

COMMISSIONE IX  
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

RESOCONTO STENOGRAFICO

INDAGINE CONOSCITIVA

7.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 18 DICEMBRE 2008

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MARIO VALDUCCI**

INDICE

|                                                                                                                                                     | PAG.         |                                             | PAG.         |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|---------------------------------------------|--------------|
| <b>Sulla pubblicità dei lavori:</b>                                                                                                                 |              | Ciucci Pietro, <i>Presidente Anas</i> ..... | 3, 8, 10, 13 |
| Valducci Mario, <i>Presidente</i> .....                                                                                                             | 3            | Compagnon Angelo (UDC) .....                | 7            |
| <b>INDAGINE CONOSCITIVA SUI PROGETTI<br/>DI LEGGE C. 44, C. 471, C. 649 E C. 772,<br/>IN MATERIA DI SICUREZZA NELLA CIR-<br/>COLAZIONE STRADALE</b> |              | Crosio Jonny (LNP) .....                    | 9            |
| <b>Audizione di rappresentanti di ANAS Spa:</b>                                                                                                     |              | Foti Antonino (PdL) .....                   | 10           |
| Valducci Mario, <i>Presidente</i> .....                                                                                                             | 3, 7, 10, 15 | Garofalo Vincenzo (PdL) .....               | 10           |
|                                                                                                                                                     |              | Moffa Silvano (PdL) .....                   | 8, 13        |

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE  
MARIO VALDUCCI

**La seduta comincia alle 9,10.**

*(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente).*

**Sulla pubblicità dei lavori.**

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso e la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati.

**Audizione di rappresentanti di ANAS Spa.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sui progetti di legge C. 44, C. 471, C. 649 e C. 772, in materia di sicurezza nella circolazione stradale, l'audizione di rappresentanti di ANAS Spa.

Do la parola al presidente, dottor Pietro Ciucci.

PIETRO CIUCCI, *Presidente Anas*. Grazie, presidente. Ringrazio gli onorevoli deputati per l'invito a essere qui oggi per esprimere la posizione di ANAS su un tema di grande importanza e attualità, quale quello della sicurezza. ANAS gestisce infatti 25.000 chilometri di strade statali, di autostrade non a pedaggio in tutta Italia, ed è il concedente dell'intero sistema autostradale a pedaggio per ulteriori 6.000 chilometri di autostrade.

Quello della sicurezza è — dovrei forse aggiungere purtroppo — un tema di attua-

lità. I numeri di questo pesante bilancio di incidenti, di morti e di feriti colpiscono e sorprendono ogni volta. È quindi necessario l'impegno di ciascuno e di tutti insieme per arrivare non a un livello fisiologico, che dovrebbe essere zero, ma comunque a ridurre la sinistrosità, gli incidenti, il numero di morti e di feriti, e di raggiungere gli impegnativi obiettivi del Trattato di Lisbona già per il 2010.

ANAS quindi condivide e apprezza le iniziative di questa Commissione e le motivazioni di questa indagine conoscitiva, e partecipa attivamente ai lavori avviati dal Ministro Matteoli in vista di una proposta di revisione organica del codice della strada. Il Ministro Matteoli non manca mai di sollecitare ANAS a dedicare il massimo degli sforzi e delle risorse finanziarie, peraltro limitate, agli obiettivi della sicurezza. Ribadiamo dunque il nostro ringraziamento per questo invito. Lasceremo un documento agli atti della Commissione, in cui quanto esporrò sinteticamente per titoli viene sviluppato con maggior dettaglio. ANAS è comunque a disposizione per ogni ulteriore chiarimento e approfondimento.

ANAS è direttamente interessata dal tema della sicurezza, sia della sicurezza passiva, attraverso la realizzazione di un piano di investimenti e di nuove opere, che rispondano alle più moderne caratteristiche tecnologiche, e attraverso la manutenzione straordinaria e l'ammodernamento della rete già esistente, sia della sicurezza cosiddetta attiva. Questa riguarda principalmente il comportamento alla guida, ma in senso più moderno l'insieme delle attività preventive che vogliono contribuire a ridurre la sinistrosità e i pericoli e indurre a una guida più consapevole, più attenta, più prudente e quindi più sicura.

Tale attività riguarda un moderno modo di gestire la rete delle strade e delle autostrade e di puntare su un sistema di comunicazione capillare, che utilizza tutti i moderni canali della comunicazione. Recentemente, abbiamo avviato un apprezzato sito Internet, che consente di dialogare costantemente con gli utenti e di offrire loro informazioni in tempo reale. Gli effetti di questo approccio, di questo sottolineare l'aspetto comunicazione, ovvero il viaggiare informati degli utenti, ci ha già dato qualche significativa soddisfazione in occasione dell'ultimo esodo estivo, durante il quale, sulla base di risultati certificati dalla Polizia stradale e dai Carabinieri, il numero degli incidenti, dei feriti e dei morti si è significativamente ridotto, nonostante alcuni episodi che ci hanno emotivamente colpito.

Molte incidentalità riguardano il comportamento degli utenti, la guida imprudente, il mancato rispetto delle norme del codice della strada. A volte si parla di distrazione alla guida, che può però avere conseguenze estremamente pesanti. Non abbiamo una competenza diretta su questi aspetti, ma apprezziamo ogni iniziativa rivolta a sanzionare il mancato rispetto delle norme e a dare certezza di queste sanzioni, così come la recente legge dell'ottobre del 2007 ha già fatto.

I motivi di distrazione a bordo di un'autovettura sono ormai numerosi: non soltanto l'uso del cellulare anche attraverso il viva voce, ma anche una serie di *kit* e di giochi, che distraggono inevitabilmente dalla guida. Ogni norma che tenda a limitare l'uso di questi strumenti unicamente a veicolo fermo ci trova quindi completamente favorevoli.

La sicurezza dipende molto dalle caratteristiche delle strade, che talvolta sono molto vecchie, e dal livello della manutenzione ordinaria e straordinaria. Questa considerazione mi ha indotto negli ultimi anni — sono in ANAS da poco più di due anni — a mettere la manutenzione ordinaria e straordinaria al centro delle strategie dell'ANAS, senza trascurare le nuove realizzazioni, giacché il Paese soffre di un *gap* infrastrutturale che richiede investi-

menti intensi. Attualmente, abbiamo oltre 150 cantieri aperti per oltre 12 miliardi di euro di investimenti e in questi ultimi mesi abbiamo inaugurato tantissimi lavori, alcuni dei quali bloccati da lustrì se non da decenni.

In questa spinta al recupero del *gap* infrastrutturale, è però importante non trascurare la manutenzione ordinaria e straordinaria. Abbiamo posto la manutenzione al centro delle nostre strategie, da un punto di vista organizzativo abbiamo creato una Direzione di esercizio che stranamente non esisteva e che è responsabile del coordinamento, quindi anche della attività di manutenzione.

L'impegno della manutenzione si sintetizza in circa 1 miliardo di euro l'anno, che ANAS destina, nell'ambito delle risorse purtroppo limitate, ad attività di manutenzione ordinaria e straordinaria. Questa riguarda interventi importanti sulla pavimentazione, laddove la pavimentazione drenante è molto costosa, ma ha un effetto immediatamente positivo sulla sicurezza della guida durante periodi come questi, in cui siamo colpiti da rilevanti fenomeni di maltempo, piogge e allagamenti, il rifacimento dell'impiantistica nelle gallerie, l'eliminazione dei cosiddetti «punti neri», tema vicino alle iniziative della proposta di legge all'esame di questa Commissione, laddove sono stati individuati numerosi punti di particolare incidentalità, di particolare rischio, su cui stiamo intervenendo. La sicurezza in galleria per noi è importantissima, perché abbiamo oltre 1.000 gallerie nella nostra rete e quasi 300 superano i 500 metri di lunghezza. Molte di queste rientrano nel piano della rete TEN e quindi devono rispondere ai requisiti fissati a livello europeo. In mancanza di risorse, ci siamo inventati una gara di *project financing* per la manutenzione delle gallerie, scelta abbastanza anomala e innovativa, per non lasciare nulla di intentato. Abbiamo sviluppato un piano di gestione delle possibili emergenze, che condividiamo con le prefetture, gli enti competenti e i Vigili del fuoco, in modo da essere pronti ad affrontare un even-

tuale sinistro. Stiamo effettuando una moderna analisi del rischio su tutta la rete delle gallerie, suddivise in aree territoriali.

Abbiamo sviluppato un sistema di esercizio moderno, basato su alcuni concetti essenziali: un monitoraggio h. 24 di tutta la rete, attraverso 21 sale operative distribuite in tutte le regioni, collegate alla sala operativa nazionale, che è qui a Roma lungo la strada che porta dal raccordo anulare a Fiumicino. Tali sale operative non sono dei centralini, ma sono dotate di strumenti per la gestione del telecontrollo, per la gestione in remoto, e collegate con il Centro di coordinamento nazionale per le emergenze del Viminale e con il Dipartimento della protezione civile, cui ci lega una strettissima collaborazione.

Abbiamo dotato questa direzione di strumenti importanti, laddove abbiamo un Centro di ricerca e innovazione a Cesano vicino Roma; abbiamo utilizzato, forse tra i primi in Europa, dei mezzi in grado di rilevare lo stato delle pavimentazioni viaggiando a una velocità di 60/80 chilometri orari. In tal modo, anche un'importante rete di 25.000 chilometri può essere verificata più volte in poco tempo.

Stiamo anche sviluppando un catasto dettagliato, finalizzato non soltanto all'inventario delle opere, ma anche alla loro manutenzione. Tra poche settimane, quindi, sapremo quante lampadine ci sono e quanti elementi unitari sono presenti nelle nostre strade e quale manutenzione sia necessaria. Sulla base dell'esperienza da noi supportata del *tutor* sulle autostrade, stiamo sviluppando un analogo strumento, un *tutor* ANAS, che introdurremo prossimamente in alcune strade in via sperimentale, tra cui la Romea, una delle strade caratterizzate da un alto livello di sinistrosità, l'Aurelia e la Domiziana. Ieri, il consiglio di amministrazione di ANAS ha approvato il bando di gara con le specifiche per la realizzazione di questo progetto. L'obiettivo è di avere avviato entro il 2009 questi tre punti di prova, di *test*.

ANAS è anche il concedente della rete di autostrade a pedaggio di circa 6.000

chilometri. Anche in questo caso, ci occupiamo non soltanto di verificare gli investimenti effettuati ed eventualmente di sanzionare, ma anche di valutare la qualità del servizio e le manutenzioni. Negli ultimi due anni, abbiamo svolto oltre mille ispezioni — le concessionarie sono 25 società — e verifiche applicando sanzioni che in taluni casi sono giunte alla sospensione degli aumenti tariffari. La manutenzione richiede programmazione, perché deve intervenire in maniera preventiva per eliminare i problemi e mantenere il livello adeguato del servizio.

Per programmare c'è bisogno di risorse adeguate, tema che purtroppo risente delle difficoltà del bilancio pubblico. La Commissione si è soffermata sull'importanza di destinare alla manutenzione e alla sicurezza in maniera certa, come già previsto dal codice della strada, almeno il 50 per cento delle contravvenzioni elevate dai vari organi di vigilanza. L'obbligo esiste, non viene molto rispettato, per cui nella proposta di legge la Commissione ha previsto sanzioni per costringere i responsabili ad adempiere all'obbligo.

Passo rapidamente alle proposte specifiche all'esame della Commissione e a quelle che riguardano più direttamente ANAS, in particolare gli articoli nn. 21, 22 e 23 della proposta di legge 649. L'articolo 21 riguarda l'opportunità di fare un inventario da approvare con decreto ministeriale, per individuare i tratti di strada caratterizzati da una maggiore rischiosità, che richiedono una maggiore intensità di intervento. Non possiamo che essere d'accordo su questa iniziativa, laddove già in passato il piano per l'eliminazione dei « punti neri » era un provvedimento cui il Parlamento aveva destinato risorse insieme ad ANAS. Suscita preoccupazione veder precisare nello stesso articolo come questo non possa richiedere un maggior onere per la finanza pubblica, forte limite che dovrebbe comportare, parlando di ANAS, la concentrazione di risorse in alcuni punti specifici lasciando però scoperte altre esigenze. Nella consapevolezza

che il problema è noto alla Commissione, richiamo comunque l'attenzione su questo aspetto.

L'articolo 22 riguarda il fondamentale tema delle barriere stradali. Condividiamo l'obiettivo della sostituzione e dell'ammmodernamento di questi strumenti. Attraverso il nostro centro di Cesano, svolgiamo un'attività di ricerca per la definizione di barriere sempre più sicure, ad esempio per quanto riguarda la sicurezza dei motociclisti. Stiamo infatti brevettando una nuova barriera, per garantire particolari livelli di sicurezza per i motociclisti. Chiederemo alla Commissione una puntualizzazione dei tempi in cui questa sostituzione debba essere effettuata, affinché non scatti immediatamente e senza una programmazione nel tempo dell'obbligo ad adempiere, la cui inadempienza giustamente viene anche sanzionata nel comma successivo.

Il decreto ministeriale n. 223 del 1992, che viene richiamato dall'articolo, è stato modificato il 21 giugno 2004 e quindi una lettura superficiale dell'articolo stesso potrebbe portare a innescare un obbligo di immediato intervento e di sostituzione di tutte le barriere esistenti nella rete. L'articolo 22, al comma 2, sanziona chi non rispetta l'obbligo di devolvere il 50 per cento delle sanzioni alle attività di manutenzione e sicurezza delle strade, come previsto dall'articolo 208 del codice della strada. Questa è una norma importantissima. Con alcune associazioni di Confindustria abbiamo svolto degli incontri per sensibilizzare su questo tema e abbiamo valutato un possibile afflusso di oltre 1,5 miliardi di euro dalla destinazione di queste risorse alle attività di manutenzione. Questo produrrebbe forse qualche scoperta sui bilanci degli enti territoriali che utilizzano diversamente queste risorse, ma sarebbe fondamentale per quanto riguarda il problema della sicurezza.

È facile dichiararci d'accordo con l'articolo 23, perché riguarda la destinazione dei maggiori introiti derivanti dall'inasprimento delle sanzioni alle attività connesse alla sicurezza. Possiamo aggiungere una proposta di modifica al comma 5

dell'articolo 24 del codice della strada, che è sempre indirettamente connesso al tema della sicurezza e riguarda il problema della proprietà delle pertinenze stradali costituite da aree di servizio. Queste pertinenze possono appartenere anche a soggetti diversi dall'ente proprietario della strada. Almeno per le autostrade, questo può creare dei problemi perché le particolari caratteristiche del traffico autostradale sono evidenti e lasciare l'iniziativa ai proprietari dei terreni limitrofi significa affidarsi a una decisione non programmata, non pianificata, occasionale, basata sulle opportunità di ciascuno e non sulle necessità del traffico autostradale, quindi può comportare il mancato rispetto della puntuale localizzazione o di un'equa distribuzione, della distanza tra aree di servizio e dagli svincoli o delle uscite. Anche qui si tratta di un servizio all'utenza e indirettamente anche di un problema di sicurezza, di fluidità, di corretto svolgimento del traffico. È ovvio che una pianificazione fatta dall'ente proprietario individuando i punti in cui inserire le aree porterebbe a una gara pubblica per l'aggiudicazione della gestione. Il rispetto dell'interesse pubblico da parte nostra sarebbe senza dubbio garantito.

Concludo, signor presidente, scusandomi di aver utilizzato troppo tempo, pur nel tentativo di essere sintetico. Desidero soltanto confermare il massimo impegno dell'ANAS verso la sicurezza, che non è retorico e spero emerga da quanto stiamo facendo. Stiamo infatti completando il modello di esercizio, il monitoraggio delle strade, la flotta di quasi 1.000 autoveicoli in grado di pattugliare costantemente, dotati di collegamenti multimediali, così da poter mettere in collegamento le sale operative con il preciso punto critico della strada. Stiamo sviluppando ulteriori iniziative di ricerca e di innovazione, la dotazione di strumentazioni sempre più moderne, che utilizzino moderne tecnologie per un controllo tempestivo della strada.

Ritengo che garanzie della sicurezza siano assicurate anche dalla ricerca, dal-



l'innovazione, dall'individuazione di nuovi materiali, di nuovi meccanismi, di nuove soluzioni innovative, per incrementare la sicurezza da un punto di vista della sicurezza passiva, di caratteristiche strutturali della strada, ma anche della sicurezza attiva, intesa — come ho già detto — nel senso moderno che riguarda il comportamento alla guida dell'utente, ma anche tutta quella attività preventiva volta, attraverso un corretto monitoraggio e una corretta gestione della rete, a prevenire il pericolo e a favorire una guida responsabile, prudente e quindi più sicura.

PRESIDENTE. Grazie, presidente. Do la parola ai colleghi che intendano porre domande o formulare osservazioni.

ANGELO COMPAGNON. Ringrazio il presidente dell'ANAS della sua relazione, che leggerò con attenzione. L'obiettivo di questa Commissione è produrre un testo sulla sicurezza stradale e queste audizioni sono un approfondimento utile e necessario.

Al di là dell'apprezzamento dell'impostazione data dal presidente, che mi pare stia facendo un lavoro che va oltre quello svolto negli ultimi tempi rispetto alla sicurezza, dobbiamo produrre un testo che tocchi tutti gli elementi in grado di ridurre gli incidenti stradali. Questo passa anche attraverso un ruolo determinante delle norme, o del controllo, o dell'efficacia dell'azione da parte dell'ANAS. Ha accennato a una serie di iniziative, come ad esempio la questione del manto stradale drenante o il doppio drenante, che è molto costoso ma efficacissimo rispetto alla tranquillità di guida soprattutto quando gli agenti atmosferici si abbattano sul percorso.

Vorrei quindi conoscere il ruolo di ANAS, al di là della concessione per cui è responsabile sulle strade a gestione diretta e quanto incida l'azione di ANAS nei confronti dei concessionari autostradali al fine del rispetto di una serie di norme soprattutto sul fondo e sul manto stradale. La scelta anche progettuale del tipo di

soluzione da adottare sul drenante è infatti fondamentale e certamente legata alle disponibilità economiche, laddove una scelta costa il doppio dell'altra. Credo che sarebbe opportuno individuare insieme la soluzione migliore ai fini della sicurezza e mettere l'ANAS nella condizione di costringere il concessionario ad operare gli interventi necessari.

Per quanto riguarda i controlli attuali, le tariffe teoricamente sono legate all'applicazione di tutte le opere necessarie al miglioramento, alla manutenzione. Lei prima ha citato una macchina, il TSD, che credo abbiate solo voi, che sostituisce il vecchio *Falling Weight*, che effettuava controlli saltuari, mentre questo li fa in costantemente. Poiché la sicurezza passa attraverso gli strumenti in grado di controllare, vorrei sapere quanto ANAS sia in grado di incidere sui concessionari affinché si dotino o facciano controlli con mezzi come questi.

Ho fatto queste due sottolineature, perché i concessionari si avvalgono di collaboratori per i controlli, che non sempre vengono effettuati con l'impegno economico adeguato a dare maggiori garanzie. So che è un argomento molto delicato e non facile da gestire, ma la mia vuole essere una chiacchierata amichevole e costruttiva per capire come possiamo incidere, magari attraverso eventuali norme e magari per considerare giuste tariffe così alte, a causa del vostro lavoro propedeutico al fine della sicurezza, laddove le strade normali in concessione all'ANAS differiscono dalle autostrade date dall'ANAS in concessione. Il discorso mi porterebbe molto lontano, ma vorrei capire solo in che modo la vostra società possa incidere sulle tratte attualmente più delicate. L'emotività ci coglie sempre quando si verifica un incidente di sera o sabato notte, con il tasso alcolico 0,5 o 0,2. Il mio presidente è favorevole allo 0,2 ma non sono d'accordo, aspetto che però valuteremo in seguito in un dibattito sicuramente interessante e costruttivo, perché partito trasversalmente, senza posizioni politicamente preconcepite. Grazie.

SILVANO MOFFA. Desidero ringraziare il presidente dell'ANAS per la relazione e soffermarmi sulle proposte, ovvero sulla parte che investe maggiormente la natura di questa nostra audizione. Avremo modo di audirla in seguito per altre questioni, quali i rapporti con Autostrade e quindi i sistemi per garantire alcuni interventi.

Mi soffermo quindi su alcune considerazioni che lei cortesemente ha voluto sottoporre alla nostra attenzione, la prima delle quali riguarda l'articolo 21. Anche l'ANAS in passato si è spesa moltissimo per focalizzare l'attenzione sui cosiddetti « punti neri » a maggior tasso di incidentalità. Un dato statistico indica come in questo 20 per cento complessivo di « punti neri » si verifichi l'80 per cento degli incidenti. Di qui scaturiva la considerazione inserita anche nella bozza che stiamo predisponendo e che recepisce in parte alcuni disegni di legge presentati dai colleghi, secondo cui è necessario orientare risorse prevalentemente in quella fascia di criticità, per risolvere questo problema. In un Paese normale, un passaggio normativo non sarebbe necessario, perché questo apparterrebbe esclusivamente alle responsabilità dei soggetti proprietari e concessionari delle strade, ma, poiché non siamo purtroppo in un Paese normale, è opportuno stabilire anche una norma di riferimento e quindi orientare in maniera decisiva le risorse.

Come Commissione, cerchiamo una via di uscita legislativa anche su un altro aspetto del problema: quello delle sanzioni, la cui mancanza purtroppo ci ha portato alle condizioni attuali. Comprendo la perplessità evidenziata dall'ANAS riguardo al resto della rete stradale, che potrebbe essere messa in secondo piano, ma vorrei sapere se lei possa suggerire un meccanismo che consenta di stabilire uno *standard* minimo di qualità da raggiungere sulla rete autostradale, per garantire quel minimo indispensabile di sicurezza, fermo restando il concetto che orienta prevalentemente risorse lì dove si concentra il maggior tasso di incidentalità.

Un altro aspetto che vorrei trattare con lei riguarda una sua clamorosa denuncia, che non può passare sotto silenzio e di cui la ringrazio, dello stato di non omologazione di tutto l'apparato delle barriere di sicurezza.

PIETRO CIUCCI, *Presidente Anas*. Credo che purtroppo sia una verità. Non volevo creare alcun imbarazzo.

SILVANO MOFFA. Ma è la verità, lei ha detto una cosa giusta. Lo sapevamo, ma è la prima volta che un soggetto autorevole lo dichiara esplicitamente. Noi ne eravamo tanto consapevoli da chiedere ad esempio ai concessionari delle autostrade il motivo per cui non avessero rispettato una norma, che li obbligava a orientare risorse per fare quanto qui viene denunciato. Se anche la proroga è stata sostanzialmente disattesa, dovremmo avere una nuova audizione per apprendere quali meccanismi incidano sul soggetto concessionario per il rispetto di questi obblighi, altrimenti le nostre norme non servirebbero. Non vorrei infatti che tutto si limitasse a una nuova proroga triennale, senza risolvere il problema in maniera definitiva. Credo di interpretare il sentimento comune affermando che questa Commissione non è disponibile a un ragionamento di questa natura.

L'ultima considerazione sulla quale mi soffermo riguarda le aree di servizio e di pertinenza. Concordo con questa sua proposta di modifica del comma 5 dell'articolo 24, che non abbiamo previsto, ma di cui dovremo parlare con i colleghi prima nel comitato ristretto, per valutare la possibilità di portarla all'interno della riformulazione dell'articolo 5 del Codice della strada. Considero opportuno che lo faccia il Parlamento, piuttosto che attendere la riforma del codice della strada sulla quale si sta lavorando a livello di Governo, perché credo che questo sia un problema serio. Avere la proprietà pubblica di quelle aree significa mettere lo Stato e i soggetti coinvolti in condizione di programmare l'ubicazione di aree di servizio compatibilmente con la domanda effettiva, senza



andare incontro ad altri tipi di interesse, che esulano da una programmazione corretta soprattutto per le autostrade. Comincio a nutrire anche qualche perplessità per la rete stradale non autostradale, perché abbiamo anche reti di grande percorrenza e di particolare categoria superiore, rispetto alle quali si pone comunque un problema di programmazione e di pianificazione. Se riuscissimo a risolvere il problema sulla rete autostradale, avremmo già compiuto un grande progresso. Grazie.

JONNY CROSIO. Mi associo a quanto appena sottolineato dai miei colleghi. In particolare, desidero ringraziare il presidente Ciucci per l'impegno profuso in questi due anni soprattutto per quanto riguarda la manutenzione ordinaria delle strade, rispetto alla quale abbiamo potuto constatare un significativo miglioramento.

Desidero sottolineare la questione strategica della sicurezza passiva, che è di vostra diretta competenza e sulla quale anche lei ha ricevuto una scomoda eredità; prima si parlava delle gallerie e non spetta certo a me ricordare che purtroppo su alcune non possiamo addirittura intervenire, quali le gallerie della Rinascita in alta Valtellina, che sono talmente lunghe e particolari che sarà molto difficile se non impossibile portarle a un grado di sicurezza normale.

A me preme sottolineare una questione sulla sicurezza passiva in virtù della mia personale esperienza come assessore alla viabilità in provincia di Sondrio per quattro anni e della diretta collaborazione con lei e con i suoi collaboratori, in modo particolare l'ingegner Mucilli per la messa in sicurezza. Ritengo che un significativo intervento sulla messa in sicurezza riguardi le interferenze dirette sulle proprietà private lungo l'asse stradale e i passaggi a livello.

Sarà importante che questa indagine sottolinei questo aspetto, anche in virtù delle esperienze maturate, per le quali abbiamo visto che togliere una decina di passaggi a livello con interventi mirati sul territorio, comporta spese che sono ab-

bordabilissime, ma al tempo stesso significative dal punto di vista del risultato. In questo caso sarà strategico farlo su un accordo di programma, come in provincia di Sondrio. L'ANAS non può gestire migliaia di cantieri su queste strade senza un accordo di programma che passi attraverso le province, le regioni e che coinvolga in particolare RFI e tutta la rete ferroviaria per quanto riguarda l'interferenza. Questo strumento si è dimostrato strategico, in quanto avevamo dieci interventi da realizzare con una dotazione finanziaria di 13 milioni di euro fermi dal 1993 e, grazie all'accordo di programma sottoscritto fra ANAS, provincia, Regione e RFI, in cui la provincia è diventato ente attuatore, in tre anni abbiamo realizzato l'opera. Tutto ciò ha portato il beneficio di eliminare 5-6 passaggi a livello e decine di interferenze sulla strada statale 38, per cui gli incidenti sono sensibilmente diminuiti.

Parlando di sicurezza passiva, che è di vostra e nostra diretta competenza, in questo momento di ristrettezze economiche considero opportuno accantonare i grandi voli pindarici di programmazione, soprattutto per quanto attiene alle gallerie. Gli interventi, che sembrano poco significativi dal punto di vista della programmazione, ma sono strategici dal punto di vista del risultato, devono essere accennati sotto l'aspetto della programmazione, soprattutto economica.

Il sottosegretario Castelli sta lavorando anche in questa direzione, per reperire le risorse da mettere a disposizione. Personalmente, vi chiedo uno sforzo per favorire questo intervento sulla sicurezza passiva.

Non entro nel merito degli altri argomenti della sua relazione, che mi riservo di leggere più puntualmente con i miei colleghi e confido nel fatto che questo incontro non si esaurisca oggi nell'indagine conoscitiva. Vorrei menzionare l'importanza delle sollecitazioni che riceviamo dal territorio per quanto riguarda il diritto alla mobilità, in modo particolare sull'asse stradale di vostra proprietà. Ritengo che un maggior raccordo, basato sulla dispo-

nibilità di ANAS con la Commissione trasporti e con il Governo, possa portare i benefici che in questi anni lei ha dimostrato di voler favorire.

VINCENZO GAROFALO. Vorrei innanzitutto ringraziare il dottor Ciucci per la sua relazione, riservandomi di approfondire la prima parte che non ho potuto ascoltare.

Desidero ricollegarmi alle considerazioni dell'onorevole Crosio sul merito delle interferenze. Alcune sono state già citate, mentre altre, in zone del Paese non meno importanti, sono legate al problema dell'attraversamento dei centri abitati. Spesso, il tratto stradale si colloca all'interno del tessuto dei piccoli centri, con problemi non indifferenti in merito alla sicurezza e alla qualità della vita.

Mi piacerebbe sapere se esista un programma di investimenti anche in questo settore. Apprezzo molto la parte che riguarda l'adeguamento verso l'alto della sicurezza e il relativo raggiungimento di *standard* basati su impieghi tecnologici. L'investimento appare però talvolta legato alla percorribilità e all'utilizzo di parti di rete stradale. Talora si trascura il fatto che ci sono porzioni della rete stradale — che in alcune aree geografiche possono affiancare ancora meglio quella autostradale — che per essere potenziata necessita di tempi ancora più lunghi.

In quelle zone, l'intervento per garantire alla rete non autostradale uno *standard* più elevato potrebbe consentire un migliore processo di utilizzo stradale e quindi un grado di sicurezza maggiore anche sulle altre strade. È quindi necessario destinare gli investimenti anche a elevare il livello degli *standard* in alcune zone, poiché non sono uguali rispetto ad altre parti del Paese.

Desidero inoltre sottolineare un ulteriore aspetto in merito alla gestione dei cantieri, sulla quale sono stati compiuti notevoli progressi e per cui l'impiego dell'informazione è stato di grande aiuto. Nel nostro Paese, però, spesso si evita di ricorrere al sistema utilizzato in altri Paesi d'Europa, ossia lavorare in orari meno

trafficati, soprattutto durante la notte. Si tratta sicuramente di un problema legato ai costi e ad altri elementi, ma ritengo che evitare il danno procurato da una rete non pienamente utilizzabile faccia recuperare questo tipo di investimento.

L'ultima riflessione, sulla quale lei ha già dato ampiamente notizia, riguarda il maggiore contatto con ANAS non tanto a livello istituzionale, quanto soprattutto con la gente. La facilità di segnalazione e di contatto potrebbe rendere ancora più facile il vostro lavoro e quindi garantire il risultato finale.

ANTONINO FOTI. Vorrei salutare e ringraziare il presidente Ciucci, che rivedo con piacere. Vorrei sapere se ci siano aggiornamenti rispetto alla Salerno-Reggio Calabria e se le criticità soprattutto ambientali, relative ad alcune aree siano state superate, se esista un modo per venirne fuori soprattutto nei casi in cui queste situazioni, a causa di inchieste in corso, invece di provocare uno snellimento dei lavori, creano ulteriore disoccupazione come in alcune zone dell'area ionica o tirrenica della Calabria. Questo ha prodotto la sospensione dal lavoro di migliaia di dipendenti a causa di inchieste che, se non fossero legittime e motivate, in un'area già di crisi e di difficoltà lavorativa, produrrebbero un danno maggiore. Vorrei quindi conoscere la posizione dell'ANAS riguardo a questo punto.

PRESIDENTE. Do la parola al Presidente Ciucci per la replica.

PIETRO CIUCCI, *Presidente Anas*. Ringrazio tutti gli onorevoli intervenuti. Le domande sono numerose e alcune richiederebbero tempo per essere pienamente affrontate.

Il lavoro che abbiamo elaborato era concentrato principalmente sul tema dell'audizione odierna, mentre molti altri aspetti coinvolgono ANAS come gestore della rete stradale di importanza nazionale e come concedente della rete delle autostrade a pedaggio.

Ritengo che, per quanto riguarda ANAS, due elementi essenziali dovrebbero ispirare la nostra *mission*. Il primo è l'intenzione di essere un soggetto efficiente, un punto di riferimento per le modalità con cui realizzare le opere pubbliche in Italia, con particolare attenzione alla qualità della progettazione, alla trasparenza delle procedure di gara e di affidamento e alla scelta delle soluzioni tecnologiche sempre più moderne e avanzate. Vorremmo essere dunque un punto di riferimento affinché queste opere siano realizzate in piena trasparenza e nel rispetto dei tempi e dei costi.

L'altro aspetto fondamentale riguarda il dialogo con il territorio, con le amministrazioni responsabili (regioni, province e comuni) e persino con i cittadini, un dialogo che deve essere sincero, schietto e diretto, che eviti di promettere l'impossibile e consenta di superare la contrapposizione determinata dalla realizzazione di nuove opere. Le opere devono infatti essere quelle che il territorio ritiene necessarie per il suo sviluppo, utilizzando al meglio le risorse limitate.

Molti dei nostri ragionamenti sono condizionati dalla limitazione delle risorse, perché intervenire sulle caratteristiche strutturali di una rete ampia e peraltro insufficiente richiede importanti risorse per quanto riguarda sia la realizzazione di nuove opere, sia l'adeguamento di alcuni itinerari estremamente antichi e vecchi che richiedono pesanti interventi di ricostruzione.

È stata evidenziata l'importanza dell'adozione della pavimentazione drenante o del doppio drenante. Come guidatori e utenti, quando percorriamo tratti in cui c'è una pavimentazione drenante ci accorgiamo della differenza quando piove. Tale pavimentazione però costa molto; c'è un rapporto di 1 a 5 tra una pavimentazione ordinaria e una pavimentazione drenante. Non voglio fare sempre un discorso di cassa, ma questa è una delle costrizioni di maggior rilievo.

Per quanto concerne l'attività del concessionario autostradale, svolgiamo un'importante attività di controllo e di indirizzo.

Le recenti vicende di aggiornamento della normativa autostradale hanno realizzato l'obiettivo di dare all'ANAS maggiori poteri di vigilanza e sanzionatori. Si ricordava prima come una norma senza sanzione spesso non venga rispettata. In precedenza la sanzione esisteva, ma consisteva nella revoca della concessione, sanzione talmente pesante e di tale impatto da non essere mai applicata. In un unico caso c'è stata in passato la revoca di una concessione.

La definizione di un sistema sanzionatorio articolato secondo la gravità degli adempimenti ci consente di essere più incisivi nelle attività di controllo, tanto che in poco meno di due anni abbiamo effettuato più di 1.000 ispezioni, intervenendo spesso con sanzioni e con interventi di blocco delle tariffe.

D'altronde, di continuo, ma in particolare nella fase di istruttoria finalizzata all'adozione di aumenti tariffari, svolgiamo il controllo di un campione molto ampio sullo stato della pavimentazione, che, nella forma del *price cap* tuttora in vigore, incide sui riconoscimenti tariffari.

Ci siamo attrezzati con macchinari moderni, che ci consentono di effettuare queste verifiche a tappeto e che al momento abbiamo solo noi. Nelle nuove convenzioni che abbiamo in parte già rinnovato, la qualità, che si basa principalmente sui coefficienti di aderenza della pavimentazione e sui livelli di sicurezza e di incidentalità (i due parametri essenziali), non è più un elemento premiante in senso tariffario, ma diventerà elemento da valutare per una possibile sanzione, laddove non venga assicurata, perché la qualità del servizio deve essere non un premio, ma uno dei principali impegni del concessionario.

Come soggetto concedente, ANAS approva tutti i progetti delle società concessionarie per quanto riguarda nuovi investimenti e investimenti di manutenzione ordinaria e straordinaria. Norme e indirizzi da parte del Parlamento sugli *standard*, come l'indicazione riguardante l'adozione di nuove barriere, sono determinanti anche per il concedente, che

non è il soggetto regolatore, per sanzionare il mancato rispetto di queste norme. Ritengo che l'attività di controllo e vigilanza di ANAS sulle concedenti in questi ultimi due anni sia stata particolarmente incrementata e più incisiva rispetto al passato.

Per rispondere all'onorevole Moffa, desidero precisare che il mio non è un approccio critico nei confronti del provvedimento, rispetto al quale ho ribadito più volte la profonda condivisione dell'impianto. Mi sono soffermato su alcuni aspetti, magari anche enfatizzandoli, solo per segnalare l'impegno nella lettura.

Per quanto riguarda l'inventario dei punti critici o « punti neri », come ANAS dovrei dichiarare di non aver bisogno di un inventario, poiché conosciamo la situazione; c'è una diretta responsabilità penale di tutti i responsabili dei compartimenti, per cui siamo stimolati all'attenzione, ma quella norma riguarda i soggetti proprietari, i concessionari, ma anche sempre di più le Regioni e le Province per la scelta di un « federalismo stradale », di un trasferimento di buona parte della rete, un tempo gestita da ANAS, a livello locale.

Qualche anno fa, infatti, ANAS gestiva il doppio della rete stradale, ovvero quasi 50.000 chilometri, laddove la differenza adesso è gestita a livello locale. Alcuni enti gestori a livello territoriale sono efficienti, ma non so se questa operazione di localizzazione e di decentramento della gestione abbia portato a incidere positivamente sullo stato complessivo della manutenzione della rete. Non ho risposto e mi pongo solo una domanda.

Mi ero concentrato solo su un problema che riguarda sfortunatamente sempre il discorso delle risorse finanziarie, ricollegandomi a un'esperienza di ANAS per cui, con l'intervento del Parlamento e l'individuazione di un elenco di « punti neri » rispondente al principio della sicurezza, avete poi deciso di concedere un importo *ad hoc* per la realizzazione di quelle opere. La necessità di aumentare il

livello di sicurezza porta anche alla necessità di incrementare le risorse destinate.

Il limite « a parità di risorse » è in alcuni casi « pericoloso », ma lo dico sempre con il desiderio di contribuire in questa fase di redazione del provvedimento.

Il problema delle barriere è un problema complesso, di normative, di iniziative che riguardano i concessionari, ma probabilmente anche i soggetti produttori. Stiamo svolgendo un programma di definizione di nuove barriere e abbiamo effettuato i *crash test* necessari per l'omologazione. Stiamo omologando un primo tipo di barriera, che tiene conto della sicurezza dei motociclisti, problema emerso più volte anche in Parlamento e che attualmente non è coperto da particolari vincoli normativi.

Sulle aree di servizio mi fa piacere che l'onorevole Moffa condivida la nostra modesta richiesta e concordo con lui nel rilevare come si tratti di un problema che tocca le autostrade, ma anche alcune superstrade che non hanno una grande differenza di traffico rispetto alle autostrade, e in cui una libera interpretazione del « chi prima arriva si attrezza » non si dimostra un condivisibile principio di pianificazione, ma provoca problemi di interferenze. Le interferenze, infatti, sono i passaggi a livello, ma anche gli inserimenti per tutte le localizzazioni lungo la strada.

Ricordavo prima la necessità emersa in quest'ultimo periodo di conoscere attentamente tutto il patrimonio e la rete autostradale, non solo conoscendo la lunghezza e l'itinerario di una strada, ma sapendo cosa c'è lungo la strada da un punto di vista tecnico: il tipo di viadotto o di galleria, l'archivio dei progetti per valutare gli interventi non soltanto degli ultimi cinque anni, ma dall'inizio del secolo.

Oggi è la giornata del cantoniere, che è particolare per noi di ANAS, ma quest'anno festeggiamo gli ottanta anni di ANAS.

L'ultima depolverazione delle strade ANAS riguarda gli anni '40. L'ultima strada pavimentata risale a vent'anni fa. Mettere insieme l'archivio di questi progetti è fondamentale, ma non basta. Abbiamo infatti la possibilità di avere sul computer tutte le interferenze di ogni strada, anche l'ubicazione dei segnali stradali. A volte anche la gestione, l'archivio e l'inventario dei segnali diventano un problema, perché invecchiano, si sovrappongono e danno messaggi confusi, se non addirittura contraddittori, qualora non siano adeguati in continuazione. Stiamo dunque completando un catasto delle strade ampliato.

SILVANO MOFFA. Avete un sistema di controllo su questo?

PIETRO CIUCCI, *Presidente Anas*. Sì, certo. La possibilità di percorrere con i macchinari 25.000 chilometri a 60-80 chilometri orari, rilevando contemporaneamente lo stato delle pavimentazioni, indica che si tratta di un sistema anche per controllare come siano eseguiti i lavori, perché dobbiamo difenderci da qualche impresa birichina che ruba il mezzo centimetro nella pavimentazione e poi dopo qualche tempo si accorge di quello che ha fatto.

Il catasto è finalizzato a questo. Dicevo prima, esagerando, che questo catasto ampliato anche ai fini manutentivi porta a sapere quante lampadine ci sono lungo la nostra rete e quindi quale sia la necessità di intervento per quanto riguarda le opere in verde, i sistemi di sicurezza, le barriere di ogni tipo. Per pianificare, quindi, è necessario conoscere, ma la conoscenza è un processo faticoso quando non si parte da zero, ma si deve recuperare un patrimonio di informazioni frammentate, metterle insieme e organizzarle.

Condividiamo il problema delle interferenze, capitolo in cui rientra anche un problema di eliminazione delle intersezioni a raso. Abbiamo piani di intervento nell'ambito delle manutenzioni straordinarie, dove non emergono necessità di grandi opere nuove, di cavalcavia o di altro tipo di scavalco.

Tra l'altro, tenendo conto anche dei recenti indirizzi che il Ministro Matteoli esorta a privilegiare, ovvero tutti gli interventi di sicurezza, abbiamo destinato buona parte di queste risorse ovviamente a nuove opere di rilievo, ma anche a interventi di completamento di opere già esistenti per superare quelle soluzioni di continuità che a volte non danno neanche la sensazione dell'investimento fatto.

Portare a compimento lavori avviati da lustri è difficile. Spesso, nelle cerimonie per l'apertura al traffico, mi hanno riferito trattarsi di un'opera iniziata trent'anni fa, per la quale i cantieri sono stati aperti dieci o quindici anni fa. A quel punto, possiamo solo scusarci scherzosamente per il ritardo.

Stiamo risolvendo molti di questi problemi in termini di arretrati e questo incide sulla qualità del sistema stradale.

Non possiamo basarci solo sul sistema autostradale per muoverci in Italia. La validità, l'efficienza, la qualità della rete stradale condiziona e consente anche alla rete autostradale di svolgere la funzione per cui è stata ideata di realizzare grandi collegamenti, di lunga percorrenza. L'autostrada diventa un raccordo cittadino, come credo sia a volte necessitato, ma non ottimale in termini di programmazione.

Sulla gestione dei cantieri abbiamo cercato di intervenire. Ringrazio gli onorevoli per alcuni riconoscimenti, che ho registrato con piacere. Spesso, la gestione dei cantieri balza agli onori della cronaca quando si parla della Salerno-Reggio Calabria durante l'esodo estivo, e comunque in certi periodi dell'anno il problema dei cantieri assume massimo rilievo.

Purtroppo, questa mattina sul raccordo anulare si è formata una lunga coda di traffico, perché l'impresa che avrebbe dovuto chiudere il lavoro di pavimentazione alle ore 5,30 per tassativa ordinanza del direttore dei lavori, alle ore 7 stava ancora stendendo la pavimentazione. Questo inconveniente si verifica spesso. Abbiamo denunciato l'impresa per interruzione di pubblico servizio, anche per dare un segnale, ribadendo l'esigenza di rispettare le dispo-



sizioni. Stiamo dando quindi un segnale preciso e un esempio, ma, quando si interviene su strade ad altissimo traffico — il raccordo anulare o la statale 36 —, è quasi inevitabile creare fastidi all'utenza. A volte è necessario lavorare di notte e su più turni, come già facciamo sulla Salerno-Reggio Calabria, ma in un lavoro svolto di notte a 100 metri di altezza su un viadotto in costruzione, la sicurezza va a scapito del tempo. Del resto, la sicurezza chiede soldi, ma anche tempi ritmati.

A volte succede ciò che è accaduto sulla A3 per cui, avendo risolto i problemi con le imprese e i maggiori costi, operare di notte significa attraversare con i camion un centro abitato. I cittadini e il sindaco non ce lo hanno consentito.

Si tratta forse di banalità, che però impattano sull'immagine, giacché si afferma che l'ANAS non voglia lavorare di notte o che si creino nuove file.

Stiamo realizzando la pavimentazione drenante e spero che una volta completati questi lavori, che abbiamo dovuto sospendere per il maltempo e per il Natale, si constati un vantaggio significativo. Sulla Salerno-Reggio Calabria, gli esiti dell'ultimo e del penultimo esodo sono stati soddisfacenti. Abbiamo avuto momenti di congestione, ma nessun dramma. Abbiamo organizzato un sistema di interventi con centinaia di persone, di mezzi, di presidi, con internet, sistemi informativi, *brochures*, elicotteri e ambulanze, sistema costoso come anche le operazioni invernali.

Al momento, la rete ANAS ha retto bene, assicurando una viabilità con problemi in presenza di precipitazione straordinarie o di frane che non dipendono certo da ANAS, ma mantenendo un esercizio della rete che ha impegnato 1.300 persone sulle 24 ore, con oltre 500 mezzi e molte imprese esterne coinvolte con altre 200-300 persone e altri 150-200 mezzi.

È stato quindi allestito un « esercito », che è difficile organizzare e gestire, collaborando strettamente con la protezione civile nel nuovo sistema di gestione dell'emergenza. Molti invidiano il modello

della protezione civile italiana. Mi annovo tra coloro che ne danno un giudizio estremamente positivo.

Sulla Salerno-Reggio Calabria stiamo lavorando intensamente. Da qui a fine anno verranno pubblicati altri due bandi di gara su due tratti importanti a Mileto, nello svincolo di Rosarno. Abbiamo 190 km aperti al traffico. Ogni tanto, qualche discontinuità (un tratto ammodernato alternato a un altro in cui si torna alle vecchie corsie) non dà l'impressione di aver raggiunto questo risultato, ossia che 190 km su 440, poco meno della metà, siano già la nuova Salerno-Reggio Calabria.

Come ho già ribadito in altre sedi, è stato deciso non di ammodernare la Salerno-Reggio Calabria, ma di ricostruirla. Quella attuale è infatti una nuova autostrada, costruita sullo stesso spazio occupato dalla vecchia, con una serie di varianti che alla fine ridurranno di più di dieci chilometri la lunghezza complessiva, perché molti viadotti sono stati sostituiti da gallerie.

Questa, quindi, è la soluzione più difficile dal punto di vista ingegneristico, la più costosa e quella che arreca più disagi all'utente perché si opera in presenza di traffico, ma garantisce una gestione migliore del territorio, che è stata uno degli obiettivi della decisione.

Abbiamo problemi anche di tipo ambientale e di legalità. Su un macro lotto, il quinto tra Gioia e Scilla, abbiamo subito oltre 100 atti intimidatori negli ultimi due anni. Quel lavoro vale centinaia di milioni di euro e vi lavorano quasi 3.000 persone su 30 km, 20 dei quali occupati da viadotti e da 13 gallerie.

Da questo punto di vista, collaboriamo strettamente con l'autorità, con il prefetto, con tutte le forze di polizia, con la DIA. Garantiamo il massimo impegno, adottiamo protocolli di legalità molto vincolanti, che pongono a carico dell'impresa una serie di impegni. Talvolta questo può limitare la rapidità dei lavori, qualche sequestro di cantiere, come successo sulla 106 Jonica, finalizzato a perseguire e mantenere la legalità può provocare come conseguenza indiretta il blocco dei lavori.



Credo tuttavia che l'attività di controllo possa dare nel medio periodo i risultati migliori.

D'altronde, se è vero che un'opera infrastrutturale porta un grande contributo allo sviluppo economico di un Paese, aspetto su cui ormai non c'è più nessun dibattito, siamo tutti keynesiani, questo non è vero fino in fondo, se le opere non vengono realizzate in sicurezza per i lavoratori e nella massima legalità.

Certo, il beneficio c'è sempre, ma non è quello che un'opera può realizzare attraverso il rispetto dei tempi e dei costi, la legalità e la sicurezza del lavoro.

**PRESIDENTE.** Nel ringraziare il presidente di ANAS per il suo intervento, dichiaro conclusa l'audizione.

**La seduta termina alle 10,25.**

---

---

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI  
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE*

**DOTT. GUGLIELMO ROMANO**

---

*Licenziato per la stampa  
il 23 gennaio 2009.*

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

€ 0,35



\*16STC0002320\*