

BASTERÀ METTERE LA SCRITTA "CE". L'ENNESIMO FAVORE A COSTRUTTORI E GESTORI AUTOSTRADALI

## IL CASO

FRANCESCO BONAZZI

GUARD rail sicuri soltanto per chi li monta, senza pensare minimamente al destino di chi dovesse andarci a sbattere contro. E una sanatoria mascherata per le sedicenti barriere protettive già installate, ma non omologate. Il tutto, con una scusa geniale: l'obbligo di applicare dal primo gennaio 2011 la marchiatura europea "CE" sui materiali da costruzione. L'ennesimo favore a costruttori e gestori autostradali, in barba alla tanto strombazzata sicurezza dell'automobilista, è ben nascosto nei cinque articoli di un decreto che il ministro delle Infrastrutture, Altero Matteoli, sta per

**LA FIRMA DI MATTEOLI**  
Arriverà il via libera malgrado gli scarsi controlli

firmare. Un testo già approvato dal Consiglio superiore dei Lavori Pubblici e del quale *Il Secolo XIX* è riuscito a ottenere una copia.

Il provvedimento planato sulla scrivania

del ministro s'intitola «Regolamento concernente i dispositivi di ritenuta stradale, in attuazione della direttiva 89/106/CEE recepita con decreto del Presidente della Repubblica 21 aprile 1993 n. 246». Al di là del burocratese spinto, si tratta di una confezione rassicurante, visto che si richiama alle norme che nel 2004 hanno importato anche in Italia la miglior prassi europea: ovvero, quella di omologare solo i guard rail che superino i *crash test* sul contenimento dei veicoli e la limitazione dei danni alle persone. Norme che hanno permesso di bocciare una sessantina di prototipi e di approvarne circa settanta.

Nella realtà, però, i controlli sono sempre di meno e oggi nessuno, al ministero, è in grado di garantire che negli ultimi sei anni non siano

# I guard rail killer saranno promossi

## Sì alle barriere prive di omologazione



Lavori di sistemazione di un guard rail dopo un incidente avvenuto lungo l'autostrada A26

44

morti in Italia  
Il numero di vittime della strada a causa del guard rail è ogni anno in progressivo aumento

state installate barriere prive di omologazione, o addirittura bocciate. Com'è stato possibile? Semplice, con la previsione di un regime transitorio che avrebbe dovuto durare pochi mesi e invece va avanti ancora oggi. Perfino il *librone* dei guard rail omologati che il ministero avrebbe dovuto pubblicare, in base al decreto del 2004, è rimasto nei cassetti. E ce la si è cavata con un semplice elenco *online*.

Di fronte a una situazione così rischiosa, anche dal punto di vista legale, al dicastero di via Nomentana

### LA BATTAGLIA DEI MOTOCICLISTI

Il Coordinamento Motociclisti, nato in Italia nel '91, conduce una battaglia perché siano installati sempre guard rail omologati. Una battaglia con lo slogan "Io non voglio morire". E pochi giorni fa si è scoperto che le protezioni adottate in Trentino, con un brevetto fatto in casa, sono un flop.

c'era più di un *mandarino* che non ci dormiva più la notte. Ecco allora il colpo di genio: saltare al volo sul carro della marchiatura «CE», obbligatoria dal prossimo primo gennaio. Nella bozza di decreto, si prevede che i nuovi guard rail debbano soddisfare i criteri della marchiatura comunitaria e non si fa più cenno alcuno alle norme (per altro disattese) del 2004. Peccato che il marchio «CE» sia concesso in cambio del cosiddetto «Requisito 4», che contempla solo la sicurezza della procedura di installazione. Mentre

per i guard rail andrebbe verificata l'esistenza del «Requisito 1», ovvero l'effettiva «resistenza meccanica e di stabilità». Inutile dire che, con queste nuove norme, tutte le barriere bocciate negli anni scorsi sarebbero ampiamente omologabili.

Come non bastasse, il regolamento accorda una proroga per chi ha già presentato istanze di omologazione e non ha ancora ricevuto risposta. Non solo, ma è prevista anche la possibilità di applicare il regime transitorio per tutti i guard rail «immessi sul mercato entro il termine del 31 dicembre 2010». Un vero saldo di fine legislatura. Ma non per tutti. Anzi, solo per alcuni, visto che la *sanatoria* si applica solo «nel caso in cui il fabbricante o produttore coincida con la Stazione appaltante». In sostanza, si tratta di un bel regalino ad Anas e Autostrade, ai quali viene delegata per legge una valutazione discrezionale che spetterebbe al ministero e che appare in evidente conflitto di interessi. Anche perché la Stazione appaltante normalmente aggiudica le gare sulla base del prezzo più basso.

Insomma, se il ministro Matteoli mettesse la sua firma sotto un decreto del genere, in Italia diverrebbe perfettamente legale installare barriere stradali che nessuno sa come si comporterebbero in caso di incidente: se si romperebbero; se alcuni pezzi volerebbero nell'altra carreggiata e se reindirizzerebbero in maniera corretta il veicolo.

C'è poi un'ulteriore beffa che si nasconde in questi cinque sapienti articoletti e che si coglie solo se li si inquadra nella rivoluzione economica rappresentata dal nuovo codice della strada. I proventi delle multe comminate con i *Tutor* e gli autovelox saranno divisi in parti eguali tra comuni ed «enti proprietari delle attrezzature di rilevazione». E dovranno essere reinvestiti in impianti di sicurezza, a cominciare dalle famose barriere. In un circolo assai virtuoso per i bilanci dei gestori. Un po' meno per la sicurezza effettiva e non *percepita*.

bonazzi@ilsecoloxix.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA