

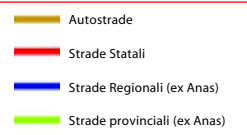
Strade

La Regione Piemonte e l'Ares

Fra le best practices del Piemonte nel settore stradale, gli ultimi tre anni hanno messo in evidenza la Regione e l'Agenzia regionale per le strade (Ares) da essa creata: il decisore politico e il suo braccio operativo diventano protagonisti e si distinguono a partire dal 2001, per come è stato gestito il decentramento di una parte consistente della rete Anas, con un approccio unico nel suo genere in Italia che oggi sta dimostrando nei fatti la sua validità, per il consenso che lo circonda, le opere che consente di realizzare, i tempi di attuazione molto stretti e il livello qualitativo che introduce sulla rete, direttamente o indirettamente. I pilastri della soluzione piemontese sono essenzialmente tre: divisione della rete ex Anas fra Regione e Province, dove la prima mantiene un ruolo di governo (e non solo di coordinamento) e alle seconde è affidata la gestione; creazione di un'agenzia per le strade, intesa come braccio operativo della Regione; messa a punto di un sistema di finanziamento che a partire dalla quota trasferita dallo Stato sia in grado di finanziare da subito e interamente gli interventi ritenuti necessari, superando quindi i limiti di una programmazione per Piani triennali.

Viabilità regionale e provinciale

Nel recepire il trasferimento della rete Anas, la legge regionale sancisce la sua divisione in parte alle province (circa 1.200 chilometri), e in parte al demanio regionale (circa 1.100 chilometri). Inoltre, sull'insieme delle strade ex Anas, alle Province è assegnata la manutenzione ordinaria e straordinaria, mentre la Regione si occupa di tutti gli interventi



Pianta della rete stradale primaria e secondaria del Piemonte



straordinari (progetto, appalto, adeguamento, allargamento, sistemazioni, nuove opere ecc.); per la manutenzione sulla rete regionale la Regione riconosce alle Province una parte dei trasferimenti dello Stato, pari a circa 40 milioni di lire a chilometro, comprensivi dei costi di personale. Quindi non ci sono due gestioni parallele, ma competenze precise su tutta la rete ex Anas, indipendentemente se faccia parte del demanio provinciale o regionale; in questo modo – sostiene William Casoni, Vicepresidente della Giunta regionale e Assessore ai Trasporti – i ruoli sono precisi, senza commistioni, non ci sono problemi di coordinamento e si ottimizzano le risorse.

Gestione dei finanziamenti

Un'altra importante novità riguarda il finanziamento delle opere.

Il punto di partenza è rappresentato dai fondi trasferiti dallo Stato insieme alla rete Anas, stabiliti in una quota di circa 108 milioni di lire a chilometro l'anno; Regione e Province hanno deciso, di comune accordo – “anche in base ai nostri costi, che sono decisamente inferiori rispetto a quelli Anas” puntualizza Luciano Ponzetti, Assessore alla Viabilità della Provincia di Torino – di trasferirne circa il 40 per cento alle Province e destinare il restante 60 per cento a un fondo comune, integrato fortemente dalla Regione, da utilizzare per un Piano di investimenti per l'adeguamento dell'intera rete stradale trasferita. La novità è che

questa quota di risorse, pari a circa 140 miliardi di lire l'anno, non è utilizzata nel modo tradizionale, impegnandola di anno in anno secondo Piani triennali: con un'apposita legge di bilancio è stata trasformata nella rata di un mutuo con la Cassa depositi e prestiti, garantito sostanzialmente dallo Stato (in quanto erogatore della quota), che permette di ottenere da subito una copertura finanziaria di circa un miliardo di euro (circa 2 mila miliardi di lire), restituiti poi nell'arco di circa 15 anni. Sulla base di queste risorse è stato elaborato un Piano di investimenti sulla viabilità trasferita, approvato dal Consiglio regionale nell'agosto 2002, che punta a cambiare il volto della viabilità piemontese. Di fatto, anziché realizzare tutte queste opere in 15 anni, con Piani triennali, la Regione si è messa in condizione di eseguirle subito, e pagarle in 15 anni, recuperando rapidamente il gap che hanno oggi le strade e trasferite.



L'Agenzia per le strade

Parallelamente, già nell'agosto 2001 la Regione vara una legge che costituisce l'Agenzia regionale delle strade del Piemonte (Ares), un Ente di diritto pubblico economico strumentale della Regione, dotato di personalità giuridica e autonomia amministrativa, tecnica e patrimoniale, concepito come strumento operativo che deve garantire l'attuazione degli indirizzi programmatici nel campo della viabilità. L'Agenzia nasce formalmente nel luglio 2002, con la nomina del legale rappresentante, ma ha poi dovuto compiere una serie di adempimenti che hanno richiesto molto tempo; la maggiore onerosità delle procedure, in particolare quelle contabili e legate all'assunzione del personale, è però ampiamente compensata dall'essere un ente pubblico regionale – spiega Nicola Chiatante, Direttore generale di Ares – perchè dai propri interlocutori (in genere altri enti locali, come le Province e i comuni) l'Agenzia non è vista come controparte. Questo la facilita, non in termini normativi ma di peso operativo: si ottiene quindi una maggiore disponibilità a un'attività sinergica, anche nei confronti degli enti regionali che sono tenuti a dare i loro pareri, ad esempio nelle conferenze dei servizi e in sede di rilascio di autorizzazioni.

Cantieri

Oggi, a due anni di distanza, Ares è nel pieno della sua operatività, ha completato la sua pianta organica (39 persone) e sta procedendo alla cantierizzazione degli interventi previsti nel Piano strade della Regione, oltre che a predisporre strumenti e a fornire servizi per la gestione e la sicurezza delle strade: su 30 interventi, per un totale di circa 622 milioni di euro (altri 300 circa riguardano le strade provinciali), sono 23 le Conferenze dei servizi concluse, delle quali 11 quelle sul progetto preliminare e 10 quelle sul definitivo, oltre a due procedure d'impatto ambientale, sempre sul definitivo.

Ma soprattutto – sottolinea Nicola Chia-

tante – un intervento è già stato appaltato, per 40 milioni di euro, altri due sono in gara (per un totale di 110 milioni) e saranno affidati entro giugno 2004, mentre entro la fine del 2004 si prevede di appaltarne per altri 150 milioni di euro, portando il totale a circa metà degli interventi di competenza dell'Agenzia. Inoltre il cronoprogramma prevede di appaltare tutto il resto degli interventi entro giugno 2005, per una spesa complessiva di 650 milioni di euro.

Un risultato notevole, se si considera che si tratta di opere che erano nei programmi o nelle esigenze del territorio da lungo tempo, spesso con progetti vecchi, carenti o incompleti, o con esecutivi forzatamente declassati a preliminari perchè non più a norma.

Certificazione di qualità

Perchè queste accelerazioni? Certamente influisce la certezza dei finanziamenti, ma è anche una questione di metodo e di persone motivate – sostiene Chiatante – che porta a lottare con pervicacia e determinazione contro gli ostacoli della burocrazia, non perdendo mai l'occasione per sollecitare, stimolare.

All'interno poi si esegue un controllo di gestione puntuale che settimanalmente fornisce i dati dell'avanzamento dell'attività e giornalmente indica gli eventuali scostamenti rispetto al cronoprogramma; ogni settimana viene effettuata una

verifica collettiva, in una riunione interna nella quale viene preso atto degli scostamenti che si sono verificati, o che potrebbero esserci, e si pone immediatamente riparo.

È questo il metodo – ribadisce Chiatante – cioè un monitoraggio continuo, serio, anche severo. Non a caso l'attività di Ares è stata impostata da subito in questi termini: la prima cosa a cui si è messo mano è stata la redazione di un manuale di qualità, che ha fatto poi da riferimento durante il progressivo completamento dell'organico e la fissazione delle procedure interne.

La validità del metodo è stata del resto riconosciuta formalmente nel maggio scorso, quando l'Agenzia ha ricevuto la certificazione di qualità Uni 9001, dopo solo un anno di attività, e senza nessuna osservazione – precisa Chiatante – neanche di dettaglio, cosa questa che avviene raramente.

Standard e servizi

Parallelamente si registrano fatti positivi anche in altre attività di Ares, come i servizi ad altri enti e la definizione e lo sviluppo di standard regionali per la manutenzione e la sicurezza stradale. Uno dei più importanti riguarda la Pro-



ANAS SPA

vincia di Cuneo, che ha dato ad Ares la delega totale per l'attività di realizzazione degli interventi sulla propria rete, riconoscendo di fatto la validità della sua capacità operativa, tanto da spogliarsi di una fase sempre molto importante per un'Amministrazione pubblica, quella cioè degli affidamenti delle progettazioni e dell'espletamento delle gare per l'affidamento lavori.

Ares si sta occupando anche dell'attuazione del primo Programma nazionale della sicurezza (co-finanziato da Stato, Regione ed Enti locali), e come Ente attuatore sta mettendo a punto degli standard e delle procedure di realizzazione, con interventi in corso dal valore complessivo di 50 milioni di euro; inoltre ha redatto il progetto per il secondo Programma, oggi sul tavolo del ministero delle Infrastrutture, che prevede una raccolta di dati, sia in termini di traffico che di incidentalità, per consentirne poi un controllo e l'individuazione delle priorità d'intervento. In questo quadro si inserisce anche la creazione di un osservatorio regionale, che raccolga questi dati e li gestisca, nonché la creazione del catasto delle strade ex Anas (il bando è in pubblicazione), che sarà poi affidato alle Province, come strumento per interfacciarsi con gli altri Enti e farne un sistema globale regionale.

Infine si segnala la messa a punto di una convenzione con le Province, a cui è stata delegata la manutenzione della rete regionale, che fissa gli standard manutentivi prestazionali (gli standard sono in fase di approvazione da parte della Regione).



ANAS SPA

La Provincia di Torino

In un quadro nazionale che vede la maggior parte delle Regioni trasferire alle Province la gestione delle ex strade Anas oltre che, spesso, anche la proprietà, e che porta quindi ad un ulteriore rafforzamento del ruolo di questi Enti come grandi gestori della viabilità, la Provincia di Torino si segnala per essere una delle maggiori e più strutturate d'Italia, con oltre 3 mila chilometri di rete, ai quali si aggiunge la gestione di circa 230 chilometri di strade regionali (in una regione che oltretutto vanta la maggiore estensione di strade provinciali d'Italia, dopo la Sicilia, con oltre 10 mila chilometri di rete).

Su questa rete molto estesa e diversificata (dalle strade di montagna e collina a quelle di grande traffico nelle valli e attorno al capoluogo, da arterie di 20 metri di larghezza a strade di 5,5 metri), la Provincia opera direttamente, con le

proprie strutture, che sul territorio contano circa 330 cantonieri (su un totale di 450 persone fra dirigenti, geometri e amministrativi) organizzati in 35 circoli, ciascuno con circa 100 chilometri di strade da gestire; lo stesso avviene per la progettazio-

ne, seguita internamente da due uffici, con circa 40 tecnici, che ogni anno sviluppano progetti per circa 50/55 milioni di euro, e che dopo il trasferimento delle strade Anas hanno richiesto solo qualche integrazione, soprattutto di alcune professionalità (ingegneri idraulici, geologi), perchè la nuova rete riguarda molte zone montane o pedemontane.

Programmazione

Da questa realtà nasce una serie di esperienze innovative a livello nazionale, dall'estensione della manutenzione programmata a nuovi sistemi per lo sgombero neve e la manutenzione invernale, fino alla realizzazione del catasto delle strade e a programmi per la sicurezza sviluppati su più livelli.

In origine la programmazione degli interventi, essenziale per chi deve tenere conto di un budget comunque limitato, veniva effettuata grazie all'esperienza e alla professionalità dei tecnici – ricorda Luciano Ponzetti, Assessore alla Viabilità – ma progressivamente si è adottata una metodologia più complessa e articolata, che si basa su una lettura attenta dei percorsi, delle diverse situazioni territoriali, dando delle priorità.

Da qui l'importanza del catasto strade e della programmazione, per intervenire prioritariamente nelle situazioni più delicate, come le barriere di sicurezza fatte con muri a secco, o i tratti stradali in ombra o i versanti instabili (che caratterizzano la quasi totalità delle strade di



ANAS SPA