Bianco e successivamente impugnata dalle società concessionarie stesse alle quali, tra l'altro, il TAR ha dato ragione, è stata istituita presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici una commissione dove sono presenti quasi tutte le istituzioni. Tale commissione ha il compito di predisporre una nuova circolare volta a garantire i livelli di sicurezza nelle gallerie stradali ed autostradali, per tutti i settori esclusi dalla precedente circolare.

PRESIDENTE. Ringrazio l'ingegner Pozzi per il suo prezioso intervento e tutti i rappresentanti dell'ANAS che hanno partecipato all'audizione.

Dichiaro conclusa l'audizione e rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 16,40.