



Imola. In tempi di spending review, e quindi di tagli alla spesa corrente degli enti pubblici, diventa molto difficile per una Provincia od un Comune assicurare il rapido ripristino delle condizioni di sicurezza stradale a seguito dei danni provocati dagli incidenti o dalla perdita del carico (a volte anche costituito da materiale inquinante).

L'abbattimento di segnaletica o di parapetti, il danneggiamento del fondo stradale, il versamento di liquidi fuoriusciti dai mezzi incidentati rappresentano gli esempi più frequenti, che non solo costituiscono un costo per la comunità, ma possono pure determinare altri incidenti, anche molto gravi. Basti pensare alla più classica chiazza d'olio sulla quale può sbandare un altro mezzo, a due o quattro ruote.

Secondo l'Analisi dell'incidentalità stradale nella provincia di Bologna, pubblicata nel 2013 dall'Ufficio di statistica dell'ente bolognese, nel 2012 (ultimo dato al momento pubblicato) nella rete viaria provinciale sono avvenuti ogni giorno 10 incidenti con 14 feriti, con un decesso ogni 5 giorni. Dato che fa riflettere, sebbene sia in costante calo dal 2006, anno che aveva fatto segnare ben 1.500 incidenti in più rispetto al 2012. L'imprevedibile spesa per il ripristino e la messa in sicurezza delle aree coinvolte può quindi incidere parecchio nel bilancio. Si parte da interventi minimali, come la pulizia della sede stradale dai rottami o dai liquidi dispersi, per arrivare alla più delicata bonifica ambientale, fino all'apertura di cantieri, anche di grandi dimensioni, per la ricostruzione di tratti di carreggiata o il rifacimento di infrastrutture più complesse.

Tutto ciò richiede mezzi adeguati e personale reperibile e competente. Come fare allora per garantire la riparazione a regola d'arte dei danni alla cosa pubblica e nel contempo assicurare agli automobilisti la percorrenza di un tratto di strada tornato sicuro? Una soluzione che si può definire virtuosa è quella adottata dalla Provincia di Bologna. L'ente di via Zamboni, un paio di anni fa, attraverso la sua società in-house Area Blu, ha emesso infatti un bando europeo per affidare questa tipologia di interventi a un'impresa privata, ma senza pesare sui contribuenti. «L'idea - spiega Marino Casadio, responsabile tecnico di Area Blu - consiste nell'affidare questo tipo di operatività a un soggetto esterno, privato, che rispetti un rigido protocollo, assicurando l'intervento entro i trenta minuti su tutta la rete stradale provinciale. A dare il via all'intervento è il nostro call

SICUREZZA / Provincia di Bologna esempio virtuoso

A Imola la centrale operativa per il ripristino delle strade

Fondamentale intervenire dopo gli incidenti, attraverso regole che garantiscono trasparenza e qualità. La necessità del Pubblico diventa così un'opportunità per le piccole e medie imprese.

center, sempre operativo». L'azienda privata che interviene sulla scena dell'incidente ed esegue gli eventuali lavori di ripristino non manderà però il conto all'ente pubblico, ma si rivolgerà direttamente alle compagnie assicuratrici, avviando così una trattativa fra soggetti di diritto privato (la ditta che ha riparato il danno e l'assi-

curazione di chi lo ha provocato), al fine di raggiungere un accordo considerato equo da entrambe le parti, come avviene in tutti i casi di incidente coperto dalle polizze Rc Auto. «Ho iniziato a lavorare a questa idea di protocollo dal 2010», spiega Davide Parmeggiani, direttore del settore Lavori pubblici della Provincia di Bologna.

Poi c'è stata una lunga fase di verifiche e modifiche per arrivare a una soluzione ottimale. «Abbiamo voluto studiare ogni dettaglio - continua Parmeggiani -, per rispondere appieno alle nostre esigenze. E direi che oggi il meccanismo funziona molto bene e siamo soddisfatti. Grazie al grande impiego della tecnologia, che ci consente

di avere immagini in tempo reale geo-referenziate, noi stessi dagli uffici della Provincia possiamo tenere sotto controllo tutte le fasi degli interventi ed eseguire delle verifiche, particolarmente dove se ne tiene conto che siamo solo al primo anno di attività. Per questo siamo impegnati in un attento monitoraggio, con rapporti periodici al Consiglio provinciale. Possiamo dire che stiamo regolando il meccanismo con l'intento di migliorarlo sempre».

Altre esperienze di convenzione sperimentate in Italia si limitano alla rimozione dei veicoli incidentati o ad una pulizia della sede stradale, oppure mancano di adeguati strumenti di controllo. Quello bolognese è dunque un buon esempio di come la necessità del Pubblico diventa opportunità di lavoro per le piccole e medie imprese del territorio, attraverso regole e protocolli adeguati che garantiscano trasparenza e qualità delle prestazioni. «Negli anni passati, precedenti ai vincoli del Patto di stabilità - spiega ancora Parmeggiani -, erano i nostri uffici, coi nostri cantonieri, che intervenivano laddove gli incidenti provocavano danni al nostro patrimonio. Successivamente i nostri uffici facevano partire le richieste di risarcimento alle assicurazioni. Un po' per cultura, un po' per le dinamiche della pubblica amministrazione, i tempi per il risarcimento si dilatavano moltissimo ma, per garantire la sicurezza all'utente della strada, i lavori venivano eseguiti ugualmente, anticipando le spese indipendentemente dall'entità del risarcimento che avremmo ottenuto».

In più va aggiunto che dal 2001 a oggi il personale cantoniere si è ridotto di 70 unità e, com'è noto, le assunzioni sono bloccate. «La Provincia di Bologna - conclude Parmeggiani - gestisce ben 1.400 chilometri di strade e, con le risorse e i limiti di spesa attuali, la scelta organizzativa che abbiamo compiuto, per non ridurre la qualità dei servizi, è stata quella di mantenere in capo al personale interno le attività più produttive, cioè quelle che si possono programmare, ed esternalizzare quelle extra-ordinarie. L'attività di intervento e di ripristino a seguito di incidenti appartiene, evidentemente, a quest'ultima categoria».

ma.c. ▲



Il funzionamento del pronto intervento

A spiegarci come funziona questa innovativa soluzione è l'ufficio tecnico di Area Sicura, il consorzio imolese fondato nel 2012 da Zini Elio Divisione Impianti e cooperativa Cims, proprio per partecipare al bando provinciale. «Quando avviene un incidente stradale veniamo attivati secondo i protocolli stabiliti con l'ente. Oltre alle forze dell'ordine, il personale abilitato alla chiamata è quello dell'ente di riferimento, a seconda che la strada sia comunale o provinciale». Area Sicura, che è convenzionata per intervenire in tutto il vasto territorio della provincia di Bo-

logna, è chiamata a garantire l'arrivo sul posto entro trenta minuti. E a garanzia di ciò sono state fissate delle pesanti penali. «La tempestività è resa possibile grazie a una quindicina di squadre dislocate in tutta la provincia e coordinate dalla centrale operativa imolese, certificata a norma Uni En Iso 15838:2010».

Non appena giunta sul posto la squadra invia la propria posizione al software attraverso il quale si può controllare in tempo reale tutto lo svolgimento dell'intervento. Successivamente potrebbe rivelarsi necessario un altro intervento, come la ricostruzione di un manto di asfalto o di un guard-rail. In tal caso, una volta ottenuta l'autorizzazione dell'ente, si procederà all'esecuzione.



NELLE FOTO IN ALTO: LE SQUADRE DI PRONTO INTERVENTO DEL CONSORZIO «AREA SICURA» HANNO IN DOTAZIONE FURGONI, CAMION E L'ATTREZZATURA NECESSARIA AL RIPRISTINO DELLA PERCORRENZA (FOTO MAURO MONTI)