

Bolzano, il difensore civico su Internet

Anche il difensore civico dell'Alto Adige è ora raggiungibile via Internet. I cittadini interessati potranno prendere contatto al seguente indirizzo e-mail: ombudsman@consiglio-bz.org. Nel sito sono riportate informazioni su temi quali la difesa del cittadino, l'attività del difensore civico, il calendario delle consultazioni periferiche. L'indirizzo Internet è: www.consiglio-bz.org/ombudsman.



Case popolari, a Genova nuovi criteri

Diventa più flessibile e trasparente l'assegnazione delle case popolari del Comune. L'assessore al Patrimonio, Claudio Basso, ha presentato la delibera con cui la Giunta ha stabilito i nuovi criteri che «disegneranno» la graduatoria dei futuri beneficiari. Tra i parametri: reddito basso, sentenza e avviso di sfratto, separazione e divorzio, malattie ed invalidità. Il patrimonio immobiliare del Comune conta 8000 alloggi.

l'intervista

5

La viabilità

Da gennaio passeranno alle Regioni 30mila chilometri della rete viaria. Il ministro dei Lavori pubblici spiega gli effetti del trasferimento e le funzioni dell'Anas

Enrico Micheli

«È ora di cercare nuove strade»

ROSSELLA DALLO

Da

al prossimo gennaio le Regioni dovranno affrontare una nuova fase del decentramento: quella del trasferimento di 30mila chilometri di strade finora gestite dall'Anas per conto dello Stato. Ne parliamo con il ministro dei Lavori pubblici, Enrico Micheli.

Che cosa significa realmente trasferire competenze alle Regioni in materia di rete stradale, e quali significati assumono le funzioni di indirizzo, programmazione e controllo che la riforma federalista prevede per le Regioni?

«Il sistema normativo delineato nel quadro della riforma prevista dalla legge n. 59/97, in materia di viabilità da trasferire alle Regioni, individua tre diversi livelli funzionali: trasferimento alle Regioni delle funzioni di programmazione e coordinamento della rete viaria non riconducibile a quella individuata come rete di interesse nazionale; attribuzione alle Province delle funzioni di progettazione, costruzione e manutenzione della rete conferita secondo le modalità e i criteri fissati dalle leggi regionali; previsione di moduli organizzativi e di coordinamento per la progettazione, esecuzione e gestione di infrastrutture di interesse interregionale.

«È inoltre previsto l'affidamento temporaneo da parte degli enti territoriali all'Anas delle funzioni di progettazione, costruzione, esecuzione, manutenzione e gestione delle strade, nel caso in cui tali enti non siano ancora dotati di risorse e strumenti organizzativi adeguati.

«La finalità che il nuovo assetto delle competenze mira a perseguire, in un quadro più generale di riforma della P.A., è in primo luogo quello di rendere più agevole, efficiente ed efficace l'intervento dello Stato nel comparto infrastrutturale stradale, superando le difficoltà e le inefficienze che fino ad oggi si sono registrate in tale settore, dovute a carenze tecnico-amministrative e a problemi di ordine finanziario. Questo obiettivo può essere rag-

giunto attraverso il mantenimento in capo allo Stato delle competenze di pianificazione generale, di quelle sui grandi assi infrastrutturali di rilevanza transnazionale e sugli itinerari di interesse nazionale ed il conferimento alle competenze regionali di strade a rilevanza regionale o interregionale.

«Ma, al di là degli assetti istituzionali, è necessario un cambiamento radicale, nel sistema di programmazione e di gestione della viabilità nel nostro paese. Questo processo di riforma va collocato all'interno di una più generale riorganizzazione dell'intero sistema dei trasporti e di una nuova politica per le infrastrutture che abbia come obiettivo prioritario il riequilibrio intermodale».

E quali «oneri» determinano tali funzioni?

«Quanto agli oneri di spesa, la legge n. 59/97 ha fissato il duplice principio della contestualità tra conferimento delle funzioni e assegnazione delle correlate risorse finanziarie, umane e strumentali, e quello della corrispondenza, in termini quantitativi, tra le risorse e i beni utilizzati dallo Stato per l'esercizio delle medesime funzioni prima del trasferimento e le risorse e i beni che verranno assegnati alle Regioni e agli Enti locali per far fronte ai medesimi compiti. Va comunque osservato che difficilmente in una prima fase la riforma potrà attuarsi a costo zero, con una compensazione



tra minore spesa statale e maggiori costi che Regioni ed Enti locali devono sostenere in correlazione con le nuove funzioni.

«D'altra parte negli anni più recenti l'entità dei finanziamenti assegnati per la manutenzione ordinaria e straordinaria della rete stradale è risultata largamente sottodimensionata rispetto alle esigenze di

recupero e di adeguamento della nostra dotazione infrastrutturale a livello stradale, determinando probabilmente un deficit dei livelli di sicurezza della nostra rete su alcuni itinerari che è un dato che occorre rapidamente superare».

Non si rischia di eliminare una costosa voce di spesa per le casse dello Stato e di aggiungerla, invece,

su quelle regionali e, in successione, a cascata sui bilanci degli Enti locali?

«La riforma deve costituire un'opportunità per individuare modelli organizzativi più efficienti, flessibili e snelli e un sistema più razionale di attribuzione delle responsabilità gestionali. Questa esigenza è presente sia con riferimento al riordino

dell'Anas, sia per quello che attiene alla copertura funzionale dei compiti amministrativi conferiti alle Regioni e agli Enti locali. Le Province hanno nel nostro sistema una consolidata esperienza nel settore della viabilità. Pertanto, fermo restando il ruolo di programmazione regionale, il processo di riforma dovrebbe valorizzare il livello degli Enti locali per i compiti di gestione e manutenzione della rete di interesse subregionale.

«Va ricordato che lo schema di decreto legislativo di riordinamento del sistema degli enti pubblici nazionali, varato dal Consiglio dei ministri in attuazione della legge 59, rimanda a un successivo regolamento il "riordino dell'Anas", confermando la sua natura di "ente pubblico economico" e precisando che "l'ente è sin d'ora autorizzato, nel rispetto delle norme comunitarie, a costituire società miste con Regioni, Province e Comuni, per la progettazione, costruzione e manutenzione delle strade di rispettiva competenza e ad esercitare le attività di progettazione, costruzione e manutenzione anche nell'interesse di Regioni, Province e Comuni". La prospettiva verso la quale si sta operando è quella tendenziale di riduzione dell'area gestionale soggetta a vincoli pubblicitari, di potenziamento del sistema delle autonomie, di snellimento degli apparati, di rilancio della operatività gestionale e di contenimento delle spese

logistiche attraverso l'utilizzazione comune di strutture. Se non si coglieranno appieno queste opportunità di razionalizzazione, c'è effettivamente il pericolo di una moltiplicazione incontrollata dei centri di spesa senza apprezzabili risultati in termini di efficienza di servizio».

Nell'Intesa approvata dalla Conferenza Stato-Regioni i presidenti hanno comunque posto l'accento sulla necessità che il trasferimento di competenze sia accompagnato da adeguate risorse...

«Come ho già accennato, il trasferimento delle risorse connesse al conferimento di funzioni in materia di viabilità di interesse regionale tiene conto dei principi di contestualità e di correlazione, fermo restando che, per la quantificazione delle risorse complessive da trasferire, occorrerà preliminarmente determinare le risorse necessarie all'esercizio delle funzioni di gestione ed incremento della rete di interesse nazionale nella definitiva configurazione che questa assumerà con un decreto legislativo in corso di emanazione.

«Sulla base del principio generale di congruità della copertura finanziaria delle competenze trasferite, il D.Lvo 112/98 stabilisce, tra l'altro, che le risorse da trasferire alle Regioni e agli Enti locali debbano essere quantificate tenendo conto dei beni e delle risorse utilizzati dallo Stato in un arco temporale pluriennale. Il parametro di riferimento è quello degli stanziamenti definitivi per un periodo che va da 3 a 5 anni per la quantificazione della spesa media storica sostenuta dallo Stato per lo svolgimento delle stesse funzioni. Tale principio è stato ribadito dalla Conferenza Stato-Regioni in sede di intesa sul decreto legislativo relativo alla rete nazionale, dove le Regioni hanno con forza sottolineato che l'efficacia della riforma deve restare subordinata al verificarsi di queste condizioni».

Lei esclude finanziamenti, come un tempo, in larga parte a fondo perduto. Quali altri strumenti di autosostentamento potrebbero attivare le Regioni, che non siano un aggravio di imposte e accise sulle tasche dei cittadini?

«Di recente il Governo si è impegnato a dotare le Regioni di adeguati strumenti di reperimento delle risorse finanziarie, nell'ottica di un normale svolgimento "a regime" delle proprie funzioni e di quelle trasferite in attuazione della legge n. 59/97. In particolare si prevede l'introduzione di un nuovo sistema di finanziamento basato sul rafforzamento dell'autonomia impositiva delle Regioni stesse e sulla contestuale e conseguente riduzione della potestà fiscale dello Stato. Tale principio si è tradotto in una norma contenuta nella legge recante: «Disposizioni in materia di perequazione, razionalizzazione e federalismo fiscale» che prevede la sostituzione dell'attuale sistema di finanza derivata, in base al quale le Regioni usufruiscono dei trasferimenti di parte del gettito erariale, con un diverso modello che prevede l'assegnazione delle compartecipazioni ad alcuni tributi erariali, anche a copertura degli oneri derivanti dall'esercizio delle funzioni trasferite in attuazione della legge 59/97».

Infine, se abbiamo capito bene il nuovo ruolo dell'Anas al servizio delle Regioni, quali veri vantaggi ne verranno alla viabilità e agli utenti: strade meglio tenute, o anche qualche servizio in più?

«La formula adottata per il riordino dell'Anas in sede di decreto legislativo sugli enti pubblici si caratterizza in termini di flessibilità organizzativa che deve essere accompagnata da un forte tasso di professionalizzazione tecnica per valorizzare la capacità sicuramente presenti nella struttura dell'Ente. Lo scenario ipotizzato, con soluzioni non necessariamente omogenee su tutto il territorio, è quello di dare efficienza al settore, produttività alla spesa, maggiore partecipazione delle autonomie locali alle decisioni di adeguamento e gestione della rete, salvaguardando la capacità e professionalità dei compartimenti e delle strutture tecniche direzionali dell'Anas nelle singole aree regionali».

PROGETTO ITINERANTE

Headline tour per dire stop alle morti del sabato sera

I dati statistici riferiti all'incidentalità sulle nostre strade sono allarmanti. Ogni settimana veniamo informati, attraverso un vero e proprio "bollettino di guerra", di morti e di feriti per incidenti automobilistici che avvengono sulle strade e sulle autostrade della Penisola. Il problema dell'educazione alla sicurezza stradale rappresenta senza dubbio uno dei nodi fondamentali da affrontare per ridurre il più possibile il numero degli incidenti. È in questo senso che si vanno sviluppando alcune iniziative che risultano però ancora troppo isolate e poco diffuse. Una di queste è "Headline Tour '99", un progetto itinerante che, in una serie di incontri con oltre 10.000 ragazzi di tutta Italia, attraverso una serie di tappe all'interno di palasport, teatri e aule magne, ha cercato di sensibilizzare gli studenti su alcuni dei più gravi problemi generazionali del momento: il dramma degli incidenti stradali nei week-end, la diffusione nell'uso dell'ecstasy, il problema alcool. Durante gli incontri le testimonianze di ragazzi diventati paraplegici in seguito al "classico" incidente del sabato sera, si sono alternate al racconto di chi, giovanissimo, ha già trascorso un lungho periodo della propria vita in comunità terapeutica per liberarsi dalla tossicodipendenza da ecstasy. Sono stati anche proiettati spot preventivi realizzati in tutto il mondo e si è discusso della loro efficacia e di quello che poteva essere fatto sia a livello locale che nazionale. Headline Tour '99 è nato da un'idea di Radio Dimensione Suono, in collaborazione con l'Osservatorio per l'Educazione stradale e la sicurezza della Regione Emilia-Romagna e col fondamentale supporto della Società Diesel. All'iniziativa hanno aderito anche la Regione Lazio, la Provincia di Milano, il Provveditorato agli studi di Ancona, unitamente ad altre istituzioni. Iniziato con successo il 7 aprile scorso presso il liceo "Mamiani" di Roma il Tour si è concluso alla fine di maggio con un totale di 20 tappe attraverso l'Italia, svoltesi tutte durante l'orario scolastico.

Headline Tour '99 rappresenta anche l'iniziativa del rinnovato Osservatorio Regionale per l'Educazione Stradale e la Sicurezza dell'Emilia-Romagna che, a nove anni dall'istituzione ha recentemente cambiato volto accentuando il proprio carattere di struttura di servizio e di raccordo tra quanti (istituzioni, enti, privati ed associazioni) si occupano a vario titolo di promozione della sicurezza stradale. Tra le novità sono da segnalare la "Bottega delle idee e dei progetti" vero e proprio "serbatoio" di iniziative, informazioni, ricerche e dati su questo settore e il Comitato tecnico scientifico dell'Osservatorio nel quale figurano, tra gli altri, Antonio Ghini, responsabile della comunicazione della Ferrari, del fotografo Oliviero Toscani, di Carlo Benedetto, ordinario di "Teoria delle infrastrutture viarie" all'Università di Roma 3, di Franco Taggi dell'Istituto Superiore di Sanità e di Franco Frabboni ordinario di pedagogia all'Università di Bologna.

L'Osservatorio, diretto da Emanuela Vezzali Bergamini, ha anche promosso in questi anni numerosissime iniziative: dai manifesti shock di Oliviero Toscani ("Modello quattro pirla in meno"), ai messaggi di Radio DeeJay; dalle campagne promozionali sul nuovo Codice della strada, sul casco obbligatorio, sulle cinture di sicurezza, sulla velocità, sul sabato sera e così via.

G.C.

per chi si è perso qualche film
ma non ha perso la pazienza.



Se vi siete persi un film, un libro, un CD musicale, un CD Rom, un album di figurine, da oggi per voi c'è il nuovo servizio clienti l'U multimedia.

06.52.18.993

l'U

multimedia

L'occasione colta

Basta una telefonata per ricevere gli arretrati.

