

ATTO CAMERA

INTERROGAZIONE A RISPOSTA SCRITTA 4/07400

Dati di presentazione dell'atto

Legislatura: 17

Seduta di annuncio: 356 del 22/12/2014

Firmatari

Primo firmatario: DI MAIO LUIGI

Gruppo: MOVIMENTO 5 STELLE

Data firma: 22/12/2014

Elenco dei co-firmatari dell'atto

Nominativo co-firmatario	Gruppo	Data firma
DELL'ORCO MICHELE	MOVIMENTO 5 STELLE	22/12/2014

Destinatari

Ministero destinatario:

- MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Attuale delegato a rispondere: MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
delegato in data 22/12/2014

Stato iter:

IN CORSO

Atto Camera

Interrogazione a risposta scritta 4-07400

presentato da

DI MAIO Luigi

testo di

Lunedì 22 dicembre 2014, seduta n. 356

LUIGI DI MAIO e **DELL'ORCO**. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. — Per sapere – premesso che:

presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è in corso di emanazione un decreto dirigenziale al fine di adottare le nuove istruzioni tecniche per la progettazione, l'omologazione e l'impiego delle barriere stradali di sicurezza; il decreto è stato trasmesso dal Ministero dei trasporti al Ministero per lo sviluppo economico, che ha provveduto all'inoltro per la notifica in sede europea (n. di notifica 2014/483/I del 6 ottobre 2014) prima della pubblicazione in *Gazzetta Ufficiale*; secondo quanto segnalato ai deputati interroganti, **il suddetto decreto non garantisce gli standard di sicurezza previsti invece dalle istruzioni tecniche attualmente in vigore** e, **considerando che la fuoriuscita di strada è la seconda causa di morte sulle strade extraurbane, ciò risulta in contrasto con l'impegno preso dal nostro Paese in sede europea di ridurre del 50 per cento entro il 2020 il numero delle vittime stradali**;

sempre secondo quanto segnalato ai deputati interroganti, l'abbassamento della soglia di attenzione verso la sicurezza stradale è evidente già nelle finalità a cui devono essere preposte le barriere di ritenuta stradale: mentre infatti nelle attuali istruzioni di cui al decreto ministeriale n. 223 del 18 febbraio 1992 l'intento è complessivamente quello «di realizzare le condizioni di maggior sicurezza possibile», nell'articolo 3 del decreto in approvazione si parla più specificatamente di «evitare la fuoriuscita dalla piattaforma stradale», restringendo poi ulteriormente il campo ai soli casi in cui ci si trovi nelle condizioni d'urto contemplate dalla norma UNI EN 1317-

2. Questa formulazione a parere degli interroganti non giova certo al

miglioramento della sicurezza, ma piuttosto va verso una diminuzione delle responsabilità degli operatori;

passando poi ad analizzare le vere e proprie prescrizioni della norma, ai deputati interroganti è stata segnalata una generale riduzione dei livelli minimi di contenimento delle barriere prescritte in tutti i casi e in tutte le condizioni, non considerando la sicurezza dei conducenti dei veicoli pesanti né l'intrinseca pericolosità di alcuni siti. Tale riduzione dei livelli minimi di contenimento sembra, tra l'altro, in contrasto con studi che dimostrano al contrario la necessità di aumentare i livelli di contenimento come quello commissionato da Autostrade per l'Italia e pubblicato dal professore Marchionna sulla rivista *Le Strade* (4/2009) che indica che mediamente il 95° percentile dell'energia di impatto è pari a circa 1000 kJ. Questo valore del percentile è quello che comunemente si adopera per definire il valore caratteristico delle azioni per le costruzioni civili;

sempre secondo quanto segnalato ai deputati interroganti, sul bordo ponte delle autostrade la prossima norma prevede una capacità di contenimento pari ad H2 su più di 2000 chilometri di autostrada. Su questi stessi tratti l'attuale norma prevede, di contro, una capacità di contenimento pari ad H3. **La scelta della nuova norma sarebbe fortemente a svantaggio della sicurezza in tutti quei casi in cui la maggior parte dei veicoli pesanti circolanti sono del tipo autocarro pesante, autotreno o autoarticolato.** Ciò accade perché l'energia di impatto di questi ultimi può essere facilmente maggiore di quella corrispondente al livello H2. Secondo le segnalazioni inoltrate ai deputati interroganti, considerando i possibili angoli di fuoriuscita e le possibili velocità di impatto (tutte compatibili con i limiti di velocità esistenti), si avrebbe che più della metà degli autoarticolati e degli autotreni a pieno carico hanno una energia di fuoriuscita maggiore di quella contenibile con il livello H2. **Se si adopera il criterio impiegato nello studio commissionato da Autostrade per l'Italia, si ha che i veicoli sopraindicati sarebbero ancora meno cautelati. Prendendo in considerazione l'autostrada A16, sulla quale il giorno 29 luglio 2013 hanno perso la vita 39 persone a seguito dello sfondamento di una barriera bordo ponte, la prossima norma consentirebbe di impiegare una barriera di classe H2 (287 kJ) contro le attuali H3-H4 (462-724 kJ) richieste dalla norma in vigore.** In relazione a tale incidente, la geometria della carreggiata, il tipo di veicolo e la possibile velocità più volte riportate dai giornali portano a ritenere che l'energia di impatto del mezzo possa essere stata maggiore di 300 kJ (fino a 450 kJ circa). **Da ciò si evincerebbe facilmente che la nuova norma renderebbe «legale» il mancato contenimento di un impatto identico a quello di fine luglio 2013;** sul bordo laterale delle autostrade e delle strade extraurbane principali si prevede sempre e comunque il livello di contenimento H2, anche sui rilevati molto alti e sui muri di sostegno. Tale scelta, anche in questo caso secondo quanto segnalato ai deputati interroganti, si porrebbe fortemente a svantaggio della sicurezza in tutti quei casi in cui la maggior parte dei veicoli pesanti circolanti sono del tipo autocarro pesante, autotreno o autoarticolato. Ciò accade perché, come sopra detto, l'energia di impatto di questi ultimi può essere facilmente maggiore di quella corrispondente al livello H2;

altra questione di particolare rilievo segnalata ai deputati interroganti è il fatto che rispetto alla normativa oggi in vigore, non si pone alcun limite all'impiego di barriere con elevato livello di severità per l'urto delle autovettura (classe C). Ciò è stato fatto trascurando del tutto la circostanza che le vetture, come mostrato da alcuni *crash test* TB11 contemplati nella UNI EN 1317, possono deformarsi in maniera molto pericolosa per gli occupanti nel caso di barriere con elevato livello di severità e non considerando in alcun modo che in tutti i Paesi europei l'impiego di tale livello viene

consentito soltanto in casi eccezionali. A ciò bisogna anche aggiungere che vi sarebbe un numero limitatissimo di barriere di produttori italiani con livello C e l'impiego di quest'ultimo aprirebbe ulteriormente il mercato italiano a produttori esteri. Da una indagine effettuata da alcuni docenti sulle barriere presenti sul mercato italiano risulta che le barriere con Livello C siano soltanto 3, su un insieme che conta circa 100 modelli. Di queste, due di esse sono destinate ad impieghi quasi del tutto «particolari»;

la nuova normativa inoltre consentirebbe che, nel caso delle strade esistenti, le ruote dei veicoli pesanti finiscano nella scarpata anche per più di un metro e ciò ne aumenta enormemente il rischio di ribaltamento;

l'impiego dei terminali speciali viene posto in secondo piano rispetto ai terminali «semplici» di avvio, ciò senza considerare che questi ultimi rispetto ai primi non offrono alcuna minima certezza riguardo alla sicurezza dell'impatto dei veicoli leggeri; un'ultima considerazione riguarda infine la mancanza di indicazioni per le strade urbane locali e di quartiere. Sebbene infatti le istruzioni siano destinate a strade con velocità di progetto maggiore o uguale a 70 km/h, per la sicurezza dei cittadini si ritiene che non si possa lasciare del tutto prive di qualsiasi regola le strade urbane locali. Tra l'altro le precedenti istruzioni tecniche unitamente alla circolare del giugno 2010 (6° capoverso del paragrafo 3) fornivano le basi per regolare l'installazione delle barriere di sicurezza anche in questi casi –:

quale sia stato il motivo di revisione al ribasso delle istruzioni tecniche e se ciò sia stato fatto sulla scorta di studi, basati anche sull'analisi degli incidenti realmente accaduti e di quanto accadrebbe per i veicoli molto pesanti (quali autotreni ed autoarticolati), che dimostrano inequivocabilmente l'utilità di ridurre le attuali prescrizioni;

se il Ministro interrogato non ritenga che le istruzioni in corso di approvazione deresponsabilizzeranno gli operatori in tutti i casi in cui l'urto non avvenga nelle esatte condizioni della UNI EN 1317, anche a parità di energia trasversale;

se il Ministro voglia fornire alcuni dati che evidenzino i possibili effetti dell'apertura all'impiego di barriere con elevato livello di severità (classe C), sia in termini di diffusione sulle strade sia in termini di produttori presenti sul mercato, anche considerato che la norma è stata notificata senza una valutazione di impatto;

se non si ritenga in funzione di un generale miglioramento della sicurezza stradale e in funzione del raggiungimento dell'obiettivo in sede europea della riduzione del 50 per cento delle vittime stradali entro il 2020, di valutare la possibilità di modificare la normativa in corso di approvazione aumentando il livello di contenimento delle barriere previsto, introducendo un limite all'impiego delle barriere con elevato livello di severità (classe C), riducendo la possibile deflessione dinamica delle barriere nel caso di scarpata;

se il Ministro non ritenga di dover modificare o integrare le normative tecniche in corso di approvazione con indicazioni anche per strade urbane locali che non rientrino nel campo di applicazione delle predette istruzioni tecniche, prescrivendo comunque per i progettisti il riferimento alla tabella C e alla tabella 3.6.III delle norme tecniche di costruzione del 2008. (4-07400)