

L'emergenza

L'allarme sicurezza su strade e ponti "Senza manutenzione 100mila chilometri"

**Le Province: da quattro anni tagliate tutte le risorse necessarie alla gestione della rete viaria interna
 "Per le opere a rischio servono almeno 2,5 miliardi"**

FABIO TONACCI, ROMA

Concentrata sul dito delle macerie del Ponte Morandi, l'Italia non sta vedendo la luna. E la luna, in tema di strade, viadotti e gallerie a rischio, è una rete di circa 100mila chilometri di viabilità provinciale su cui nessuno, da almeno quattro anni, ha denaro da spendere per la manutenzione straordinaria. Termine divenuto familiare dopo la tragedia di Genova, questo della manutenzione straordinaria: comprende quei costosi interventi per rattoppare l'asfalto, rifare i guardrail, mettere in sicurezza i vecchi ponti, riparare eventuali errori di progettazione. Il presidente dell'Unione province d'Italia, Achille Variati, che è uomo di buon senso, non ci gira attorno: «Non abbiamo più soldi, lo Stato se li è presi quasi tutti. Come facciamo ad aprire i cantieri?».

Variati ha dato anche un nome alla capillare innervatura provinciale della penisola. Le strade dell'eguaglianza. «Perché collegano l'entroterra italiano, le campagne, i paesini più remoti, alla colonna vertebrale delle autostrade e delle statali gestite da Anas. Da esse dipende lo sviluppo economico locale».

Dopo il crollo del Morandi, il ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli ha chiesto a tutti gli enti locali un monitoraggio delle opere a rischio e l'indicazione del fabbisogno per realizzare gli interventi di messa in sicurezza. Mercoledì prossimo saranno presentati i risultati raccolti dagli enti provinciali, ma stando a quanto risulta a Repubblica, il fabbisogno si aggirerà sui 2,5 miliardi di euro.

Province e città metropolitane gestiscono attualmente 130.000 chilometri di rete italiana e 30.000 tra ponti e gallerie. Al netto delle città metropolitane, alle province tocca la responsabilità di circa 100.000 chilometri. Peccato però che, da quando è partita nel 2013 la battaglia politica per abolirle, abbiamo le casse perennemente semivuote. Una battaglia neanche vinta, tra l'altro, rimasta appesa a proclami e leggi a metà: alle 76 province italiane, infatti, è rimasta la delega su scuole e viabilità, ma contemporaneamente hanno visto più che dimezzarsi il budget a disposizione. Lo Stato fa un prelievo forzoso (definito "irragionevole" dalla Corte dei Conti) sulle loro entrate, rappresentate da un'aliquota d'imposta sulle assicurazioni auto e sui passaggi di proprietà dei veicoli. «Il risultato è che abbiamo dovuto ridurre del 60 per cento gli investimenti e le manutenzioni su strade e scuole», ammette Variati. Quel poco che entra in bilancio lo utilizzano per servizi come la cura del verde pubblico, la pulitura delle strade dalla neve, le riparazioni urgenti nelle scuole, e per il funzionamento della stazione unica appaltante a cui si possono appoggiare i comuni per fare i bandi di gare, attiva in 50 province su 76.

Nel 2014, alla ricerca di un baricentro dove far calare la scure della spending review, i trasferimenti statali alle province vennero azzerati. Zero nel 2015, zero nel 2016. I presidenti di provincia sono stati perciò costretti a chiudere 5.000 km di strade, divenute ormai impercorribili lingue d'asfalto buche-rellate, e a ridurre il limite di velocità a 30-50 km all'ora su un terzo

della rete. «La situazione era talmente grave – ricorda Variati – che nel 2017 abbiamo convinto l'allora ministro Delrio a finanziare un fondo per la manutenzione straordinaria. Ha messo 1,6 miliardi, spalmati però su 6 anni: vuol dire che ad oggi possiamo spendere 2.000 euro a chilometro all'anno. Sapete cosa ci facciamo con quella cifra?». La domanda è retorica e la risposta si intuisce.

Il confronto, nelle tabelle stilate dall'Unione province d'Italia, parla chiaro: per "curare" un chilometro di strada, Anas ha a disposizione 22 mila euro all'anno, le concessionarie autostradali in media 120mila euro all'anno. Quando a Vicenza, dove Variati è stato prima sindaco poi presidente provinciale, hanno rifatto 6 km di tangenziale hanno speso 80 milioni di euro. Per dire.

Dopo i tagli, dagli uffici tecnici provinciali arrivano solo allarmi: Cosenza (2.574 km) dispone solo di 1.328 euro a km per manutenzione e investimenti; Pavia (1.980 km) ha 3.750 euro, il 50 per cento in meno rispetto a 5 anni fa; Pesaro Urbino passa dai 3.380 euro a km del 2010 ai 1.399 di oggi; Grosseto (1.836 km) ha a disposizione 1.216 euro per la manutenzione, il 65 per cento in meno rispetto al 2013. Da Nord a Sud, più o meno, la solfa è questa.

«L'obiettivo minimo è ritornare ad avere almeno 4mila euro in media a chilometro», ribadisce Achille Variati. «Ma per farlo lo Stato ci dovrebbe trasferire, oltre al fondo aperto da Delrio, altri 280 milioni l'anno. Altrimenti strade e viadotti provinciali rimarranno così come sono». Privi di manutenzioni, con il monitoraggio strutturale fatto a vista, in decadenza. E sottoposti a un traffico di auto e tir che, dagli anni Ottanta, è quintuplicato.

I numeri

2.000 **Gli euro per km**
Per fare la manutenzione le province hanno 2.000 euro a km. L'Anas 20mila, Autostrade 120mila

5.000 **1 km chiusi**
A fronte della scarsità di fondi le province hanno già chiuso oltre 5mila chilometri di strade

2,5 **1 miliardi chiesti**
Per mettere in sicurezza strade e ponti le province chiederanno a Toninelli 2,5 miliardi di euro

