

*Intervento dell'On.le Piero Ambrosi, Assessore alle politiche delle infrastrutture e della viabilità della Provincia di Roma.*

Intervengo al vostro convegno a nome dell'amministrazione provinciale di Roma. Come veniva prima ricordato, chi riesce a stare in piedi in questi giorni è una sorta di superstite: eravamo in due ad essere invitati, è una buona media che almeno uno sia riuscito a partecipare. Partecipiamo con grande interesse anche perché riconosciamo che l'ACI soprattutto in questi anni, abbia aiutato molto l'azione degli amministratori locali. Voi sapete che il governo della strada spesso coincide con il fronteggiare emergenze quotidiane e noi riteniamo che, per esempio, il salone della sicurezza che è stato prima richiamato, vada attestandosi come un momento qualificato di confronto sulle politiche per la sicurezza stradale. Così è stato in questi anni e l'organizzazione di questo convegno, io credo, si inserisca come ulteriore elemento di utilità di questa riflessione che andiamo conducendo, non priva di alcune contraddizioni. Io vorrei fare alcune brevissime considerazioni. La prima è questa: la nostra Amministrazione, così come tante altre amministrazioni italiane, soprattutto di enti locali, si va guadagnando progressivamente un proprio profilo autonomo originale sul fronte, appunto, della sicurezza stradale. Lo fa non soltanto declamando gli argomenti, ma facendo delle precise scelte di bilancio, dedicando, pur nella difficoltà di ordine generale, per esempio, la metà dei proprio fondi che finanziano il piano delle opere viarie, per la realizzazione di opere che hanno una valenza esclusiva per la sicurezza stradale. Ecco, credo che anche in questo ci sia una sorta di mutamento culturale in atto negli strumenti amministrativi: prima la sicurezza veniva considerata un fattore, non dico residuale, ma assolutamente complementare rispetto alle problematiche della nuova e della grande viabilità. Eravamo abituati a misurare la qualità dei contenuti della nostra pianificazione sul numero dei km in più che venivano realizzati, utilizzando questo come parametro

per la bontà delle scelte amministrative. Noi abbiamo introdotto, stiamo introducendo, un criterio, ormai, stabile, permanente per quanto riguarda la nostra amministrazione, che è quello di riservare una quota sempre maggiore di risorse alla realizzazione di rotatorie, di marciapiedi, di pubblica illuminazione, di sistemazione di incroci, di bonifica di strade, di risistemazioni, facendo una scelta di campo molto precisa; lo abbiamo fatto nel 2004, stiamo ripetendo questo concetto, stiamo affermando questo indirizzo anche in sede di programmazione 2005 e ci sembra che questa azione venga particolarmente apprezzata. Il tema della sicurezza stradale è ampio: politiche per la sicurezza stradale vengono condotte con un'attenzione specifica, programmi di formazione, informazione, educazione e prevenzione, ma anche sotto il profilo della realizzazione delle nuove infrastrutture e della manutenzione e risistemazione delle vecchie infrastrutture stradali. Ecco, in questo senso, il tema della qualità della progettazione, viene ormai da noi identificato come uno dei perni di queste politiche perché anche qui ci troviamo di fronte a scenari diversi. Io qui non tocco assolutamente il tema generale della mobilità; ma non c'è dubbio che l'intensificazione della densità autoveicolare, che è un fenomeno inarrestabile (questo credo che per certi versi può far piacere ad alcuni, ma che indubbiamente, mette sempre più in crisi l'equilibrio tra quello che è il patrimonio dei beni utilizzabili e quelle che sono le concrete potenzialità) fa sì che oggi, anche in tema di progettazione, non si debba guardare soltanto alle condizioni di circolazione normale, e quindi su che cosa può succedere sulle nostre strade in condizioni ottimali, ma soprattutto quello che si può verificare quando, ripeto, la densità del traffico determina punti di collasso, punti di grande criticità. È quindi evidente che la stessa progettazione deve ormai alimentarsi di alcuni moventi che sono gli standard geometrici, ma anche quelli del rapporto tra autovetture e condizioni di aderenza alla strada. Noi stiamo conducendo, ormai da diversi mesi, un esperimento, abbastanza collaudato, sull'asfalto drenante che prima era una caratteristica soprattutto della rete autostradale e che oggi, invece,

sempre di più, caratterizza l'uso del materiale sulle strade extra urbane, su strade per noi, in un certo senso, normali, con la verifica di condizioni di assoluta migliorabilità del tessuto connettivo stradale, ben sapendo che si tratta di materiale più sofisticato, più avanzato e più costoso. Quindi questo è anche un prezzo, un costo di carattere sociale che viene richiesto all'utenza in funzione di una sempre maggiore sicurezza. Allo stesso modo, il tema della collocazione della segnaletica o dell'adeguatezza delle barriere. Ci sembra che chiarezza nell'ambito amministrativo, almeno per quello che riguarda le nostre realtà, ci sia e ci sia un impegno crescente per mettere in rete queste esperienze perché, semmai, uno dei limiti che abbiamo rilevato in questi anni, sta proprio nel fatto che molte amministrazioni, in modo a se stante, in modo autonomo conducono delle esperienze molto intelligenti che però non riescono a diventare patrimonio comune anche attraverso la crescita di un confronto sempre più serrato tra misure, strumenti ed obiettivi. L'ultima considerazione che volevo fare, mettendo un po' i piedi nel piatto rispetto al tema che occuperà soprattutto la prima parte del vostro convegno, riguarda l'applicazione della normativa. Il caso della Provincia di Roma è il caso di un ente che ha 2300 km di strade da governare, da monitorare per garantire su di esse interventi di manutenzione efficaci e periodici. Su questo rilevante patrimonio viario che è stato accresciuto negli ultimi anni anche dal trasferimento di arterie appartenenti all'ANAS fino al 2001, è vero che noi ci troviamo in un contesto particolare, ci troviamo forse nell'unica regione di Italia dove gran parte delle strade ANAS sono state riassorbite sotto il profilo della proprietà, della gestione, della disciplina amministrativa ed anche della manutenzione straordinaria dalla regione (in questo senso non do giudizi di merito, ma ci sembra che sia un esempio abbastanza atipico nel panorama nazionale); ebbene, su questi 2300 km di strade, noi ci troviamo ad applicare una normativa che ci fa tremare i polsi. Facciamo ovviamente riferimento soprattutto al decreto dell'aprile 2004 perché qui non è in discussione tutto ciò che riguarda la nuova viabilità. Che ci sia

la necessità di adeguarsi, soprattutto al nuovo codice della strada, credo sia una verità conclamata, poi ciascuno di noi, ovviamente, fa i conti con le proprie risorse, con le proprie possibilità, ma è evidente che in questi anni km e km di barriere di sicurezza sono state adeguate alla nuova normativa. Il discorso cambia quando parliamo della viabilità esistente, di quella che avevamo e di quella che, come dicevo prima, abbiamo, in parte, ereditato. Certamente non era funzionale l'istituto della deroga perché rimetteva comunque all'individuazione di altre normative non ancora calate nella nostra realtà, quindi, di fatto, non applicabili; ma non è una soluzione neppure l'inerzia rispetto a questo, perché noi non è che non ci rendiamo conto del fatto che, comunque, non si esce da questo stato di disagio con una separazione netta per cui ripeto, per quel che riguarda ciò che è nuovo dobbiamo fare il meglio possibile per adeguare a condizioni di sicurezza e anche per rinnovare, per modernizzare, quindi per offrire anche dei beni alla competitività tra i sistemi che ci sono, ma non si può dire: lasciamo indietro tutto quello che già esiste. È evidente che quello che c'è non deve essere abbandonato a se stesso, ma è pur vero che un atto di chiarezza necessario è quello di individuare sedi, modalità, che possano consentirci di intervenire criticamente sul patrimonio esistente potendosi basare su questo aspetto della qualità della progettazione, quindi di un concorso grande di idee che può venire da chi è portatore di esperienze in questo settore e può consentire di trovare misure più idonee. In questo senso noi abbiamo partecipato volentieri al vostro convegno per portare il nostro saluto e la nostra esperienza, ma anche, lo dico sinceramente, perché ci aspettiamo non solo delle utili provocazioni, ma anche delle idee su cui poter lavorare, idee da tradurre nella realtà amministrativa di ogni giorno. Grazie.