

# Tunnel safety, il traguardo mancato del 2019

## Direttiva 2004/54/CE: giocare d'anticipo per parare i colpi della procedura d'infrazione



**AIPSS**  
Associazione Italiana  
dei Professionisti  
per la Sicurezza Stradale

Piazza del Teatro di Pompeo, 2  
00186 Roma  
Tel. 06. 92939418  
E-mail: info@aipss.it  
www.aipss.it

**Carlo Polidori**  
Presidente AIPSS

**L**a mattina del 24 marzo 1999 un camion prese fuoco all'interno del tunnel del Monte Bianco: ne scaturì un incendio nel quale persero la vita 39 persone. Fu quella tragedia, che colpì molto l'opinione pubblica, a dare il via all'iter che portò alla Direttiva europea 2004/54/CE sulla sicurezza delle gallerie stradali.

Lo spirito della Direttiva era di impedire che un incidente in galleria potesse di nuovo trasformarsi in tragedia e quindi le prescrizioni erano focalizzate su quattro eventi critici di riferimento: incendi, collisioni con incendio, sversamenti di sostanze infiammabili, rilasci di sostanze tossiche o nocive.

La normativa italiana ha recepito la Direttiva Europea tramite il Decreto Legislativo n° 264 del 5 ottobre 2006 dal titolo "Attuazione della Direttiva 2004/54/CE in materia di sicurezza per le gallerie della rete stradale trans europea". L'articolo 1, comma 2 di tale Decreto, specifica che questo "si applica a tutte le gallerie situate nel territorio italiano appartenenti alla rete stradale transeuropea, di lunghezza superiore a cinquecento metri già in esercizio, in fase di costruzione o allo stato di progetto". L'articolo 10 di si riferisce alle gallerie già in esercizio e al comma 7 dispone che "I lavori di adeguamento delle gallerie sono realizzati secondo un programma operativo e dovranno essere completati entro il 30 aprile 2019" e al successivo comma 8

specifica che "Agli oneri derivanti dall'attuazione delle misure previste dal presente articolo i gestori provvedono senza nuovi e maggiori oneri per la finanza pubblica".

Per comprendere l'estensione in Italia del campo di applicazione della Direttiva Europea occorre ricordare che quattro dei nove Corridoi TEN-T interessano l'Italia (fonte: Ministero Infrastrutture e Trasporti <http://www.mit.gov.it/node/5335>):

- il Corridoio Mediterraneo attraversa il Nord Italia da Ovest ad Est, congiungendo Torino, Milano, Verona, Venezia, Trieste, Bologna e Ravenna;
- il Corridoio Reno-Alpi passa per i valichi di Domodossola e Chiasso e giunge al porto di Genova;
- il Corridoio Baltico-Adriatico collega l'Austria e la Slovenia ai porti del Nord Adriatico di Trieste, Venezia e Ravenna, passando per Udine, Padova e Bologna;
- il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo parte dal valico del Brennero e collega Trento, Verona, Bologna, Firenze, Livorno e Roma con i principali centri urbani del sud come Napoli, Bari, Catanzaro, Messina e Palermo.

Su tutte queste tratte, per lo più autostradali, ogni galleria di lunghezza superiore a 500 metri dovrebbe essere messa a norma entro il 30 aprile 2019, con costi interamente a carico dei gestori. Da analisi della situazione attuale risulta evidente (in realtà risultava evidente già da tempo) che tale scadenza non sarà rispettata, a causa del costo molto elevato degli interventi di adeguamento necessari e del grande numero di gallerie presenti nel nostro Paese. Infatti l'Italia, per morfologia del suo territorio, è il paese europeo con il maggior numero di gallerie e nel mondo è secondo solo al Giappone. Considerando la sola rete stradale rete transeuropea, l'Italia è al primo posto come numero di gallerie, seguita a grande distanza da Austria, Germania e Francia. L'Art 14 del Decreto Legislativo prevede possibili "deroghe ai requisiti prescritti dal presente decreto, allo scopo di consentire l'installazione e l'uso di equipaggiamenti di sicurezza innovativi o l'utilizzo di procedure di sicurezza innovative, atti a fornire un livello equivalente o più elevato di protezione rispetto alle tecnologie

previste dal presente decreto".

Tuttavia la tipologia degli interventi da realizzare e la già citata estensione delle gallerie su cui ancora si deve intervenire non consentiranno in alcun caso di rispettare le scadenze previste, con conseguente inevitabile avvio di una procedura di infrazione da parte della Commissione Europea. L'Italia non è il solo paese Europeo in queste condizioni: quello che ci sentiamo di suggerire al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti è di giocare d'anticipo coinvolgendo gli altri Stati Membri interessati (in quanto indiscusso capofila dei paesi con gallerie) e avviare un negoziato comune con la Commissione Europea per limitare i danni derivanti dalla procedura di infrazione che, come sopra detto, appare inevitabile. All'Italia è stata da poco comminata una maxi-multa a causa della inadempienza sulle normative europee sulle acque reflue: 30 milioni di euro per ogni semestre di ritardo nell'adeguamento alla normativa. (fonte: [www.repubblica.it](http://www.repubblica.it)). Agire per tempo come sopra suggerito potrebbe contribuire a risparmiare, almeno in parte, soldi dei contribuenti italiani. ■■

### 1. Ispezioni di sicurezza in una galleria stradale



Fonte: progetto ECORoads [www.ecoroadsproject.eu](http://www.ecoroadsproject.eu)