

*Intervento della Dott.ssa Paola Cassinelli, Servizio Viabilità Trasporti ed Infrastrutture Provincia di Parma.*

La Provincia di Parma possiede circa 1400 km di strade, di cui 400 acquisite nel 2001 dal passaggio delle competenze di ANAS, la quale, tramite la Regione, le ha cedute direttamente alla Provincia. Come anticipato dal collega che mi ha preceduto, le provincie sono enti più sul campo e vivono giornalmente il problema delle buche, della manutenzione ordinaria, della segnaletica, della manutenzione straordinaria della viabilità.

Il grande problema che abbiamo notato, ma penso sia stato notato da tanti, riguarda, soprattutto, la riqualifica delle strade: le arterie cedute alla Provincia di Parma da ANAS, sono, quasi tutte, radiali rispetto alla città capoluogo, quindi sono le più trafficate in assoluto e, soprattutto, sono quelle che dirigono a quei piccoli comuni della prima periferia di Parma, dai 15 ai 20 km di raggio rispetto al capoluogo, ormai paesi satelliti, arterie utilizzate per il tragitto quotidiano casa-lavoro. Queste radiali, purtroppo, hanno delle sezioni stradali sottodimensionate rispetto agli standard del decreto 2001, parliamo di sezioni da 6,0-7,5 metri, rispetto a traffici giornalieri medi di 22.000-26.000 veicoli al giorno. Nasce quindi l'esigenza di mettere in sicurezza le strade, anche solo con interventi di allargamento delle carreggiate.

Tale esigenza ci ha posto il problema di adeguare, o, ove possibile, di potenziare queste arterie. Ci siamo "scontrati" con il decreto, precedentemente alla deroga concessa, nella sua applicazione alle strade esistenti; soprattutto per l'applicazione ai rettifili perché tutte le radiali interessate sono proprio lineari, se fossero sufficientemente larghe sarebbero quasi delle autostrade ubicate in pianura: da rilievi delle velocità eseguiti sono stati rilevati anche velocità di 150-160 km/h in centro abitato.

L'applicazione del decreto comporterebbe che su una strada rettilinea, già completamente antropizzata perché circondata da

abitazioni da entrambi i lati e piccoli centri abitati, si dovrebbero creare delle curve artificiali per poter rispettare il decreto per quanto riguarda le lunghezze dei rettifili; curve che gridano un po' il buon senso per un cittadino qualunque; se nella riqualifica di una strada dritta, si presenta ai cittadini un progetto dove ogni chilometro e mezzo creiamo una curva artificiale obbligatoria per legge, curve che invadono terreni privati già indicati come edificabili dai piani urbanistici dei comuni che si attraversano, sicuramente il costo economico sarebbe molto più elevato, (se fosse solamente un ampliamento dell'esistente basterebbe allargare la strada di pochi metri, occupando aree già di proprietà dell'ente proprietario della strada stessa in quanto pertinenze stradali o comunque occupate solo da recinzioni e già arretrate da codice).

Da quando ci sono state trasferite le risorse dalla Regione il grande problema è proprio l'applicare la normativa all'esistente, problema comune a tutti; come provincia stiamo studiando viabilità alternative, varianti ai tracciati esistenti che però si reimmettono, dopo il superamento dei centri abitati, sulla sede dell'esistente, quindi ci sarebbe una disparità di trattamento tra una strada riqualificata - quindi permeabile al tessuto urbano, satura di passi carrai, intersezioni a raso con diversi tipi di viabilità locale (strade comunali, vicinali, poderali, ecc) - che poi prosegue in variante su tracciato nuovo, di categoria C1, comportando standard di sicurezza molto più elevati rispetto ad un rizezionamento in sede, intervento molto più frequente per la natura del territorio anche extra urbano.

Come Amministrazione locale auspichiamo l'attuazione delle normative con l'emanazione delle linee guida che però non riversino le responsabilità delle scelte progettuali interamente sui progettisti; si è notato che non dando la normativa indicazioni univoche, ogni progettista, interpreta e applica le norme in modo "soggettivo": questo porta ad avere progetti di riqualifica o di nuove strade diversi dovuti alla diversa sensibilità dei tecnici progettisti.

Diventa però difficile, per un Responsabile del Procedimento, di fronte a delle norme non cogenti imporre un'interpretazione piuttosto che un'altra, perché poi la responsabilità è del singolo progettista; questo comporta poi che il committente dispone di diversi progetti stradali: a seconda di come il progettista ha interpretato la norma, i risegonamenti e i tratti in variante avranno attributi geometrici diversi: difficile spiegarlo ai non addetti ai lavori.