

Edilizia e Territorio

Sicurezza ponti/2. Province: «Fondi azzerati negli ultimi anni, servirebbe un miliardo in più all'anno»

4 ottobre 2018 - A.A.

Tra interventi urgenti e fondi ordinari l'Upi stima un fabbisogno aggiuntivo di 1,7 miliardi nel 2019, 1,2 nel 2020, 817 milioni dal 2021

«A partire dalla legge di riforma delle Province» (la legge Delrio 2014) - ha spiegato l'Upi in conferenza stampa, Unione Province - «dal 2015 in poi, i finanziamenti statali per la manutenzione delle strade sono stati azzerati, zero euro all'anno. Così nel 2015, 2016 e 2017». «Bloccare le risorse per la manutenzione straordinaria delle strade - dice il presidente Achille Variati (Pd), pesando le parole - è stata una scelta criminale». «Solo da quest'anno - prosegue - sono stati stanziati con la legge di Bilancio e il decreto Delrio di gennaio 120 milioni per il 2018 e 300 all'anno per i prossimi quattro anni, Si tratta di risorse però ancora insufficienti: dai nostri calcoli servirebbero almeno altri 250 milioni all'anno per la manutenzione straordinaria delle strade (un fondo da 1,5 miliardi in sei anni) e 280 milioni all'anno di spesa corrente per la manutenzione ordinaria di strade e scuole provinciali».

«Queste sono risorse che servirebbero "a regime" - spiega l'Upi - che si dovrebbero aggiungere ai [tre miliardi di messa in sicurezza straordinaria emersi dal monitoraggio](#)» (730 milioni opere urgenti, 1,7 mld opere pluriennali, 566 milioni monitoraggio strade). L'Upi fa notare che per la manutenzione straordinaria l'Anas dispone di finanziamenti annui pari a 22mila euro a km, «mentre noi - spiega il vice-presidente Carlo Vercellotti (Forza Italia) - ne abbiamo 2mila a km» (in realtà i 300 milioni l'anno del decreto Delrio diviso 100mila km fa 3mila euro, ma poco cambia, ndr). «Chiediamo almeno un raddoppio di questo fondo pluriennale (6 anni), oggi da 1,6 miliardi», dunque 250 milioni in più all'anno.

«Ricordiamo - spiega l'Upi - che nel 2009 le Province avevano a disposizione 1,947 miliardi di euro all'anno per gli investimenti» (strade e scuole in gran parte), «scesi a 1,3 miliardi nel 2013 e crollati nel 2018 a 712 milioni (dati Siope)». Seicento milioni in più all'anno (i 266 mln Delrio dal 2019 + altri aggiuntivi) farebbero risalire agli 1,3 miliardi del 2013.

«Per la gestione delle nostre funzioni fondamentali (strade e scuole) - aggiunge inoltre l'Upi - la spesa corrente è crollata da 2,168 miliardi nel 2010 a 1,387 miliardi nel 2015» (fonte: conti consuntivi, ultimo anno disponibile). «Per questo - spiega Variati - chiediamo, a partire dalla prossima legge di Bilancio, uno stanziamento aggiuntivo a regime di 280 milioni all'anno, per superare lo squilibrio di parte corrente, consentendo il ripristino della ordinaria capacità di programmazione finanziaria annullata dalle manovre finanziarie degli ultimi anni».

C'è dunque un'emergenza sicurezza sulle strade provinciali. Risorse per la manutenzione straordinaria azzerate dal 2015 a oggi, 1.918 ponti già monitorati e con opere urgenti per 730 milioni di euro da fare subito, e altre 14mila opere da sottoporre a monitoraggio, con costi per 566 milioni. Risorse per la manutenzione straordinaria da aumentare di almeno 250 milioni all'anno, e per la gestione ordinaria di strade e scuole da aumentare di altri 280 milioni. «Siamo pieni di ricorsi di cittadini danneggiati dalle buche stradali - spiega l'Upi - ci chiedono i danni e le procure ci mettono spesso sotto inchiesta per omicidio colposo, ma le responsabilità andrebbero cercate in chi in questi anni ha tagliato i finanziamenti».

Ma quanto valgono queste richieste per il bilancio dello Stato? Secondo i calcoli di Radiocor Plus 1,7 miliardi di euro di cassa nel 2019, 1,2 miliardi nel 2020, e 817 milioni a regime all'anno dal 2021.

L'Upi chiede a regime, per compensare (solo in parte) i tagli degli anni scorsi 266 milioni in più all'anno per la manutenzione straordinaria delle strade (raddoppio del fondo Delrio da 1,6 miliardi in 6 anni) e 280 milioni per la manutenzione ordinaria (spesa corrente) di strade e scuole. Dunque: 530 milioni in più all'anno "a regime". Però il monitoraggio delle strade ha fatto emergere interventi urgenti (già progettati) per 730 milioni, piccole opere di importo medio 1,2 milioni, la cui spesa è stimabile in due anni (tra progettazione, bando, affidamento e lavori), dunque 365 milioni nel 2019 e 365 milioni nel 2020. Sempre il monitoraggio ha messo in evidenza la necessità di fare al più presto monitoraggi approfonditi su 14.089 opere, per una spesa di 566 milioni; incarichi ad esperti, pochi mesi di attività, tra bando e incarico si dovrà spendere tutto in un anno. Infine vanno aggiunti gli 1,7 miliardi per gli interventi Priorità 2 e 3 sulle 5.931 opere monitorate, in sei anni fa 287 milioni all'anno.

Dunque nel 2019: 530 + 365 + 566 + 287 = 1.749 milioni.

Nel 2020: 530 + 365 + 287 = 1.182 milioni.

Dal 2021 i 530 a regime + i 287 per Priorità 2 e 3 = 817 milioni

Questo naturalmente senza considerare **il monitoraggio che sarà effettuato sulle 14mila opere**: facendo una **stima per analogia**, se le opere a rischio fossero il 32% come sulle 5.900 opere d'arte già monitorate, e il costo per intervento si aggirasse come per le Priorità 1 sugli 1,2 milioni di euro, ebbene **emergerebbe un fabbisogno urgente per opere a rischio sicurezza per circa 5,7 miliardi di euro**.

© RIPRODUZIONE RISERVATA