

Camera dei Deputati

Legislatura 16
ATTO CAMERA

Sindacato Ispettivo

INTERPELLANZA URGENTE : 2/00298
 presentata da **GARAGNANI FABIO** il **04/02/2009** nella seduta numero **126**

Stato iter : **CONCLUSO**

COFIRMATARIO	GRUPPO	DATA FIRMA
TORRISI SALVATORE	POPOLO DELLA LIBERTA'	04/02/2009
PIANETTA ENRICO	POPOLO DELLA LIBERTA'	04/02/2009
IAPICCA MAURIZIO	POPOLO DELLA LIBERTA'	04/02/2009
SPECIALE ROBERTO	POPOLO DELLA LIBERTA'	04/02/2009
DE ANGELIS MARCELLO	POPOLO DELLA LIBERTA'	04/02/2009
FOTI TOMMASO	POPOLO DELLA LIBERTA'	04/02/2009
GAROFALO VINCENZO	POPOLO DELLA LIBERTA'	04/02/2009
MINARDO ANTONINO	POPOLO DELLA LIBERTA'	04/02/2009
GHIGLIA AGOSTINO	POPOLO DELLA LIBERTA'	04/02/2009
MAZZONI RICCARDO	POPOLO DELLA LIBERTA'	04/02/2009
PETRENGA GIOVANNA	POPOLO DELLA LIBERTA'	04/02/2009
PALMIERI ANTONIO	POPOLO DELLA LIBERTA'	04/02/2009
SCALIA GIUSEPPE	POPOLO DELLA LIBERTA'	04/02/2009
NASTRI GAETANO	POPOLO DELLA LIBERTA'	04/02/2009
DISTASO ANTONIO	POPOLO DELLA LIBERTA'	04/02/2009
NAPOLI OSVALDO	POPOLO DELLA LIBERTA'	04/02/2009
NAPOLI ANGELA	POPOLO DELLA LIBERTA'	04/02/2009
FORMICHELLA NICOLA	POPOLO DELLA LIBERTA'	04/02/2009
SCELLI MAURIZIO	POPOLO DELLA LIBERTA'	04/02/2009
ANTONIONE ROBERTO	POPOLO DELLA LIBERTA'	04/02/2009
DI VIRGILIO DOMENICO	POPOLO DELLA LIBERTA'	04/02/2009
CASSINELLI ROBERTO	POPOLO DELLA LIBERTA'	04/02/2009
FUCCI BENEDETTO FRANCESCO	POPOLO DELLA LIBERTA'	04/02/2009
PILI MAURO	POPOLO DELLA LIBERTA'	04/02/2009
VELLA PAOLO	POPOLO DELLA LIBERTA'	04/02/2009
SBAI SOUAD	POPOLO DELLA LIBERTA'	04/02/2009

COFIRMATARIO	GRUPPO	DATA FIRMA
BARBIERI EMERENZIO	POPOLO DELLA LIBERTA'	04/02/2009
MISTRELLO DESTRO GIUSTINA	POPOLO DELLA LIBERTA'	04/02/2009
CESARO LUIGI	POPOLO DELLA LIBERTA'	04/02/2009
MARINI GIULIO	POPOLO DELLA LIBERTA'	04/02/2009
CERONI REMIGIO	POPOLO DELLA LIBERTA'	04/02/2009
VITALI LUIGI	POPOLO DELLA LIBERTA'	04/02/2009
BIASOTTI SANDRO	POPOLO DELLA LIBERTA'	04/02/2009
SIMEONI GIORGIO	POPOLO DELLA LIBERTA'	04/02/2009
GOTTARDO ISIDORO	POPOLO DELLA LIBERTA'	04/02/2009
LEHNER GIANCARLO	POPOLO DELLA LIBERTA'	04/02/2009
CAZZOLA GIULIANO	POPOLO DELLA LIBERTA'	04/02/2009
FONTANA VINCENZO ANTONIO	POPOLO DELLA LIBERTA'	04/02/2009
GRANATA BENEDETTO FABIO	POPOLO DELLA LIBERTA'	04/02/2009
ARACU SABATINO	POPOLO DELLA LIBERTA'	04/02/2009
BARBARO CLAUDIO	POPOLO DELLA LIBERTA'	04/02/2009
BERGAMINI DEBORAH	POPOLO DELLA LIBERTA'	04/02/2009
CALDERISI GIUSEPPE	POPOLO DELLA LIBERTA'	04/02/2009
CALDORO STEFANO	POPOLO DELLA LIBERTA'	04/02/2009
CARLUCCI GABRIELLA	POPOLO DELLA LIBERTA'	04/02/2009
CASTELLANI CARLA	POPOLO DELLA LIBERTA'	04/02/2009
DI CATERINA MARCELLO	POPOLO DELLA LIBERTA'	04/02/2009
DEL TENNO MAURIZIO	POPOLO DELLA LIBERTA'	04/02/2009
GIAMMANCO GABRIELLA	POPOLO DELLA LIBERTA'	04/02/2009
NIRENSTEIN FIAMMA	POPOLO DELLA LIBERTA'	04/02/2009
STAGNO D'ALCONTRES FRANCESCO	POPOLO DELLA LIBERTA'	04/02/2009
VENTUCCI COSIMO	POPOLO DELLA LIBERTA'	04/02/2009

Ministero destinatario :

MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE
MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Delegato a rispondere : **MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE** , data delega **04/02/2009**

Delegato a rispondere : **MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE** , data delega **04/02/2009**

Attuale Delegato a rispondere :

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI , data delega **09/02/2009**

Fasi dell'iter e data di svolgimento :

MODIFICATO PER MINISTRO DELEGATO IL 09/02/2009

RITIRATO IL 26/02/2009

CONCLUSO IL 26/02/2009

TESTO ATTO

Atto Camera

Interpellanza urgente 2-00298

presentata da

FABIO GARAGNANI

mercoledì 4 febbraio 2009, seduta n.126

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro dell'economia e delle finanze, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, per sapere - premesso che:

in data 14 febbraio 2004 la società di trasporto pubblico bolognese ATC Spa stipulava, con la società Irisbus Spa, un contratto avente ad oggetto la fornitura di n. 49 veicoli elettrici denominati Civis e caratterizzati dall'essere dei tram su gomma a «guida vincolata»;

alla conclusione del contratto le parti pervenivano a seguito di aggiudicazione, ad opera della società Irisbus Spa, della pubblica gara d'asta indetta da ATC Spa - previa deliberazione del Comune di Bologna in tal senso;

in effetti, nel bando di gara la stazione appaltante ATC Spa aveva contemplato la possibilità di partecipare all'incanto per tutte le industrie che avessero potuto offrire la fornitura di tram su gomma, imprescindibilmente caratterizzati dalla cosiddetta «guida vincolata», ossia da un sistema di conduzione «monotraccia» in cui la sagoma del tram è obbligata a seguire un tracciato predefinito (è il caso, ad esempio, dei tram-bus circolanti su rotaia). Più in particolare, il bando di gara predisposto dalla stazione appaltante prevedeva esplicitamente che la «guida vincolata» avrebbe dovuto assicurare il rispetto delle due condizioni fondamentali di seguito riportate:

1) il rispetto della traiettoria prefissata (sagoma dinamica compatibile con le dimensioni trasversali della piattaforma di progetto);

2) il controllo continuo della traiettoria del veicolo (il che significa che l'impianto di guida elettronico avrebbe dovuto essere integralmente sostitutivo della guida manuale).

superfluo appare il sottolineare che, al di fuori della citata società Irisbus Spa, alcun'altra casa costruttrice di autobus (sia consentito l'utilizzo di un termine gergale invece del termine tecnico) fosse in grado di annoverare, fra i propri prodotti, un mezzo dotato delle caratteristiche richieste dall'appaltante ATC Spa;

parimenti superfluo è quindi evidenziare che alla gara d'appalto partecipò solo ed unicamente la Irisbus Spa alla quale, ovviamente, venne aggiudicata la fornitura;

quanto detto potrebbe indurre a ritenere che l'intera vicenda contrattuale testé riportata sia stata caratterizzata da estrema chiarezza e trasparenza, cioè da quegli elementi che dovrebbero costantemente governare l'operato della pubblica amministrazione;

in effetti, a livello formale, puramente formale, la vicenda appare esente da critiche: da un lato, infatti, ATC Spa ha acquisito, al proprio parco di veicoli, un mezzo - il Civis appunto - dalle caratteristiche avveniristiche; dall'altro lato, poi, l'aggiudicataria Irisbus Spa ha ottenuto pubblico riconoscimento dei risultati delle proprie ricerche scientifiche nel campo della mobilità e del trasporto pubblico di persone, per essere stata l'unica ditta del settore a poter offrire, ad una amministrazione del trasporto pubblico, un mezzo davvero innovativo, per quanto costoso;

del resto, come non rimanere folgorati dalla descrizione che la stessa Irisbus Spa aveva fatto del progetto Civis in sede di presentazione del prodotto? A tale riguardo Irisbus Spa ha sostenuto che: «Il veicolo proposto [...] si posiziona in termini di lunghezza all'interno del limite di 18,75 metri previsto per la circolazione dei veicoli autosnodati: ciò comporta per lo stesso la possibilità di utilizzo sia a guida libera che vincolata [...] La scelta del sistema tranvia impone l'assunzione di alcune specifiche fondamentali [...] Ai fini dell'esercizio [...] la guida ottica costituisce la modalità di funzionamento prevalente. In questo modo operativo le direzionalità del veicolo è assicurata dal Sistema di guida ottico che pertanto sostituisce completamente la guida manuale [...] in prossimità degli scambi il conducente è chiamato a compiere l'operazione di scambio, intervenendo sul volante, per dirigere il veicolo sul percorso di linea previsto. L'attivazione del modo guidato avviene automaticamente, su iniziativa del sistema di guida ottica, previa abilitazione del conducente. In presenza di biforcazioni della via guidata, ad esempio a più linee operanti su una tratta comune, la gestione della direzione, che il veicolo deve intraprendere, è affidata al conducente che dovrà agire sullo sterzo, solo momentaneamente, per indirizzare il veicolo sul percorso predefinito di linea. Il riferimento normativo è quello dei veicoli destinati a circolare su strada, e quindi su gomma, adibiti al trasporto pubblico di persone [...] Il veicolo è classificabile ai sensi della direttiva europea 70/156/CEE come appartenente alla categoria M3 (articolo 47 del Codice della Strada - vedi Colonna I), è conforme alle leggi vigenti in Italia per tale categoria di veicoli e secondariamente al Regolamento ECE 36»;

limitando l'analisi ai dati tecnici dichiarati nella scheda tecnica descrittiva del Civis allegata alla domanda di partecipazione alla gara d'asta, il veicolo in questione avrebbe dovuto - il condizionale è d'obbligo - costituire un mezzo tanto avanzato tecnologicamente da richiedere l'intervento di un operatore-conducente solo in talune, limitate, ipotesi residuali (ad esempio, in prossimità degli scambi o per evitare ostacoli improvvisi); nella normalità del suo funzionamento di contro, il Civis avrebbe provveduto a gestire da sé la rotta da seguire in maniera «vincolata»;

la vicenda ha incontrato dei contrattempi;

in realtà, l'approssimarsi della messa in funzione dei veicoli Civis, in una frenetica apertura dei cantieri necessari a consentirne il passaggio all'interno dell'abitato cittadino (non solo del centro storico, quindi, ma anche di importanti vie di comunicazione quali via Arno, via Genova, via Emilia, via Marconi eccetera), ha posto in luce un aspetto del progetto rivelatosi completamente falso e, in ogni caso, assolutamente non corrispondente né conforme alle reali funzionalità tecniche del Civis;

contrariamente a quanto figurante nel bando di gara, nel contratto del febbraio dell'anno 2004 ed in ogni altro atto dell'amministrazione comunale, provinciale, regionale e, non ultimo, statale (si rammenta che circa il 60 per cento del costo delle opere relative al Civis e del prezzo di acquisto dei veicoli - in euro circa 110 milioni - è coperto da un finanziamento ministeriale), il veicolo denominato

Civis non può essere qualificato fra i «tram a guida vincolata», esso rientrando, di converso, nella categoria dei «filobus» quale delineata dagli articoli 47, 55 e 61 del codice della strada, nonché risultando finanche privo di una vera e propria «guida vincolata»;

a questo punto sia consentito di aprire una breve parentesi tecnica utile a rendere meglio intelligibile il concetto di cui si tratta;

secondo la «proposta di classificazione dei sistemi di trasporto collettivo» redatta dall'Università degli studi di Roma - «la Sapienza», soltanto i «tram-bus» con rotaia possono essere compresi tra i sistemi a guida vincolata, e quindi assimilati ai tram, restando da ciò esclusi altri tipi di «tram-bus» ed ovviamente i filobus;

per seguire le indicazioni di illustri docenti universitari che non tutelano «interessi di bottega», il veicolo Civis non può pertanto essere considerato a guida vincolata, perché il suo sistema di guida agisce soltanto sul primo asse e quindi soltanto il centro del primo asse segue (con l'incertezza propria e nei limiti del sistema) il tracciato definito a terra; i centri degli assi successivi percorrono traiettorie libere, determinate dal raggio di curvatura, alla stessa stregua di un comune autoveicolo articolato. Si perde così una caratteristica fondamentale dei veicoli a guida vincolata, ovvero la circolazione di tipo monotraccia;

sempre stando al disciplinare predisposto dall'Università «la Sapienza» va inoltre precisato, con riferimento ai veicoli a guida immateriale (ottica), che un veicolo a guida immateriale (senza ausilio del conducente, come quelli con telecamera) potrebbe considerarsi a guida vincolata soltanto qualora tutti i centri degli assi fossero guidati sulla stessa traccia ed il funzionamento fosse garantito in tutte le condizioni ambientali. Orbene il Civis non rientra in tale categoria di veicoli;

una conferma di quanto sin qui sostenuto, del resto, può essere agevolmente rinvenuta nelle recenti dichiarazioni ed esternazioni della Giunta Cofferati (fra tutte spiccano, ovviamente, quelle dell'Assessore Maurizio Zamboni) e del Comune di Bologna; tutti tali soggetti infatti, sia pur solo perché a tanto costretti dagli innumerevoli comitati di cittadini contrari al progetto Civis, hanno placidamente ed ufficialmente ammesso che il Civis non è un progetto di tram-bus a guida vincolata, bensì è un semplice «filobus» a guida ottica assistita;

immemore del contenuto dei propri atti ufficiali, quindi, il Comune di Bologna, senza ricevere smentita alcuna da parte di ATC Spa, nella sostanza ha - a parere dell'interpellante - sfacciatamente ammesso di aver dato esecuzione al bando di gara che ha portato all'aggiudicazione della fornitura in favore di Irisbus Spa, pur in assenza delle condizioni di legge; ATC Spa, pertanto, ha acquistato da Irisbus Spa ben 49 veicoli - il cui costo risulterebbe superiore ai 60 milioni di euro - nessuno dei quali può tecnicamente essere annoverato fra i mezzi di trasporto a guida vincolata;

sul punto, del tutto illuminante si palesa il contenuto della «relazione tecnica del ministero infrastrutture di accompagnamento nel N.O. ai fini della sicurezza» secondo cui, si cita testualmente, «Il veicolo Civis è da ritenersi a tutti gli effetti un veicolo filoviario dotato di un dispositivo che fornisce un ausilio alla guida del mezzo» secondo le seguenti specifiche:

a) entrata nella zona guidata: quando il veicolo entra nella zona guidata, il conducente segue la traiettoria naturale del veicolo impostata all'inizio della marcatura. L'inserimento nella traiettoria

marcata a terra avviene rapidamente [...]. Il conducente ha il compito di allineare il veicolo in modo tale da consentire l'agganciamento della traiettoria da parte del sistema di visione;

b) uscita dalla zona guidata: il conducente riprende il controllo;

c) attraversamento deviato: in presenza di biforcazioni della via guidata, dovuta ad esempio a più linee operanti su una tratta comune, la gestione della direzione [...] è affidata al conducente che dovrà agire sullo sterzo. L'azione del conducente è sempre prioritaria rispetto al sistema di guida;

d) il principio fondamentale applicabile a questo tipo di sistema di guida è quello per cui la sicurezza di guida si basa sul conducente;

per il corretto funzionamento del mezzo denominato Civis è quindi necessario ottemperare alle seguenti prescrizioni:

1. devono essere predisposte da parte del direttore di esercizio precise istruzioni in merito all'esercizio del sistema, da cui risulti evidente che la responsabilità della corretta conduzione del mezzo rimane completamente a carico del conducente;

2. [omissis];

3. tra le istruzioni di guida deve essere compreso l'obbligo per il conducente di mantenere sempre le mani sul volante, anche durante la guida in modalità automatica;

chiara appare, agli interpellanti l'ambiguità sottesa a tutta l'operazione denominata progetto Civis;

ci si chiede, infatti, in che modo l'amministrazione comunale di Bologna possa dare normale esecuzione al progetto Civis, acclarato ed ammesso che lo stesso presenta caratteristiche ontologicamente diverse rispetto a quelle richieste nel capitolato della gara indetta da ATC Spa vinta dall'unica concorrente, attuale aggiudicataria, Irisbus Spa;

altro non resta, allora, se non una considerazione finale: la società Irisbus Spa avrebbe partecipato (sola e senza concorrenti) alla gara pubblica indetta da ATC Spa sulla base della mendace dichiarazione di poter fornire un prodotto, il Civis, dotato di requisiti tecnici corrispondenti a quelli indicati nel capitolato del bando (in primis: la guida vincolata); nel far ciò, evidentemente, Irisbus Spa sarebbe stata ben consapevole che il proprio veicolo, lungi dal possedere i requisiti richiesti, avrebbe potuto al massimo essere catalogato come un «filobus a guida assistita» e che, comunque, lo stesso non avrebbe potuto in alcun modo essere ritenuto conforme alle specifiche tecniche richieste da ATC Spa, prima fra tutte la famosa, e famigerata, «guida vincolata monotraccia» (propria solo ed esclusivamente dei tram-bus su rotaia);

ciò che non è dato di comprendere, e che si vorrebbe che fosse accertato assieme ad ogni altro aspetto del tanto controverso «progetto Civis», è il motivo per cui il Comune di Bologna ed ATC Spa, nonostante la presa d'atto dell'assoluta mancanza di corrispondenza fra quanto Irisbus Spa ha dichiarato e quanto essa stessa è - ed è stata - in grado di realizzare, stiano egualmente proseguendo nell'intento di realizzare il «tracciato» su cui dovrebbe marciare il Civis, dando regolare esecuzione al contratto di fornitura sottoscritto con Irisbus Spa;

l'irragionevole condotta tenuta, ad avviso degli interpellanti, da Comune e da ATC Spa, infatti, sta portando allo sperpero di denaro pubblico concretantesi nell'acquisto di un ragguardevole numero di filobus a guida «assistita» (non vincolata) e nella realizzazione di lavori pubblici che, oltre a rendere invivibile il tessuto urbanistico della città, porteranno, in maniera ineluttabile, all'inutile devastazione del tessuto viario bolognese ed all'imposizione di enormi sacrifici a carico dei comuni cittadini e del tessuto commerciale;

per sottacere dello scempio cui, in assenza delle cautele del caso, potrebbe essere sottoposto il patrimonio architettonico/culturale bolognese (sotto tale profilo si evidenzia come, già nell'agosto dell'anno 2007, la Procura della Repubblica si sia dovuta interessare della spinosa questione dell'asfaltatura dell'ultimo tratto della via denominata strada Maggiore, arteria storica del centro cittadino bolognese di primaria importanza, spogliata dell'originario lastricato ed ancora oggi deturpata da un orrendo e presuntivamente (?) temporaneo manto di asfalto rosso);

da ultimo, al precipuo fine di fornire ulteriori indicazioni tecniche si riportano i seguenti dati:

a) secondo le disposizioni del codice della strada la lunghezza massima dei veicoli a guida libera non deve eccedere i 18 metri. Ne consegue che, al momento, la guida vincolata risulterebbe indispensabile al fine di consentire la circolazione del Civis, questo superando il predetto limite di 18 metri;

b) Sistema Civis: impiega veicoli filoviari o autobus a guida sussidiata ove necessario, in rapporto alla velocità di marcia sulla tratta, da cordoli disposti sulla sede stradale e rulli ad asse verticale applicati sul veicolo, il sistema a guida ottica lo pone a metà strada tra l'autobus e il tram. Tutti questi veicoli (Civis) non sono monotraccia, né in modalità guidata né in modalità non guidata, perché solamente l'asse anteriore è sterzante;

dell'«albero» della «guida vincolata» fanno parte: ferrovia, monorotaia, metropolitana, tram-treno, tram-bus con rotaia, tram ordinari;

dell'«albero» della «guida semi-vincolata» fanno parte: tram-bus, bus ad attrazione magnetica, filobus (sul punto un ulteriore contributo viene dalle informazioni date dall'ingegner Finocchio, direttore tecnico Unifer - Ente di unificazione del materiale ferrotorviario nel 2004, ad opinione del quale: «Nel momento in cui il veicolo in questione possiede un volante, quindi ha la possibilità di cambiare la sua direzione, non si può parlare di «guida vincolata». Sulla base del grado di libertà si possono quindi distinguere:

a) «guida libera», quando il veicolo ha due gradi di libertà nel piano in cui si muove potrebbero consentire;

b) «guida assistita», quando il veicolo ha un grado di libertà libero e il secondo «facoltativo» e assistito da una sistema tecnologico;

c) «guida vincolata», quando il veicolo ha solamente un grado di libertà nel piano.

c) al fine di ottenere velocità commerciali attrattive il Civis necessita di una sede propria e di un sistema di priorità semaforica;

è evidente una volta di più che il Cavis non può essere qualificato come veicolo a guida vincolata; nel Cavis, infatti, il sistema di guida prescrive sempre e comunque la presenza attiva del conducente, che non può mai abbandonare il volante, né durante la marcia guidata, né nelle fasi di entrata e uscita dalla zona guidata, e tanto meno in presenza di biforcazioni del tracciato (scambi).

infine, si riporta la «nota tecnica sul sistema di trasporto Cavis di Irisbus» del professor ingegner Willi Husler: «Il sistema Cavis offerto dalla società Irisbus nella gara bandita dall'ATC di Bologna non può essere ritenuto «sistema di trasporto pubblico a guida vincolata». Infatti il sistema Cavis si caratterizza per i seguenti connotati:

è un filobus snodato, con qualche variazione per quello che riguarda la trazione e il disegno ma, nelle prestazioni generali, (misure esterne, capienze, velocità, ingombro e raggio di curvatura e comfort) senza differenze sostanziali rispetto ad altri prodotti sul mercato, salvo che sul prezzo, molto più alto per il Cavis;

è dotato di una sorta di telecamera per la lettura di una linea di guida (di colore bianco) tracciata sulla sede stradale, e di un dispositivo elettronico che comanda le ruote del primo asse a seguire le linee di guida. Questo secondo elemento fornito da Matra-Siemens può essere montato anche su altri tipi di bus (adattando l'asse anteriore), come si verifica nella città di Clermont Ferrand, in Francia, dove oltre al Cavis è stato adottato il meno costoso sistema a guida ottica Agora, della Renault;

la telecamera che segue la traccia viene usata (in diverse città francesi) in vicinanza di certe fermate per rendere più facile l'accostamento alle piattaforme. L'uso del sistema a guida ottica è limitato a questi casi specifici e a velocità basse. Non esistono esempi collaudati dell'uso di questo tipo di guida vincolata per velocità di crociera e non esiste nessuna proposta tecnica per la risoluzione dei problemi della via vincolata nel caso di scambi o incroci;

un sistema di trasporto con queste prestazioni non può essere considerato del tipo a «guida vincolata» ma piuttosto di un tipo a «guida autonoma» con sistemi di ausilio per casi specifici (del tipo «accostamento facilitato del mezzo alle fermate»). Questi casi specifici sono limitati a meno del 20 per cento del percorso delle linee. Questo fatto tecnico viene confermato dal fatto che nessuna altra casa produttrice di filobus (che avrebbe potuto attrezzare i propri filobus snodati con un sistema di guida per agevolare l'accostamento alle piattaforme) si è presentata alla gara, appunto perché nel bando veniva richiesto «un sistema di trasporto a guida vincolata»;

per concludere, l'ingegner Husler riporta la testimonianza di quanto accaduto in Francia: «I sistemi a guida ottica tipo Cavis e Agora adottati in due città francesi (Clermont Ferrand con i due e Rouen) risultano collaudati soltanto per velocità sotto i 30 chilometri orari, e vengono usati generalmente fino a 25 chilometri orari per la fase di accostamento alle fermate. Il risultato dell'accostamento risulta soddisfacente soltanto se avviene in rettilineo e senza disturbo. Ciò è conseguenza del fatto che soltanto il primo asse è guidato. L'esperienza francese mostra anche le difficoltà di accostamento delle porte posteriori per i sistemi a guida ottica. Un accostamento con tolleranze da 5 a 10 centimetri tra porta e piattaforma sembra possibile soltanto per la porta anteriore o in condizioni ideali (accostamento in rettilineo). (21 ottobre 2003) Gli esiti dei collaudi in Francia impongono in presenza di marcia a guida ottica la sorveglianza continua del conducente per interventi manuali in caso di problemi. Un eventuale futuro collaudo per velocità superiori a 30 chilometri orari viene

preso in considerazione solo per tratti in sede propria e senza nessuna promiscuità parallela o trasversale con altri mezzi, e solo se la sede può assicurare larghezze trasversali compatibili con la guida manuale. La città di Rouen ha sperimentato due Civis (entrate in servizio in febbraio 2002) e per motivi di esperienze negative (disturbi del funzionamento e costi alti) cerca di ritirarsi dal contratto su 55 unità Civis (entro quest'anno) in favore di bus snodati «classici» dotati dal sistema Matra-Siemens»;

anche nell'ipotesi di un futuro collaudo positivo per velocità superiori a 30 chilometri orari, e solo in sede propria, non risulta nessun vantaggio rispetto alla guida libera;

l'ingombro trasversale aggiuntivo e i problemi relativi alla circolazione di convogli più lunghi di 18 metri rimangono inconvenienti fortissimi rispetto a sistemi a guida vincolata di tipo fisico;

l'ipotesi del terzo asse sterzante per mezzi da 24 metri è tutta da dimostrare e fortemente a rischio di irrealizzabilità. Tra l'altro, come potrebbe il conducente guidare i due assi sterzanti in caso di inconvenienti sulla via guidata? Come si inserirebbe il secondo asse guidato sulla via guidata dopo incroci, scambi ed altre situazioni di promiscuità con altri mezzi stradali nei tratti dove la via guidata, magari non rettilinea, fosse interrotta?

gli specialisti francesi del Certu (Centro studi governativo sui trasporti e l'urbanistica) interpellati consigliano di essere molto rigorosi nel richiedere la dimostrazione del rispetto delle prestazioni che il Civis dice di poter garantire, perché in Francia anche il semplice requisito dell'accostamento alle fermate non ha avuto l'esito atteso;

da rilevare ancora i problemi di deformazione della carreggiata, se non adeguatamente rinforzata, lungo la guida in corrispondenza del passaggio obbligato delle ruote, perché tutto il peso di tutti mezzi si scarica sulle stesse strisce della carreggiata. Questo problema è ancora più avvertito in tratti di curva, accelerazione, frenate e sosta»;

in definitiva, a parere dell'interpellante, il «progetto Civis» attuato nella città di Bologna dimostra di essere una sorta di «grande bluff» i cui tratti salienti ben possono essere individuati in questi termini:

1) mancato rispetto del capitolato tecnico della gara indetta da ATC Spa da parte di Irisbus Spa: in una gara per l'aggiudicazione di un sistema di trasporto pubblico a guida vincolata il sistema Civis non può soddisfare la prestazione base, quella cioè quella di offrire un sistema a guida vincolata per la globalità del percorso; dunque l'offerta della società Irisbus non soddisfa i requisiti fondamentali richiesti dalla gara. Il fatto che il Civis sia dotato per qualche situazione specifica, e non per velocità di crociera, di un sistema di assistenza al conducente (via guidata per queste specifiche situazioni) approvato e collaudato in alcune città francesi non porta il Civis nella categoria dei sistemi di trasporto a guida vincolata; tali sistemi richiedono infatti una soluzione approvata e collaudata per la velocità di crociera e per tutte le situazioni tipo del percorso;

2) esecuzione di un progetto e di un contratto difformi dal capitolato tecnico di gara: se si fosse ritenuto accettabile un filobus con qualche sistema per migliorare l'accostamento alle piattaforme di fermata, bisognava dichiararlo nel capitolato della gara, e in questo caso si sarebbe aperto il mercato

dei filobus assistiti nella guida anche alla concorrenza, che non si è presentata nella gara bandita da ATC proprio in ragione della richiesta di un «sistema di trasporto a guida vincolata» -:

se il Governo intenda valutare se sussistano i presupposti per revocare le concessioni o l'erogazione dei finanziamenti governativi, anche alla luce della relazione tecnica del Ministro delle infrastrutture evidenziata in premessa.

(2-00298)

«Garagnani, Torrisi, Pianetta, Iapicca, Speciale, De Angelis, Tommaso Foti, Garofalo, Minardo, Ghiglia, Mazzoni, Petrenga, Palmieri, Scalia, Nastri, Distaso, Osvaldo Napoli, Angela Napoli, Formichella, Scelli, Antonione, Di Virgilio, Cassinelli, Fucci, Pili, Vella, Sbai, Barbieri, Mistrello Destro, Cesaro, Giulio Marini, Ceroni, Vitali, Biasotti, Simeoni, Gottardo, Lehner, Cazzola, Vincenzo Antonio Fontana, Granata, Aracu, Barbaro, Bergamini, Calderisi, Caldoro, Carlucci, Castellani, Di Caterina, Del Tenno, Giammanco, Nirenstein, Stagno D'Alcontres, Ventucci».