

*Intervento del Dott. Ing. Massimo Schintu, Dirigente Tecnico AISCAT*

Si, buonasera. Io intanto vorrei partire dall'oggetto effettivo della sessione di oggi che è la domanda per me particolarmente interessante anche sotto il profilo culturale, le norme devono essere cogenti o non devono essere cogenti.

Poi si è parlato all'inizio del dibattito di deregulation. Evidentemente la norma cogente ha il vantaggio di dare certezze soprattutto a chi è carente degli strumenti culturali necessari per fare certi tipi di lavori, e su questo è stato, credo, molto puntuale l'intervento del professor Benedetto, che ci diceva chiaramente che non tutti quelli che progettano strade sono progettisti stradali.

C'è però un contraltare, come in tutte le cose, un rovescio della medaglia. La norma cogente se arriva a certi livelli tendenzialmente va a comprimere l'attività del progettista, se è degno di questo nome, evidentemente.

Quindi è chiaro che la ricerca di un equilibrio diventa effettivamente un problema, il problema principale secondo me, nell'ambito della risoluzione del quesito.

Da qui alla situazione italiana. E' stata già illustrata, quindi non mi ci soffermo, però certamente posso dire una cosa e cioè che nella situazione attuale, di una norma in cui non si sia tenuto conto già in prima battuta, cioè nel 2001, della differenza peculiare tra una strada esistente, quindi inserita in un territorio antropizzato, che ha una sua storia, un pregresso etc etc, e le strade invece di nuova progettazione, c'è stato sicuramente un difetto, e qui ancora una volta concordo con quello che ha detto il professor Domenichini, che ha sottolineato la grande tensione in fase di lavorazione della norma, tensione che diviene tentennamento quando poi c'è da spiegare come bisogna andare avanti.

Io a questo punto dico che il punto di vista delle concessioni autostradali è un punto di vista apparentemente falsato da alcuni fattori.

In primo luogo la disponibilità di dati, visto che da lì bisognerebbe partire per fare delle analisi corrette, e, in secondo luogo, una disponibilità finanziaria e di risorse, sicuramente più consistente, della media nazionale degli enti proprietari, questo in virtù del pedaggio.

Bene, però questo non risolve assolutamente il problema, perché, a parte l'ovvio richiamo al fatto che comunque si cerca una società privata, che magari è anche quotata in borsa, che gestisce una autostrada, e che, evidentemente, dovrà fare un utile - d'altronde lo Stato ha ottenuto incassi cospicui dalla privatizzazione delle concessioni, quindi non mi sembra ci sia niente di immorale in questo

Esiste poi, comunque, il problema di cosa fare con i soldi a disposizione.

Questo è un problema che vale per tutti, perché se l'ente proprietario Y ha 1500 euro a chilometro l'anno per fare manutenzione e la concessionaria ha 15.000 euro a chilometro, dico per dire un numero qualsiasi, per fare una manutenzione, anche solo ordinaria, la scelta, al di là della necessità dei ripristini, tra i vari interventi possibili o tra le varie soluzioni che la tecnologia e la tecnica mettono a disposizione non è una questione banale.

E soprattutto non è un'operazione che nel quadro normativo attuale può essere compiuta a cuor leggero, perché ogni situazione non conforme alle norme cogenti, implica gravi responsabilità legali, non si tratta quindi solo di problemi economici.

Bene, l'analisi benefici costi effettiva è un problema che sta diventando il problema della manutenzione stradale. Io lo dico dal punto di vista di soggetti che certamente hanno a disposizione un patrimonio di un certo livello, ma è comunque un problema, perché dovendo andare a ripristinare la barriera del sicurvia, dovendo andare a ripristinare la segnaletica orizzontale e verticale, andando a introdurre tutte quelle tecnologie che sono oggi come oggi ritenute un patrimonio non sostituibile, di cui non si può fare a meno, delle autostrade o comunque

delle strade di primo livello, della rete di primo livello, - per esempio centrali operative dotate di sensori in grado di monitorare la strada etc, - costituiscono un pacchetto di interventi che rileva ad un tale livello, in termini di costo – sia di primo impianto che di personale che di manutenzione – che bisogna forzosamente operare delle scelte, cosa fare prima, cosa fare dopo.

Non sto ancora come vedete entrando in tema di progettazione perché, secondo me, questo è solo il prologo. Le conseguenze, ovviamente, le lascio a voi, però vi dico che nel momento in cui bisogna passare attraverso un terreno antropizzato, in cui bisogna andare a fare delle analisi, come è in questo momento in studio, che se per fare anche una piccola variante di tre chilometri, occorre andare a modificare undici chilometri di strada, , questo vuol dire porre le condizioni di non realizzare più assolutamente nulla.

Allora, a questo punto la scelta dovrebbe essere molto semplice. Si vuole fare meglio o non si vuole fare nulla? È chiaro che, pur trattandosi di estremizzazioni, certamente sarebbe stato più opportuno andare a impostare fin dall'inizio la norma nella prospettiva del miglioramento del patrimonio stradale esistente piuttosto che non impostare tutto verso il raggiungimento di una sicurezza precostituita per decreto attraverso la obbedienza pedissequa a una serie di prescrizioni sulle quali, peraltro, oggi si sta ripensando.

Di conseguenza credo si potrebbero dire parecchie altre cose, ma non vorrei abusare del tempo - piuttosto ritengo importante sottolineare che, secondo me, la domanda di partenza andrebbe, forse, leggermente modificata, quando si chiede “norma cogente o no” forse sarebbe meglio chiedersi: “norma cogente o norma di riferimento”, perché alla fine poi il problema è quello della capacità di controllo (anche in termini di professionalità), visto che la deregulation, con un controllore all'altezza, la deregulation con dei sistemi di controllo e verifica seri ed efficienti, è

certamente un bene e non il “male assoluto” come qualcuno ha fatto intendere anche in questa sede.

Il problema vero è che se poi non hai a disposizione quei sistemi la deregulation non te la puoi permettere.

Allora ancora una volta si sta coprendo una parte del dormiente e si lasciano scoperti i piedi, perché si proclama: la deregulation non si può fare perché mancano gli strumenti.

Allora dove sta il progresso tecnico tanto sbandierato?

Nel rendere tutte le norme cogenti che andranno poi a sommarsi ai già numerosi veti incrociati, legati alla frammentazione delle competenze nell’ambito delle innumerevoli autonomie locali.

A questo proposito voglio sottolineare il lavoro della regione Lombardia che ha fatto un’opera meritoria, ha cercato di mettere a punto delle linee chiare che consentono di andare avanti con le opere che servono al Paese. Ed è proprio “come andare avanti ?” credo la domanda più seria da porsi, fermo restando che si deve partire dall’essenza del problema che è quella di definire un meccanismo di analisi benefici costi che sia condiviso, serio ed affidabile. Grazie.