

[Intervento del Dott. Ing. Giuseppe Calcerano, Capo Segreteria Tecnica Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.](#)

Signore e signori buona sera,

sono particolarmente lieto di essere qui, ancora una volta tra i tecnici della strada, a rappresentare con alcuni autorevoli colleghi il Ministero ed il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Sì! *particolarmente* ( lieto ): l'avverbio vuol significare che davvero non si tratta di una frase rituale:

Molti sanno che il Ministero con l'attuale Governo si è *particolarmente* impegnato nel campo dell'accrescimento della sicurezza e che io stesso ho avuto, in questo, piccoli ruoli che mi hanno dato e mi danno qualche soddisfazione.

Con grande fatica, ho esercitato un'opera di propulsione per ottenere una migliore sistematizzazione delle procedure di accettazione e normalizzazione delle **barriere stradali di sicurezza**. E sembra che qualche miglioramento lo abbiamo ottenuto.

Siamo poi intervenuti a Bruxelles per ottenere una direttiva sulla **sicurezza delle gallerie della rete TEN** che tenesse conto dell'esperienza italiana (delle preziose statistiche dell'AISCAT) e mi sembra che ci siamo riusciti !

Qualche giorno fa abbiamo presentato al Ministro il *Nuovo Testa Unico della Normativa Tecnica per le Costruzioni*, che sostituirà tutti i decreti normativi relativi a: Azioni sulle costruzioni (comprese azioni sismiche), c.a., c.a.p., acciaio, legno ed altri materiali, ponti stradali e ferroviari, costruzioni esistenti, accettazione dei materiali, iter progettuale sino al collaudo.

Stiamo lavorando bene, ed il professor Domenichini vi dirà qualcosa sull'argomento, nella predisposizione di una norma per la **progettazione di potenziamenti ed adeguamenti (sotto il profilo della sicurezza) delle strade esistenti**.

Dal momento che non ho molto tempo, vorrei soltanto dire che, **a proposito di questa normativa che stiamo studiando appositamente per la progettazione relativa ai potenziamenti e**

**adeguamenti delle strade esistenti**, diciamo che essa costituisce una risposta a quel problema dei punti neri cui faceva riferimento il Presidente dell'ACI, ripreso poi dal professor Benedetto.

Il professore ha anche posto l'accento sull'efficacia della progettazione che deve essere non eccessivamente vincolata dalla normativa.

Qui chiudo un certo discorso che avevo aperto qualche secondo fa, quando vi parlavo di quello che avevamo fatto sul testo unico: quale è la filosofia delle norme che noi stiamo facendo; noi ci battiamo per una normativa che sia prestazionale e che riporti la responsabilità del progettista al centro del processo ideativo del progetto, attraverso l'attribuzione al progettista di un potere decisionale e, quindi, attraverso una certa delegificazione intesa nel senso positivo.

Su questo dobbiamo essere chiari.

Pochi paletti utili perché poi il resto della cosa, sotto la responsabilità del progettista possa procedere su basi scientifiche e, quando serve, anche innovative.

Questo è quello che stiamo facendo.

Spero di non aver rubato molto tempo e vi auguro di proseguire, io mi intratterrò un tantino finché posso, ricevo già telefonate dal Ministro, purtroppo, per cose urgenti che abbiamo in questo momento, però con piacere ascolterò l'evoluzione della conversazione che reputo di grande interesse.

Riprendo la parola perché mi sono sentito fortemente chiamato in causa da questo intervento della collega.

Vorrei dire una cosa, a completamento delle poche cose che ho potuto dire poco fa ed anche che ha detto il professor Domenichini sulla normativa per il potenziamento delle strade esistenti.

Una questione chiave, forse il professor Domenichini non si è sentito di dirla perché è lì che siamo proprio in Commissione in questo momento in fase di discussione, quindi per un senso di riservatezza, che però io vedo ora è il caso di superare.

L'argomento è: fino a che punto si deve intervenire con questa normativa.

La chiave di questa cosa noi pensiamo debba essere la programmazione, ovvero dobbiamo fare i conti con tutti questi enti, con i bilanci e con i quattrini che in Italia sono sempre pochi, abbiamo questo endemico problema, tuttavia non possiamo continuare con progettazioni fatte in maniera estemporanea.

Sia ben chiaro non lo dico per fare una osservazione ai progettisti, sto parlando piuttosto dei proprietari delle strade.

I proprietari delle strade devono sistematizzare i loro interventi dotandosi di una pianificazione di lungo termine, nell'ambito della quale si devono muovere poi, anche a seconda delle risorse finanziarie che hanno in archi temporali più brevi rispetto a quello ipotizzato nella programmazione generale.

La chiave della questione è proprio quella che ha anticipato il professor Domenichini: sulla base di studi di analisi di sicurezza e di costi benefici va fissato prioritariamente quale è l'intervento complessivo che va fatto su tutte le strade della rete di competenza di un ente proprietario, e poi naturalmente, secondo le risorse che uno ha, si attueranno nella maniera più armonica possibile i progetti via via che le risorse ci sono.

Noi ci stiamo muovendo in questa direzione. Fateci gli auguri, speriamo di riuscire.