

Infravia 2001
Trascrizioni

TERZA GIORNATA

**Tavolo delle
Regioni**

Venerdì 30 novembre 2001



Renato Chisso

Assessore alle Politiche per l'ambiente e la mobilità della Regione Veneto

Rispetto al tema dell'incontro vorrei fare alcune considerazioni, partendo in particolare dalla situazione della mobilità nella nostra regione, il Veneto, che io conosco meglio, anche rispetto a un ruolo nazionale su cui si sta lavorando, in modo molto stretto, con il nuovo Governo.

Non è difficile sintetizzare la situazione del sistema della mobilità nel Veneto, che può definirsi prossima al collasso: è un problema vero, che investe non solo la dimensione locale, ma ha ripercussioni anche sui collegamenti internazionali; oltretutto, la diffusione insediativa che caratterizza il territorio, in termini sia residenziali sia produttivi, pone notevoli problemi per quanto attiene la viabilità.

Mobilità di persone e merci nel Veneto

Per quanto riguarda la mobilità delle persone è evidente la difficoltà di intercettare con il mezzo pubblico gli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola, che secondo i dati costituiscono la quantità maggiore della domanda di trasporto: recenti analisi, relative alle Province di Venezia, Treviso e Verona, stimano in circa un milione e settecento mila gli spostamenti al giorno, di questi solo il 25 per cento utilizza il trasporto pubblico, bus o ferrovia; è evidente quindi il carico generato sulla rete viaria regionale.

Per quanto riguarda la mobilità delle merci, il problema è analogo; la ferrovia, che potrebbe essere l'unico competitore reale del trasporto merci su gomma, non è certamente in grado oggi di servire un sistema produttivo così capillarmente diffuso nel territorio; il modello veneto, con il suo policentrismo, mostra da questo punto di vista alcuni elementi di negatività.

Il problema si è ulteriormente aggravato in questi ultimi anni, con le nuove forme di organizzazione industriale, basate sulla produzione just in time, che elimina le scorte di magazzino e determina di fatto una sorta di magazzino viaggiante su camion, con un evidente carico sul sistema viario: nel periodo 1989-1997 il traffico merci gestito da operatori nazionali è aumentato, nel Veneto, del 34 per cento, salendo da 138 a 185 milioni di tonnellate l'anno.

Questi sono solo gli effetti del traffico generato che ha origine e destinazione interna al territorio regionale, ma bisogna tenere presente che il Veneto è una regione di attraversamento; il corridoio est-ovest, ossia il cosiddetto "Corridoio 5" europeo Barcellona-Kiev, interseca nel Veneto il corridoio nord-sud, che collega le direttrici tirreniche e adriatiche all'Europa continentale, passando da Verona e il Brennero; inoltre, in prospettiva assumerà sempre più importanza il corridoio adriatico, con il processo di ricostruzione dei Balcani dopo la guerra del Kosovo. Infine non bisogna dimenticare che il Veneto è una delle regioni italiane con maggiore presenza turistica, che a sua volta determina notevoli carichi sulla rete dei trasporti, anche se in determinati periodi dell'anno e in alcune aree, come le spiagge adriatiche, le Dolomiti e il lago di Garda.

La somma del traffico interno con quello di attraversamento determina situazioni di fortissima criticità, per tutta la rete dei trasporti del corridoio da Verona a Venezia e comprende le Province di Treviso, Vicenza e Padova; tale situazione potrebbe portare, anche a breve termine, a una paralisi del sistema dei trasporti veneto, con riflessi evidenti anche per l'economia

nazionale.

Questo sarebbe lo scenario se non intervenissimo e lasciassimo le cose così come stanno; la programmazione regionale nel settore è abbastanza chiara ("abbastanza" perché in questi giorni stiamo lavorando al Programma e al Bilancio del prossimo anno e ci sono discussioni in corso): è indispensabile separare i traffici di attraversamento da quelli locali, e intervenire su questi ultimi, soprattutto nel trasporto delle persone, così da spostare la quantità massima possibile di utenti dal mezzo privato a quello pubblico.

Opere di carattere nazionale

Riguardo alla separazione dei traffici di attraversamento da quelli locali, le infrastrutture necessarie sono state definite e su di esse – da un punto di vista generale – il consenso è globale; si tratta di quelle infrastrutture, propugnate dalla Regione fin dal 1995, che hanno trovato (ed è questo uno degli elementi più importanti dello scenario degli ultimi mesi) formalizzazione nell'accordo del 9 agosto 2001, il primo nel panorama nazionale, fra il Presidente del Consiglio, Berlusconi, il Ministro delle Infrastrutture, Lunardi, e il Presidente della Regione Veneto, Galan, e con la presenza dei Ministri Bossi e Fini.

In questo accordo sono state formalizzate le grandi opere venete di interesse nazionale: Passante di Mestre, Pedemontana, Romea autostradale e Alta capacità Verona-Venezia.

Le cronache recenti sono fitte di notizie che riguardano atti concreti per l'attuazione di queste opere.

■ Per il Passante di Mestre, un mese fa si è concluso il percorso e le procedure per l'affidamento delle opere; fra pochi giorni avverrà il passaggio della concessione Anas (la convocazione è per il 5 dicembre 2001); tutto questo nonostante le proteste che giungono dal territorio, per un'opera che non è locale ma di interesse nazionale.

■ Per la trasformazione della Romea commerciale in autostrada, è di pochi giorni fa la firma dell'accordo – fra il Presidente Galan e il Presidente della Regione Emilia Romagna, Ermani – per la scelta definitiva della soluzione autostradale e il reperimento delle risorse necessarie.

■ Per la Pedemontana, è impegno della Regione e del Governo di inserirla fra le grandi opere e individuare le ulteriori risorse necessarie (rispetto a quanto previsto nella Finanziaria del 1999) per la sua realizzazione in project financing.

■ Sull'Alta capacità Verona-Venezia, è di questa mattina la conferenza stampa per annunciare l'avvio della gara d'appalto per il tratto Padova-Venezia, che sarà percorso anche da una metropolitana di superficie.

Tutte queste infrastrutture, che sono oggi sulla strada giusta per essere realizzate, saranno certamente in grado di drenare notevoli quantità di traffico della rete viaria regionale, con conseguente miglioramento della capacità di servizio di strade e ferrovie esistenti; inoltre, alcune di esse, in particolare l'Alta capacità ferroviaria, sono fondamentali per non escludere, non solo il Veneto ma l'intero Paese, dai traffici di circuitazione europea: il ritardo nella costruzione del Corridoio 5 significa perdere la grande scommessa dei rapporti con l'Est europeo, a detrimento del nostro Paese e a favore dei paesi a nord delle Alpi.

Opere d'interesse regionale

Per quanto attiene gli interventi sui traffici locali, la cui competenza è esclusiva della Regione Veneto, la situazione è decisamente più avanzata: i lavori del Servizio ferroviario metro-

politano regionale sono già affidati e nell'arco di tre anni si avrà un sistema efficiente nell'area centrale veneta; con la linea ad Alta capacità avremo inoltre a regime, dal 2005/6, il sistema completo della metropolitana di superficie dell'area centrale.

Si potrebbe obiettare che di queste cose se ne parla da anni, e di opere non se ne vedono; vogliamo qui ribadire che i cantieri oggi sono già aperti sulla tratta della metropolitana di superficie da Padova a Castelfranco, e da Castelfranco a Mestre, mentre l'affidamento è già stato fatto per la tratta da Mestre a Treviso.

Quindi non sono più parole o chimere.

Il problema dei tempi e delle procedure

Nella realizzazione delle opere bisogna per altro tenere presente alcuni tipi di problemi: non c'è più quello di carattere finanziario, perché vi sono le risorse stanziare negli anni dallo Stato (poche, specie negli ultimi cinque anni), e quelle stanziare dalla Regione (tante).

La nuova prospettiva del project financing, della mobilitazione delle risorse private, che per esperienza diretta ci sembra la strada giusta per realizzare le grandi opere nel nostro paese, vede ad oggi un problema soprattutto di procedure.

È impensabile che opere di questo tipo – per le quali vi sono le risorse finanziarie – possano essere bloccate da un sindaco, che rappresenta gli interessi del proprio comune, magari di 5/6 mila abitanti, ma non quelli della comunità regionale o nazionale, per opere come il Passante di Mestre o la Pedemontana, o l'ultimo tratto dell'autostrada A28, tra Saccile e Conegliano, lungo circa 12 chilometri, che è poi l'asta principale della Pedemontana, bloccata da interessi contrapposti.

Finanziamenti regionali alle infrastrutture

Questi problemi devono essere superati per aprire la strada alla nuova stagione del fare, e se a livello nazionale guardiamo con interesse alla Legge obiettivo, come Regione stiamo facendo uno sforzo enorme per accompagnare e realizzare le opere necessarie; in questi giorni i giornali parlano di aumento dell'imposta di bollo, di aumento dell'Irpef regionale, ma i cittadini, gli operatori, devono sapere che questi sforzi sono richiesti per realizzare interventi concreti:

■ 120 miliardi di lire sono destinati alle opere complementari del Passante di Mestre, la cui soluzione non è più in capo alle risorse pubbliche ma coinvolge l'iniziativa privata.

■ 80 miliardi circa servono per le opere complementari della A28, per collegare il trevigiano alla dorsale Pedemontana.

■ 120 miliardi vanno alla Pedemontana vera e propria, necessari per far partire la soluzione di finanza di progetto (i fondi della Finanziaria 1999 – 450 miliardi – non sono di per sé sufficienti per realizzare l'opera).

Sempre con questa manovra di bilancio, la Regione stanziava som-

me consistenti per la rete di secondo livello: con la legge Bassanini furono trasferiti dall'Anas alla Regione alcuni tratti consistenti della rete di Statali – circa 1.750 chilometri – e con essi risorse finanziarie per 110 miliardi l'anno, che noi riteniamo insufficienti rispetto all'arretratezza del Veneto in termini di infrastrutture viarie, ma che siamo riusciti a dare corpo, grazie a uno sforzo di fantasia e alla collaborazione degli Enti locali, a un piano di investimenti triennale 2002/2004 pari a 1.350 miliardi di lire, gestiti (ed è questa la novità sul panorama nazionale) attraverso una società costituita appositamente, a cui partecipano le Province, per il 50 per cento del capitale sociale, la Regione con il 30 per cento e le società autostradali che operano nel Veneto, con il restante 20 per cento.

Questo non solo per mettere a regime i finanziamenti che derivano dall'applicazione della legge Bassanini, ma soprattutto per coinvolgere quelle che sono le vere casseforti del Veneto, cioè le società autostradali, che con questa operazione entrano nella stessa cabina di regia, insieme a Province e Regione.

È un modo diverso di affrontare il problema, per tentare di risolvere, o meglio di recuperare, quei vent'anni di arretratezza che nel Veneto si sono verificati; il tutto grazie alla collaborazione fattiva e la comunanza d'intenti con il nuovo Governo, che permette di trovare finanziamenti e avviare nuove procedure, prefigurando nell'insieme una concreta soluzione dei problemi, non più sulle carte o nei convegni, o nelle intenzioni di politici e amministratori.

Roberto Arditi

Ringrazio molto l'assessore Chisso per questa ampia introduzione, che ci ha dato un quadro dello sviluppo delle problematiche della viabilità nel Veneto.

Colgo l'occasione per portare una testimonianza di quanto si è detto quest'oggi durante le sessioni tecniche: si è molto parlato del problema del consenso e si è detto che il quadro di riferimento normativo non può non proteggere i nostri progetti.

I progetti sono costituiti da una parte tecnica, da una parte procedurale e da un consenso acquisito sul territorio; quindi si tratta di elementi complessi e per questo motivo fragili, che devono essere protetti da un quadro normativo forte, che chiarisca in modo univoco la realizzazione di un'opera, come mi sembra si stia facendo con la Legge Obiettivo.

Ringrazio l'assessore Chisso anche per averci dato notizia di cantieri effettivamente aperti, e della soluzione adottata riguardo al tema, più proprio della giornata, della devolution delle strade, dei rapporti con l'Anas, per il quale la Regione Veneto prevede la costituzione di una società mista tra Enti locali e Concessionarie autostradali.

Vittorio Adolfo

Assessore alle Infrastrutture e ai trasporti della Regione Liguria

Anche la Regione Liguria è in un momento di preparazione delle documentazioni necessarie, le schede che in questi giorni ci accingiamo a presentare al ministero per quanto riguarda le nostre prospettive, le nostre speranze, sulla Legge Obiettivo.

Siamo una regione integrante dell'area del nord-ovest, ci sentiamo da una parte uniti al Piemonte, da un'altra alla Lombardia e da un'altra ancora alla Toscana e all'Emilia Romagna, pur essendo chiaro che la grande parte del territorio è collegata alle regioni del nord-ovest.

Principali opere infrastrutturali in Liguria

Anche noi abbiamo alcune opere significative, che in questo momento sono ovviamente in fase di programmazione e abbiamo la speranza che possano essere accolte nel documento programmatico del Governo, in primo luogo il Passante di Genova: un importante raccordo autostradale che diminuirebbe le percorrenze e, naturalmente, darebbe una risposta importante alla portualità genovese, intesa come porto del nord Italia. Questa è l'opera principale sotto l'aspetto viabilità, al quale si integra il raccordo verticale con il Piemonte, che passa attraverso la Statale 20 e la Statale 28.

La Liguria ha inoltre alcuni problemi ferroviari non indifferenti, come il raddoppio della linea del Ponente ligure e il terzo valico dei Giovi: il raddoppio è in fase di realizzazione, quindi si tratta di un lavoro di completamento; per il valico stiamo proponendo soluzioni che puntano l'approvazione in tempi rapidi di un progetto comunque già esistente, che permette un collegamento veloce con Torino e Milano, e da qui al nord-est, ma è anche un importante collegamento internazionale, che vede unirsi a noi la Spagna e la Francia.

Decentramento delle strade

In questo contesto il tema del decentramento delle strade dall'Anas alla Regione ci ha visto fra le regioni che non hanno raggiunto subito l'intesa a livello nazionale con le associazioni delle Province – l'Urp e l'Upi – ed è stato necessario l'intervento governativo per raggiungere un'intesa.

Premetto che la nostra Amministrazione ha ereditato una legge dell'Amministrazione precedente che sostanzialmente escludeva ogni possibilità di coinvolgimento dell'Anas nel prosieguo della manutenzione ordinaria e straordinaria, così come di nuove realizzazioni sul territorio ligure.

Uno dei nodi di conflitto è stata la volontà della Regione di escludere da questo contesto almeno la Statale Aurelia, cioè l'asse di collegamento regionale con Roma, inserito in un contesto na-

zionale e internazionale più ampio, in quanto è difficile sostenere che una simile viabilità possa essere soggetta a quattro gestori diversi, con realtà e gradi di manutenzione diversi, ma soprattutto per la consapevolezza – derivata dalla mia esperienza di assessore e poi di vicepresidente con delega ai Lavori pubblici di una Provincia – che le Province non dispongono di una struttura per poter effettuare una manutenzione attenta, se pur ordinaria, di una viabilità tanto importante.

Nonostante questo ho trovato la chiusura totale delle Province e dei Comuni, e davanti a una legge che non ci consentiva margini di movimento. Una cosa però è stata ottenuta, andando al tavolo del Governo: la Regione Liguria si trattiene il 50 per cento delle risorse trasferite dall'Anas, per garantire gli interventi strutturali importanti, specie quelli già avviati per l'Aurelia bis; il restante 50 per cento va alle Province per la manutenzione ordinaria e straordinaria.

Tutto questo impone delle riflessioni puntuali, e credo che in un prossimo futuro dovremo riprendere l'argomento; penso che gli Enti locali dovranno modificare almeno in parte la posizione che hanno assunto, perché ritengo che le risorse finanziarie siano insufficienti a far fronte alle necessità; probabilmente, già oggi cominciano a rendersene conto: non potevano certo pensare che la Regione rinunciassero a sviluppare piani e progetti per potenziare la rete delle infrastrutture, per concentrare tutto sulla manutenzione ordinaria e straordinaria.

L'Anas riusciva a farvi fronte, in qualche modo, perché se vi erano necessità impellenti poteva intervenire con trasferimenti di fondi; dopo il trasferimento prevedo che non tutto sarà così semplice e nel prossimo futuro la realtà ligure sarà posta davanti alla necessità di una riflessione seria sullo stato delle cose.

Quindi, sì alla devolution, la vogliamo, ma desideriamo che sia fatta con un certo ordine e con un trasferimento adeguato di fondi; desideriamo inoltre che gli Enti locali, che si propongono di gestire le strade, abbiano strutture sufficienti per poterlo fare.

Roberto Arditi

Quello della Liguria è quindi un ulteriore approccio al problema, ed è interessante questo discorso della manutenzione, perché mi offre lo spunto, passando la palla all'Assessore Bonaccorsi, di lanciare una piccola provocazione: la Comunità europea ci forza ad avere standard comuni sulla rete Tern – abbiamo importanti progetti di sviluppo e integrazione delle reti, con progetti euro-regionali nei quali, accanto agli italiani, intervengono operatori dei diversi Paesi europei – ma il commento dell'Assessore Adolfo ci fa quasi pensare che in futuro avremo gli stessi standard dei francesi per certi assi, mentre le Regioni o le Province li avranno differenti.

Paolo Bonaccorsi

Assessore all'Urbanistica e all'ambiente
della Regione Calabria

La Regione Calabria ha specificità che possono valere come testimonianza ma non, almeno integralmente, come indicazione di soluzioni facilmente esportabili: noi non potremo mai costituire società miste con delle Concessionarie autostradali, perché in Calabria non ve ne sono mai state.

È proprio sulle specificità della Regione che ha puntato il Governo regionale, tentando di interpretarle in chiave positiva. Innanzitutto il meccanismo organizzativo, il modello di ordinamento, per raccogliere l'eredità dell'Anas: coerentemente con le caratteristiche strutturali della regione, il modello prescelto è di un'agenzia che possa, di volta in volta, stringere accordi, alleanze o patti e contratti con i soggetti interessati al rilancio, al miglioramento, all'adeguamento delle reti regionali.

Global service per la manutenzione

Un tema di particolare rilievo, attenzione e delicatezza è quello della manutenzione, intesa non soltanto come garanzia e assicurazione di standard di servizio, ma come valutazione globale dei requisiti delle infrastrutture viarie, nel senso che non possono non tenere presenti le specificità del territorio che attraversano e servono.

Si sta quindi lavorando all'ipotesi dell'affidamento di una sorta di global service – di cui peraltro sentivo discutere nella sessione appena conclusa – nella piena accezione del termine “globalità”: deve essere inteso non solo come mantenimento o miglioramento degli standard di servizio, ma come miglioramento degli standard complessivi dell'infrastruttura, assicurandone ovviamente l'aspetto tecnico e della capacità.

Ma va assicurato anche, ad esempio, l'inserimento e la qualità paesaggistica dell'infrastruttura e la sua ottimizzazione dal punto di vista della sicurezza, non solo in termini di accorgimenti tecnici ma di inserimento complessivo nella politica di sicurezza della Regione.

Tutto questo nella prospettiva di assicurare il reinserimento com-

plexivo nella rete infrastrutturale regionale e nazionale di un tessuto viario in condizioni abbastanza precarie, e il suo adeguamento alle esigenze di una società civile del Terzo millennio.

Operare in una situazione di finanza derivata

Per quello che riguarda i profili di carattere organizzativo, valgono ancora le caratteristiche peculiari della regione: la Calabria è una regione a finanza derivata – in altri tempi si sarebbe detto “a finanza assistita” – dove una quota decisiva degli investimenti è assicurata dall'Unione europea; quindi, paradossalmente, i problemi sono quelli di assicurare un livello di investimenti coerente con le indicazioni del finanziante.

Come sapete, il modello organizzativo e programmatico dell'Unione è strettamente derivato da quello francese degli anni Settanta; è organizzato per assi, per misure e per azioni, esattamente come i Piani francesi degli anni Settanta e Ottanta, dove il momento della valutazione e del controllo si concretava nel momento della rendicontazione.

Quindi, l'esigenza principale di una regione a finanza derivata – come sono tutte le regioni europee dell'Obiettivo 1, e in particolare la Calabria, dove l'intensità dell'aiuto può arrivare, nelle infrastrutture, fino al 65 per cento – è ovviamente il rispetto dei tempi di rendicontazione.

Questo obiettivo, assolutamente primario (perché nessuno vorrebbe mai assumersi la responsabilità di privare la Repubblica e la Regione dei finanziamenti comunitari), ci impone di scegliere soluzioni quanto più operative e finalizzate possibile, ed è questa la ragione per cui stiamo aspettando l'approvazione della Legge Obiettivo, perché si è già dato corpo a un simile disegno di legge regionale, che pantografa e riduce le previsioni della legge nazionale ma utilizza lo stesso strumento, vale a dire quello della legislazione di secondo grado, per l'attivazione rapida dei procedimenti di approvazione e di affidamento delle opere.

Quanto all'elencazione delle opere, è stato oggetto di un accordo di Programma quadro, sottoscritto dal Presidente Berlusconi e dal Presidente Chiaravallotti; da questo punto di vista non resta che pregare, per chi è credente, e sperare, per chi non lo è, perché venga attuato.

William Casoni

Vicepresidente e Assessore ai Trasporti della Regione Piemonte

Non elenco i progetti che abbiamo in corso, perché credo che ogni Regione li abbia adeguatamente presentati al Governo, tutti siamo in attesa ed entro il 15 dicembre, come promesso, consegneremo le schede relative; siamo comunque decisamente ottimisti, perché abbiamo notato una spinta diversa da parte di questo Governo; le opere che abbiamo indicato sono state tutte recepite, si tratta ora di trovare fonti adeguate di finanziamento e procedure opportune, e che le Regioni svolgano il loro ruolo.

Modello gestionale della rete piemontese

Il modello adottato dalla Regione Piemonte nel trasferimento delle strade Anas prevede la creazione di un'Agenzia regionale delle strade, una Spa a controllo regionale e non una società mista come quella del Veneto – pur essendo presenti anche da noi una serie di Concessionarie autostradali – perché la Regione vuole ritenersi libera di scegliere i propri partner; in particolare, considerando la facoltà, prevista dalla legge, di rilasciare nuove concessioni autostradali regionali, potremo così individuare di volta in volta i partner finanziari più adatti all'operazione, mentre la società di gestione delle strade potrà svolgere il suo ruolo in sicurezza.

Con la stessa filosofia stiamo attivando una campagna sulla sicurezza stradale, insieme alla società Consepi, che ha portato ad esempio alla realizzazione di un veicolo itinerante – presente anche qui a Infravia – che percorre la regione per sensibilizzare le comunità locali sul tema.

Inoltre abbiamo pianificato opere per 60 miliardi di lire, e attendiamo la firma dell'Anas sul Protocollo d'intesa per una serie di piccolissimi interventi, ubicati però in punti critici della regione, con i maggiori tassi di morti e feriti: con una semplice rotonda a volte si risolve il problema di un incrocio dove sono morte decine di persone.

Di fatto, questo tipo di approccio ha portato all'adozione di una strategia che da un lato punta a sviluppare le grandi opere necessarie, ma dall'altro lato permette di avviare un vasto piano di piccoli interventi strategici.

Il modello adottato, con la creazione dell'Agenzia regionale delle strade, punta a delegare comunque alle Province la gestione ordinaria e straordinaria, e la manutenzione, su tutta la rete trasferita dall'Anas, che in Piemonte è di 2.300 chilometri di strade.

La Regione si riserva invece la pianificazione delle grandi e piccole infrastrutture, purché siano varianti (e non ordinaria e straordinaria manutenzione), ma anche la definizione dei criteri per la manutenzione; questo perché vorremmo che i circa 38 milioni di lire al chilometro l'anno trasferiti dalla Regione alle Province, per la manutenzione, comprendano anche interventi di adeguamento, come la sistemazione di incroci pericolosi: considerando che oggi, almeno per le Province piemontesi, si spendono circa 12 milioni di lire al chilometro per la manutenzione delle strade provinciali, riteniamo che i 38 forniti per le strade ex Anas consentano una gestione adeguata.

Pianificazione regionale

Su tutti gli interventi e su tutta la pianificazione la Regione mantiene quindi il suo ruolo di coordinatore, sia sulla grande scala sia a livello locale. La grande scala vede emergere interventi studiati con le Regioni vicine – lo stiamo facendo con la Lombardia e la Liguria – siano essi di carattere regionale che interregionale; ad esempio nulla vieta che le Regioni, insieme, possano programmare un'autostrada da Torino a Venezia, volendo, basta che ciascuna la programmi sul proprio territorio, coordinandosi con le altre vicine.

Allo stesso modo la Regione intende operare per opere più concrete, piccole, fino ai by-pass (ve ne sono tre o quattro che stiamo studiando, con piccole concessioni regionali), che siano di raccordo con autostrade già esistenti e risolvano nodi specifici della rete regionale.

Armonizzazione normativa

Inoltre stiamo pensando, in collaborazione con il Ministero, a una riforma nazionale per la creazione di un quadro normativo unitario, un tavolo comune di discussione per tutte le Regioni, attraverso il quale tutte le leggi regionali derivanti dalle nuove competenze mantengano elementi comuni.

Le Regioni non devono sostituire il Governo e viaggiare a macchia di leopardo, non dobbiamo creare un paese Arlecchino, con norme troppo diverse regione per regione, perché creeremmo confusione fra gli operatori e non ci sarebbe più trasparenza.

Dal nuovo Governo attendiamo invece, oltre alla Legge Obiettivo, la riforma della legge Merloni, perché dobbiamo modificare radicalmente le procedure: come detto dall'assessore Bonaccorsi, le Regioni con finanza derivata non riescono a progettare le opere prima che scadano i termini per impiegare i fondi, mentre noi, che non abbiamo finanziamenti UE, impieghiamo comunque anni per completare le procedure amministrative.

Questo sistema deve finire, e così come la Legge Obiettivo fissa le procedure per giungere rapidamente alla realizzazione di un certo numero di opere – che sono però di interesse interregionale e internazionale – è necessaria anche una legge obiettivo regionale che ci permetta di adottare procedure analoghe su opere strategiche a livello locale.

Limiti attuali del project financing

Un'ultima considerazione riguarda il cosiddetto "project financing" o finanza di progetto. In Piemonte vi sono molti attori privati, per lo più bancari, che sarebbero disponibili a investire nelle infrastrutture, però attualmente le procedure non permettono di avere tempi certi di realizzazione.

Se l'Istituto San Paolo di Torino analizzasse l'ipotesi di finanziare la Torino-Lione, la sua risposta finale sarebbe sempre negativa perché non vi è certezza di quando apriranno i cantieri, di quando l'opera verrà ultimata, di quando i treni potranno circolare su quella linea, di quali saranno i ritorni economici. Sarebbe invece il contrario se potessimo garantire i tempi e le procedure a un soggetto privato che finanzia un'opera, ad esempio una piccola galleria regionale, dove può esserci l'interesse di due Comuni e di operatori finanziari che operano in quelle zone e ritengono di ottenere un ritorno economico.

Oggi però non è così: se un operatore economico avesse pensato di finanziare la Asti-Cuneo oggi sarebbe rovinato, considerando che il progetto risale al 1978 e i cantieri si aprono solo oggi, dopo 22 anni. Eppure vi sono soggetti fortemente interessati a investire nelle infrastrutture, in Piemonte come in altre parti del Paese, e dobbiamo dargli modo di dimostrarlo – perché poi metteremo alla prova loro – se effettivamente metteranno a disposizione queste risorse.

Comunque, già oggi possiamo toccare con mano le opportunità offerte da un approccio diverso al problema infrastrutturale, che unisce strumenti come le concessioni regionali, l'agenzia regionale delle strade, la forte sinergia con le Province e fra le Regioni: il Piemonte lo ha già fatto con la Biella-Carisio, che è stata varata un anno fa, attualmente è in fase di sviluppo e i cantieri si apriranno probabilmente il prossimo anno.

Roberto Arditi

Questo intervento mi pare punti molto al nodo della semplificazione, che è ben venuta se è lo strumento per giungere alla costellazione di certezze necessaria ai finanziatori, agli operatori. Ben venga la semplificazione, che ci aiuta a portare avanti le opere in modo rapido e deciso, dopo essere state approvate nella loro formulazione finale.

All'ing. Costantini, dell'Anas, vorrei invece chiedere una precisazione su quanto detto nella prima giornata di Infravia dall'ing. Pozzi, che proprio da questo palco ha parlato di un ripensamento in corso riguardo al passaggio alle Regioni di una parte della rete viaria nazionale, e della possibile restituzione all'Anas di circa 3.600 chilometri di strade.

Mario Costantini

Direttore centrale Anas

Per quanto riguarda l'Anas ritengo utile ricordare innanzitutto i principali passaggi della sua storia, a partire dalla sua costituzione, nel 1928, come Azienda autonoma delle strade statali (Aass). C'è un piccolo aneddoto che credo corrisponda a verità: nel 1928, l'allora capo del Governo, Benito Mussolini, effettuò una visita di Stato in Germania, lì fu colpito dallo stato delle autostrade – la Germania aveva già cominciato una politica autostradale – e decise di tornare a Roma in auto; dal Brennero alla Capitale impiegò tre giorni; subito dopo il suo arrivo decise di fondare l'Aass, con una rete iniziale di 137 strade, per circa 21 mila chilometri.

L'Azienda si trovò subito davanti a un compito improbo, perché doveva iniziare a depolverizzare tutte le strade esistenti; con mille difficoltà riuscì a portare a termine il suo compito e allo stesso tempo costruì ben 7 mila chilometri di strade nei territori d'Oltremare, che costituiscono ancora oggi gran parte della rete viaria di quei Paesi.

L'Aass fu sciolta nel 1945 e rifondata nel 1946 con il nome di Azienda nazionale autonoma delle strade statali (Anas) e anche all'ora ebbe in gestione 21 mila chilometri di strade; nel corso degli anni, segnatamente negli anni Sessanta, la rete passò a 35 mila chilometri, che poi crebbero fino ai 45 mila attuali.

Una crescita di circa 25 mila chilometri dal Dopoguerra ad oggi dovuta non tanto a nuove realizzazioni dell'Anas, ma a cessioni da parte degli Enti locali che, impossibilitati a gestire finanziariamente la manutenzione, pensarono di trasferire una parte delle loro strade al Governo centrale, che spesso però non avevano caratteristiche di strade statali (finivano in valli chiuse ecc.).

Logiche del decentramento

A metà degli anni Novanta fu varato il nuovo Codice della strada dove, per la prima volta, si parla di strade regionali; l'Anas, nel 1996, depositò al ministero dei Lavori pubblici un primo studio per la cessione alle autonomie locali di circa 18 mila chilometri di quelle strade che, obiettivamente, non avevano le caratteristiche di arterie nazionali; questo primo piano di trasferimento rimase però lettera morta.

Successivamente, con l'attuazione del decreto legislativo 112, sempre l'Anas propose una rete di strade d'interesse nazionale estesa su circa 21.500 chilometri: era una vera rete, con nodi, costituiti da alcune località (aeroporti, porti, interporti ecc.) e archi, rappresentati dalle direttrici, così da costituire una maglia chiusa.

Nel confronto Stato-Regioni questa proposta non venne accettata e si attuò un trasferimento che, a mio parere, scontentò un po' tutti, sia l'Anas che le stesse Regioni: dal punto di vista tecnico vi è infatti la necessità di disporre di una maglia chiusa, perché un operatore deve poter spostare mezzi e persone su tratti di strada di sua proprietà, altrimenti la gestione diventa complessa. Ad esempio, nel caso di una forte nevicata, per raggiungere con un mezzo sgombrare una strada che non fa parte di una maglia chiusa, o si dispone del mezzo sul quel tratto oppure è necessario chiedere l'autorizzazione all'Ente gestore dell'arteria da percorrere per raggiungerlo, con evidenti complicazioni operative e gestionali.

Lo stesso si può dire per il personale, perché per una corretta gestione della strada è necessario organizzare almeno una sorve-

glianza, che su certi tipi di arterie deve essere articolata sulle 24 ore, come ad esempio sulla Statale Aurelia.

Devo dire che, in effetti, con molte regioni si sta cercando di aprire un dialogo per rivedere questa rete, perché le stesse Regioni hanno questo tipo di problema, con monconi di rete che non consentono loro una gestione efficace.

Credo quindi che questo processo di revisione porterà a un incremento di circa 3.000/3.500 chilometri che torneranno alla gestione dello Stato; in effetti ci potremmo avvicinare a quel numero ottimale che la storia ci insegna essere di circa 21 mila chilometri (le nuove costruzioni in realtà sono state molto poche, in genere si è ammodernato l'esistente).

Necessità di un riequilibrio modale

Dagli interventi a questa Tavola rotonda ho colto una serie di spunti che mi portano a fare alcune considerazioni.

Mi sembra ad esempio che sia emersa una grande fame di mobilità che assilla il territorio nazionale: nel nostro Paese le reti di trasporto ammontano a circa 350 mila chilometri, considerando le strade, le ferrovie, gli oleodotti (sic), le metropolitane ecc.; ebbene, più di 300 mila sono strade e autostrade; se poi guardiamo agli sviluppi negli ultimi 40 anni, vediamo che la lunghezza delle ferrovie è rimasta praticamente uguale – circa 18 mila chilometri, come appunto 40 anni fa – mentre le autostrade sono triplicate e le strade sono anch'esse aumentate, pur con un coefficiente minore rispetto alle autostrade.

Questo cosa significa? che nel nostro Paese vi è sempre più la tendenza al trasporto su gomma, per le merci siamo a oltre l'80 per cento e le previsioni sono tali che, quant'anche le ferrovie raggiungessero tutti i loro obiettivi, nei prossimi 15 anni ci sarà comunque un aumento del traffico su gomma; quello che potrà diminuire è l'incremento percentuale annuo, ma il numero totale aumenterà; simili previsioni trovano conforto in studi recenti, dove si dimostra che la lunghezza media di trasporto è di circa 80 chilometri, quindi mal si addice a un trasporto di tipo ferroviario.

Noi gestori di strade siamo nelle condizioni di essere l'unica impresa che si augura il successo della concorrenza, perché gli tolga clienti: oggi il parco circolante supera i 34 milioni di veicoli, un numero enorme rispetto alle dimensioni del nostro Paese, e credo che sia assolutamente necessario che alcuni tipi di merci viaggino su ferrovia, così come probabilmente sarà necessario, a breve termine, un provvedimento legislativo in questo senso.

Anas e global service

L'ultima considerazione che desideravo fare riguarda il global service: nella sessione precedente ho sentito di Concessionarie autostradali che si offrono per fornirlo; va tutto bene, però non dimentichiamo che la gestione di una rete stradale non è solamente manutenzione, ma comporta tante altre cose, come la gestione delle licenze, degli accessi, delle concessioni, delle pubblicità; tutti servizi che costano e non rendono.

Quindi, quando parliamo di global service dobbiamo intendere un'offerta di tipo globale, e voglio sottolineare che l'Anas questo lavoro lo ha fatto per settant'anni, e anche i più accaniti detrattori non possono negare che quando non abbiamo funzionato è stato per motivi diversi dalla carenza di impegno e di capacità tecniche.

Oggi la legge consente anche all'Anas il global service, che essendo dislocata su tutto il territorio nazionale è in grado di offrirlo a ogni regione, e qualcuna lo ha già richiesto.

On. Ugo Martinat

Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

Quello che ha contribuito a paralizzare l'Italia in questi ultimi dieci/vent'anni è il prevalere di una cultura che ha portato a considerare gli 8.000 sindaci come soggetti in libertà vigilata e i costruttori edili come potenziali delinquenti, e varare leggi conseguenti, complesse e vincolistiche.

Parallelamente, nello stesso arco di tempo si è diffusa l'idea che i servizi pubblici siano gratuiti per tutti, specie quelli di trasporto, cosa impossibile che ci ha portato ai ritardi attuali nelle operatività e a migliaia di miliardi di lire che lo Stato deve spendere per integrare i deficit delle municipalizzate; a Londra, Parigi o Bruxelles i biglietti di metropolitane e i tram costano 3.000 lire, non 1.500 come in Italia; così facendo, lo Stato, se non deve sovvenzionare la gestione ordinaria, può concentrarsi sulla gestione straordinaria, cioè costruire nuove opere.

Leggi e norme per una politica del fare

Queste sono le prime considerazioni che mi sento di fare su quanto abbiamo ereditato, e quindi sul valore di un approccio più pragmatico al problema infrastrutturale del Paese, che metta a fuoco cosa fare, come fare e come farlo bene; nell'arco di pochi mesi questo tipo di approccio – fatto proprio da gran parte delle amministrazioni pubbliche, non solo dal Governo centrale – ci ha portato a discutere della Legge Obiettivo, che verrà approvata definitivamente mercoledì 5 dicembre, ed entro il 15 dicembre avremo già pronti i Piani per le principali opere da avviare, individuate insieme alle Regioni, in un confronto dialettico che in alcuni casi è stato anche di scontro, ma sempre finalizzato a raggiungere risultati concreti.

Nel disegno di legge collegato alla Finanziaria, già nei primi mesi del 2002, procederemo velocemente a modificare alcune norme della Merloni ter, poi presenteremo, entro poche settimane, la sua modifica sostanziale, definitiva e tombale: una modifica necessaria in seguito all'approvazione del referendum costituzionale che sancisce la podestà delle Regioni in materia di lavori pubblici.

Sappiamo però che le Regioni si muovono a velocità alterne, alcune probabilmente vareranno in sei mesi la loro legge regionale sulle opere pubbliche, altre avranno bisogno di sei anni; non potendo lasciare l'Italia a due velocità, faremo sicuramente una Merloni quater, una la legge quadro, un indirizzo comune per tutte le Regioni e di natura europea: alcune saranno sicuramente legate alla Legge Obiettivo e cioè tempi certi, Conferenza dei servizi entro sei mesi ecc., per altre si riprenderà il parere della Corte europea, che negli scorsi giorni ha dichiarato la Merloni ter non in linea con l'indirizzo comunitario, condannando in particolare la logica del massimo ribasso, suggerendo invece procedure di appalto-concorso, appalto integrato e prezzo economicamente più vantaggioso per l'Ente appaltante.

Non bisogna dimenticare che all'estero, ad esempio in Germania, se si presenta un'offerta inferiore del 7 per cento viene aperta subito un'inchiesta, per capire se il progettista non è all'altezza o l'impresa ha qualcosa che non funziona.

All'estero si aprono o si chiudono i cantieri non con gli avvocati, come avviene in Italia, ma con gli ingegneri, e si chiudono avendo finito l'opera, non con contenziosi che chiedono il fermo cantiere; poi ci possono essere dei mascalzoni, ma per que-

sto ci sono magistrati e forze di polizia.

Rivedere le scelte del passato

Il nostro approccio pragmatico ai problemi, e il rifiuto della politica del sospetto, ci porta a dare fiducia agli amministratori pubblici, che sono eletti dal popolo: non possiamo sfiduciarli in partenza o imbrigliarli o costringerli a realizzare opere onerosissime, soprattutto per i comuni piccoli e i medi.

Questo ragionamento ci porta, conseguentemente, a rivedere anche scelte e decisioni del passato: è ineludibile che la dismissione di larga parte della rete Anas, per come è stata fatta, ha prodotto un risultato che non soddisfa né le Regioni né il sistema Italia, perché non abbiamo più una rete nazionale e le Regioni in alcuni casi si sono estese troppo e in altri troppo poco.

È ineludibile inoltre che dobbiamo recuperare i ritardi del passato, soprattutto riguardo le nuove autostrade, le grandi dorsali incompiute o non realizzate: si è parlato della Romea, ma va completata anche la dorsale tirrenica, la Cecina-Civitavecchia; con la situazione attuale, se dovesse cedere un ponte sull'Autostrada del Sole l'Italia sarebbe paralizzata.

La volontà politica c'è, ci si sta muovendo velocemente, credo comincino ad esserci i primi risultati, qualche cantiere lo apriremo, nel Collegato alla Finanziaria daremo il via a 70/80 grandi opere nazionali.

È un impegno, uno sforzo enorme economicamente, ma che nel tempo darà i risultati richiesti, perché questi soldi li troveremo e li spenderemo, perché riteniamo che il denaro prelevato dalle tasche dei cittadini con le tasse, e non investito immediatamente, sia un furto aggravato, perché lo toglie ai cittadini e non gli consegna in cambio servizi e opere pubbliche, cosa che si è verificata per troppo tempo in Italia.

La stessa Anas ha ritardi clamorosi sugli investimenti, non a caso è stata commissariata, con un indirizzo ben preciso, cioè quello di procedere alla realizzazione di tutte quelle opere che sono cantierabili ma non sono state avviate per mancanza di progetti, oppure per progetti fatti male; ci sono querelle in corso che devono essere risolte, oggi, perché non è possibile che i cittadini e le Regioni protestino per accordi siglati anni fa, finanziati eppure ancora fermi.

Roberto Arditi

Grazie signor Ministro per questa articolata relazione che ha affrontato una pluralità di temi, a partire dalla fragilità del nostro sistema stradale – se cade un viadotto sulla Bologna-Firenze siamo al collasso – e questo è sacrosanto e lo viviamo oggi sulla nostra pelle, ad esempio con la chiusura del Monte Bianco, che ha messo in ginocchio la Regione autonoma Valle d'Aosta (e molto meno i francesi, che avendo una possibilità di transito alternativo non sentono la barriera delle Alpi così forte come noi).

Dario Vermi*

Vicepresidente e assessore ai Trasporti, mobilità, viabilità, opere pubbliche stradali Provincia di Milano

Il decreto legislativo 112/98 e la legge regionale 1/2000 hanno sancito il trasferimento di una considerevole porzione di patrimonio stradale dall'Anas alle Regioni - Province, nell'ottica del decentramento tecnico-amministrativo degli Enti Locali; tali trasferimenti hanno fatto ricadere sulla Provincia di Milano circa 150 chilometri di strade ad alto flusso veicolare e con problematiche di gestione più impegnative rispetto a quelle del patrimonio già in carico (circa 1.100 chilometri di strade).

Con successivi decreti attuativi e al termine di una lunga fase di concertazione, che ha visto coinvolte tutte le Province, Regione Lombardia e Anas, sono state definite le risorse direttamente trasferite alle Province e quelle gestite dalla Regione Lombardia per la realizzazione di nuovi itinerari e varianti secondo accordi regionali da definire; tali accordi hanno definito il budget per la Provincia di Milano, che a regime comporterà uno stanziamento di fondi correnti per ordinaria manutenzione di 3,259 miliardi di lire, per spese di funzionamento di 530 milioni, per spese di personale di 1,053 miliardi, pari a un totale di 4,842 miliardi e di fondi in conto capitale per manutenzione straordinaria di 1,503 miliardi di lire.

Oltre a tali fondi, gli stessi accordi sanciscono che una quota parte dei trasferimenti che lo Stato attua in favore delle Regioni - pari a 8 miliardi - non venga ridistribuita alle Province a preventivo, bensì sia trattenuta dalla Regione per interventi a carattere di urgenza, per l'eliminazione di situazioni di pericolo su tutto il territorio regionale e che venga ridistribuita a consuntivo la quota del fondo non utilizzata.

Periodo transitorio del trasferimento

La Provincia si è attivata fattivamente sin dal 1999 affinché il suddetto trasferimento potesse attuarsi nei termini previsti dalla normativa e a tal scopo, è stata istituita un'apposita struttura denominata "Progetto strade nazionali" con l'obiettivo di definire e sviluppare le procedure per il trasferimento delle strade statali, attuare tutte le fasi transitorie per il mantenimento del livello di servizio della rete, progettare e attuare nuovi sistemi di gestione e manutenzione della rete stradale in oggetto tramite metodologie innovative.

Questa prima fase si è conclusa a fine 2000, con l'approvazione di un accordo specifico che riassume le intese raggiunte in sede di ministero dei Lavori pubblici relativamente alla definizione delle risorse economiche a livello nazionale e la loro ripartizione per Provincia, nonché con l'approvazione di specifica convenzione con Anas per una gestione transitoria, esauritasi il 30 settembre scorso con il trasferimento definitivo della rete stradale interessata.

In tale periodo transitorio si è proceduto, in contraddittorio con Anas, all'individuazione di tutte le informazioni tecnico-strutturali e amministrative necessarie per operare fisicamente la consegna delle strade (definizione patrimonio e demanio stradale, sistema concessioni ed autorizzazioni, contratti di fornitura servizi in corso, sistema tassazioni in corso ecc.), delle risorse uma-

ne e dei beni strumentali. Conseguentemente è stata resa operativa la fase di gestione ordinaria della rete trasferita mediante appalti di manutenzione ordinaria, nonché tutta la gestione tecnico-amministrativa necessaria (concessioni, autorizzazioni, trasporti eccezionali ecc.). Tali azioni si sono espletate per poter essere in grado all'1 ottobre 2001 - data della consegna delle strade formalizzata dalla sottoscrizione di appositi verbali - di avviare il sistema di gestione ordinaria della manutenzione con il minimo disagio possibile.

Dimensione della nuova rete

Allo stato attuale la Provincia di Milano si trova in carico quindi circa 150 chilometri di nuove strade, pari a circa 1.500.000 metri quadrati di pavimentazione, sulle quali insistono i relativi impianti di servizi (illuminazione, sollevamento acque ecc.) e circa 300 manufatti e per le quali sarebbero necessari, per la manutenzione:

- circa 10 miliardi di lire per le pavimentazioni, la segnaletica orizzontale e altre attività ordinarie;
- 250 milioni di lire per gli impianti di servizi;
- 200 milioni di lire per la segnaletica verticale;
- 800 milioni di lire per le barriere di sicurezza.

Unitamente al patrimonio stradale e alle risorse economiche, sono stati trasferiti alla Provincia anche beni mobili e immobili (attrezzature, veicoli e case cantoniere), nonché personale tecnico e su strada, che è stato così integrato nella struttura esistente, pur con alcune criticità derivanti dai differenti contratti collettivi vigenti.

Si configura, perciò, anche alla luce dei trasferimenti sopra esplicitati, una carenza di fondi necessari alla corretta manutenzione del patrimonio stradale in oggetto; tale fenomeno sarà poi particolarmente evidente nell'immediato, in attesa dell'adeguamento della rete ad uno standard sufficiente in relazione anche al traffico che su queste arterie compete.

Per il ripristino di tale livello minimo di fruizione si reputano necessari circa 15 miliardi di lire, ripartiti in tre annualità, per interventi straordinari che interessino anche risanamenti profondi delle pavimentazioni, adeguamento-sostituzione-integrazione delle barriere di protezione e degli impianti strutturali annessi, nonché la sistemazione di tutto l'impianto segnaletico e degli altri aspetti tecnologici.

Modelli gestionali

Parallelamente alle attività ordinarie è stata approntata la parte innovativa del progetto riguardante la progettazione ad attuazione di modelli gestionali ad elevato contenuto tecnologico, nonché la relativa costituzione della struttura tecnico-amministrativa per l'attuazione del sistema prescelto, orientata alla individuazione di un sistema più efficiente di gestione del patrimonio stradale rispetto al tradizionale sistema di manutenzione ordinaria attualmente attuato mediante appalti di manutenzione triennali.

In particolare tale progettazione si articola in due fasi distinte. Prima Fase. Analisi tecnico-conoscitiva della rete stradale in oggetto, con specifiche rilevazioni sulle caratteristiche geometrico-strutturali delle strade, onde poter effettuare analisi statistiche-economiche sui costi medi di gestione; programmazione delle manutenzioni ordinarie/straordinarie necessarie per garantire un livello di sicurezza all'utenza minimo e certo su tutte le strade in esame secondo parametri tecnico scientifici standardizzati. Tale fase consentirà, nell'arco di 8/11 mesi di attuare una ma-

* Intervento scritto inviato al convegno.

nutrizione programmata innovativa mediante l'utilizzo di strumenti innovativi quali il Pavement Management System (Pms) che permette di pianificare gli interventi sulla rete in funzione delle risorse economiche disponibili, con notevole ottimizzazione e risparmio economico pur utilizzando un sistema di gestione "tradizionale" (appalti manutentivi ordinari e straordinari). Tale fase viene sviluppata mediante risorse interne ed esterne tramite consulenze specialistiche anche con il compito di formazione sul personale tecnico provinciale che poi si dovrà occupare in modo permanente di tali aspetti tecnologici innovativi, costituendo così un nucleo tecnico altamente specializzato in materia.

Seconda fase. Sulla base dei risultati ottenuti con il Pms, impostare e progettare dal punto di vista tecnico ed economico un sistema di gestione "Global Service", con la conseguente definizione della struttura operativa. Tale fase comporterà la definizione di apposite procedure tecnico-amministrative e la definizione di appositi progetti manutentivi: un sistema Global Service attua sostanzialmente un appalto a prezzo chiuso demandando al soggetto realizzatore la quasi totalità delle azioni necessarie alla gestione e manutenzione del patrimonio stradale, restando in carico alla Stazione appaltante le sole attività di monitoraggio e controllo con conseguente miglior utilizzo delle risorse disponibili e maggior efficienza tecnica ed economica dell'intero sistema.

Dibattito

Carlo Celada

Sulla Stampa di Torino, giornale locale, è emerso più di una volta un problema legato al passaggio delle strade dall'Anas alle Regioni, parlo in particolare della manutenzione invernale, che rischia di non essere effettuata adeguatamente per qualcosa che doveva essere fatto e invece non esiste ancora, per mancanze forse di politica, forse di mezzi, forse di qualcosa che la Regione, o la Province, si aspettavano e non hanno ricevuto.

Mi chiedo se è un problema locale piemontese o si può ripetere anche da altre parti? In questo passaggio, sono avvenute tutte le consegne necessarie perché possa funzionare correttamente la gestione della rete stradale regionale?

William Casoni

Credo che non sia corretta questa impostazione: la Regione Piemonte ha sempre sostenuto, in accordo con l'Anas, che il passaggio non aveva tempistiche certe.

Come è noto le strade dovevano essere trasferite prima il 31 dicembre 2000, poi il 30 giugno 2001, poi all'1 ottobre, ma fino a 15 giorni prima di quest'ultima data mancavano ancora certezze. Da qui la decisione di effettuare il trasferimento gradualmente, perché se dobbiamo cedere la manutenzione alle Province (la Regione ha già trasferito loro questa competenza) dobbiamo innanzitutto tutelarle: prima si devono sottoscrivere dei contratti di fornitura, ad esempio per i mezzi spartineve, le amministrazioni provinciali devono darsi una diversa organizzazione, si deve procedere al trasferimento del personale Anas che ha accettato il passaggio negli Enti locali, questione questa che rimane delicatissima.

Quindi è logico che l'urgenza abbia determinato delle criticità, ma già in questa fase stiamo attuando procedure, in accordo con le Province e l'Anas, che permettono di procedere adeguatamente. Il problema semmai è un altro, perché abbiamo in discussione con l'Anas un pacchetto di strade, quelle interessate dall'alluvione, che ci sono state trasferite formalmente ma risentono ancora dei danni subiti, quindi chiediamo che l'Anas ci dia le risorse per sistemarle, e allora le prenderemo effettivamente in carico, oppure rimangono all'Ente, almeno fino a quando non saranno in condizioni accettabili.

Questo però fa parte di una trattativa in corso, come avviene del resto anche per altre Regioni, dove mi risulta vi siano contenziosi per problemi localizzati o sinergie di sistemi a rete che non si chiudono.

Logicamente ognuno di noi deve svolgere un ruolo di tutela delle proprie prerogative; siamo abituati ad esercitarlo con tutti i governi, con alcuni ci troviamo meglio, con altri meno; del resto, ho partecipato alle prime riunioni sul trasferimento, circa tre anni fa, e solo a ottobre 2001 si è giunti a una conclusione.

Nei Pre-print della Terza giornata del convegno sono pubblicati inoltre i seguenti contributi scritti:

■ **La gestione delle nuove competenze della Regione Veneto in materia di viabilità, di Renato Chisso, Assessore alle Politiche per l'Ambiente e per la Mobilità della Regione Veneto;**

■ **Le norme sul decentramento amministrativo delle strade, di Roberto Arditì, Maria Teresa Bocchetti, Evandro Gombi, Emilio Magnoni, Massimo Schintu.**