

*Intervento del Dott. Ing. Aldo Colombo, Dirigente Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità Regione Lombardia*

Sarò anch'io molto conciso quindi se magari dimenticherò qualcosa lo riservo per il dibattito successivo.

Innanzitutto in Lombardia delle norme lombarde? Questo è il tema che ci siamo posti in questi anni. Sicuramente la risposta è sì, sì con alcune precisazioni.

L'articolo 5 della legge regionale n°9 del 2001 integrata nell'arco del 2003 prevede che un regolamento della giunta regionale stabilisca norme tecniche per le strade che vengono realizzate in regione Lombardia.

Non solo, ma anche le deroghe hanno una disciplina autonoma, ossia saranno rilasciate dalla regione per alcune tipologie di strade e dall'ente proprietario delle strade per tutti gli altri casi.

Una fase transitoria di attuazione della legge, in attesa dell'emanazione del regolamento, già stabilisce che le norme regionali coincidono, per quanto riguarda evidentemente le sole caratteristiche degli assi stradali, con quelle del decreto ministeriale del novembre 2001.

Diciamo quindi che le nuove norme regionali definiscono sia le caratteristiche funzionali e geometriche per la costruzione e l'adeguamento dei tronchi viari sia la disciplina della concessione delle deroghe.

Come abbiamo fatto a definire queste nuove norme regionali?

Innanzitutto non siamo partiti da una autoreferenzialità regionale, ma abbiamo coinvolto nella discussione una serie di soggetti: gli enti proprietari in principal modo. Questo perchè gli enti locali, come diceva prima il collega della provincia di Roma e la stessa cosa si ripete in regione Lombardia, sono proprietari dell'85 % delle strade.

Ed è per questo che abbiamo dato vita a un gruppo di lavoro. Siamo partiti dall'analisi dell'attuale normativa, del decreto ministeriale del 2001, e abbiamo evidenziato una serie di problemi, tutti quelli che tra l'altro normalmente vengono indicati negli incontri che si fanno su questo argomento, a partire da quello svoltosi proprio presso il Ministero e il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici la scorsa estate.

Sulla base di questo spunto siamo partiti alla elaborazione del regolamento. Il regolamento regionale è stato quindi approvato lo scorso dicembre, il 23 dicembre 2004, ed è ora un atto adottato dalla giunta regionale in attesa di approvazione da parte del consiglio regionale.

Contestualmente abbiamo predisposto gli allegati tecnici cioè quelli che più riguardano la disciplina progettuale ed abbiamo definito le linee guida; queste ultime sono state approvate non più tardi di tre giorni or sono e pertanto sono già cogenti.

Che struttura hanno le norme regionali? Da un lato un regolamento che definisce gli ambiti di applicazione e la disciplina delle deroghe. La disciplina delle deroghe evidentemente va ad analizzare i presupposti per la deroga, la competenza al rilascio, come si diceva prima, la documentazione da predisporre e le modalità di valutazione. Dall'altro lato gli allegati tecnici che invece riguardano non solo gli assi stradali (per i quali attualmente, come si diceva prima, vale ancora in regione Lombardia il decreto del 2001) ma anche le linee guida che disciplinano le zone di intersezione, gli elaborati progettuali che devono costituire la base di un progetto e le analisi di traffico che devono essere effettuate prima della redazione del progetto.

Quali saranno i prossimi passi? Innanzitutto l'approvazione del regolamento da parte del Consiglio regionale: siamo prossimi alle elezioni e quindi ci aspettiamo che venga approvato entro il mese di settembre/ottobre. Per quanto riguarda le linee guida, dopo la loro emanazione, abbiamo deciso di proporre un periodo di sperimentazione,

quindi ci attendiamo proposte di modifica, integrazione, aggiustamento da parte degli enti attuatori, e poi si arriverà all'approvazione degli allegati tecnici da parte della giunta regionale, entro la fine dell'anno, per avere così il corpus normativo completo che varrà per le strade da realizzarsi in regione Lombardia.

Il fatto che la Lombardia emani norme proprie non è una decisione avulsa dal fatto che vi sia l'esigenza di una omogeneità a livello nazionale. E' anzi proprio quello che si vuol sperare: che l'esperienza maturata in Lombardia sia nell'elaborazione di norme aggiuntive sia nella correzione delle norme attuali possa essere da spunto, da base, per un confronto con tutti coloro che vorrebbero invece predisporre proprie norme in altre regioni o magari intervenire su base nazionale secondo altri principi.

Il regolamento regionale sulle norme stradali che cosa va a influenzare? I livelli di coerenza. E' stato oggetto di discussione prima: nel regolamento regionale ci saranno dei livelli di coerenza sulle nuove strade che riguardano alcuni parametri, mentre per altri parametri vi saranno indicazioni di orientamento, ma soprattutto sulla rete esistente ci sarà una coerenza progressiva, ossia il fatto che nei lavori di adeguamento si dovranno attuare quegli interventi che ciascun ente intenderà effettuare o il progettista intenderà proporre fornendo però un'ottica di risoluzione a tutti gli altri parametri che riguardano l'infrastruttura per renderla poi pienamente a norma.

Non solo, verranno fatte specifiche distinzioni tra l'ambito urbano e l'ambito extra urbano, e anche sulla tipologia di coerenza dei vari aspetti.

La velocità di progetto è un altro elemento che viene toccato, così come viene introdotta la tipologia dell'autostrada regionale. Voi sapete che la legge regionale del 2001 costituisce la base per la concessione di autostrade regionali (una è già in corso di affidamento: è l'autostrada

Cremona – Mantova) ed anche per questo il regolamento prevede una tipologia e una sezione stradale ad hoc.

Vengono definiti dei criteri per la definizione dei parametri di aderenza, così come i diagrammi di velocità, ma anche alcune valutazioni sulla sicurezza in galleria.

Le zone di intersezione sono un argomento totalmente nuovo per quanto riguarda la normativa italiana cogente, ma non nuovo per quanto riguarda la normativa europea.

Abbiamo perciò preso spunto da normative estere, quelle più note, che tra l'altro vengono normalmente utilizzate da tutti i progettisti. La nostra attenzione su questo punto è stata massima in quanto negli ultimi 4 anni si sono eseguite in regione Lombardia centinaia e centinaia di interventi di messa in sicurezza di intersezioni, soprattutto rotatorie, e non avere una normativa cogente di riferimento ha indotto spesso ad errori o sviste di progettazione. Ed è per questo che è nata l'esigenza immediata di dare un punto di riferimento.

Le norme sulle intersezioni forniscono, ad esempio, criteri generali di impostazione, modalità di calcolo della capacità delle rotatorie, elementi a riguardo della visibilità delle stesse e sul concetto di curva di riflessione; particolare attenzione è stata posta anche sull'attraversamento dei pedoni. Spesso su questi argomenti si vedono soluzioni ampiamente contrastanti e contro i normali criteri di sicurezza.

Abbiamo introdotto, e riteniamo di non aver visto altrove una proposta analoga, alcuni criteri sul dimensionamento delle rotatorie. Qui vedete una esemplificazione di quello che contengono le nostre linee guida, ossia come a seconda della tipologia di rotatoria alcuni elementi geometrici possano essere definiti eppur con alcuni margini di variazione; margini che sono quelli all'interno dei quali noi riteniamo che debba muoversi un progettista per poter proporre una soluzione coerente ed efficiente.

Dopo le norme per l'intersezione a raso, abbiamo dato alcuni altri spunti per le intersezioni a due livelli.

Altro elemento che invece abbiamo ritenuto di trattare con le normative regionali è stato il tema degli elaborati progettuali.

Ci siamo resi conto che l'elencazione che viene fatta all'interno della legge Merloni, degli elaborati progettuali per la progettazione di infrastrutture stradali, è ampiamente insufficiente e quindi ci siamo permessi di andare a indicare quali sono gli elaborati specifici per l'approfondimento del progetto preliminare, definitivo, esecutivo, ma anche - per la caratterizzazione di un intervento stradale - quegli elaborati che devono essere obbligatoriamente presentati quando si eseguono progetti. Questo proprio per andare incontro a una esatta identificazione non solo del progetto ma anche delle ipotesi che hanno portato alla soluzione prescelta.

Non solo, ma si è intervenuti anche sulle le analisi di traffico che stanno diventando sempre più un elemento fondamentale. Spesso ci troviamo di fronte a progetti che sono sviluppati senza una coerente analisi di traffico. In regione Lombardia, a seguito anche di una indagine origine destinazione svoltasi nell'anno 2002, siamo in grado di dare e fornire alle amministrazioni elementi certi sulle macro movimentazioni di portata regionale, ma chiediamo che quando si progetti una strada - anche un solo piccolo intervento - vengano fatte analisi di traffico secondo i criteri che appunto nelle linee guida abbiamo definito.

Per gli assi stradali principali, quindi per le strade e per gli itinerari di lunga gittata, abbiamo anche ridefinito rispetto alle normative HCM quali sono i livelli di servizio calibrati sul caso lombardo, che come purtroppo in gran parte delle altre regioni d'Italia hanno livelli di servizio, sono leggermente diversi alle praterie dove si possono realizzare strade americane.

Concludo solamente con alcuni accenni. Prima sentivo dire dal professor Domenichini che c'è un altro corpus normativo che evidentemente farà da corollario alle norme tecniche. Volevo solo accennare al fatto che in regione Lombardia un anno fa abbiamo approvato le linee guida per la classificazione delle strade e lo scorso mese di dicembre abbiamo approvato la classificazione e qualificazione della rete stradale lombarda. Inoltre da 5 anni implementiamo il catasto regionale finanziando soprattutto le province.

Non solo, nell'ambito del monitoraggio del traffico in regione Lombardia abbiamo stanziato risorse agli enti locali per avere 250 circa stazioni di monitoraggio i cui risultati sono su web.

Per quanto riguarda invece la manutenzione ci stiamo attrezzando. La norma regionale prevede che vengano stabiliti standard prestazionali e criteri di manutenzione: insieme ad eminenti esponenti del mondo accademico e agli enti locali stiamo predisponendo – e speriamo per la fine dell'anno di emanare - norme a riguardo di questa tematica. Grazie.