

Province, il lungo addio Strade, ponti e scuole senza manutenzione

Dopo la legge Delrio del 2014 sono rimaste terra di nessuno con poche competenze e scarsissimi fondi. Sicurezza a rischio

Dal viadotto crollato sulla Milano-Lecco al 60% degli istituti senza certificato anti-incendio

MARCO RUFFOLO, ROMA

Immaginate di prendere in gestione 132 mila chilometri di strade e 5.100 scuole e di lasciarle senza manutenzione per tre anni. Non è difficile immaginare le condizioni in cui le ritroverete. Di quelle strade dovrete chiuderne 5 mila perché insicure. Dovrete poi limitare il transito su 1.918 ponti e viadotti, e per 802 di essi i pericoli di cedimenti potrebbero essere tali da suggerirne la chiusura. Constaterebbe infine che nel corso dell'anno scolastico si verificherebbero 50 distacchi di intonaco (uno ogni 4 giorni), e che più della metà delle scuole non avrà l'agibilità e il 60% neppure il certificato di prevenzione incendi. Benvenuti nel mondo paradossale delle Province. Il paradosso è che in previsione di una loro cancellazione, poi non avvenuta, i governi che si sono succeduti ne hanno azzerato le risorse lasciando loro però due servizi tanto essenziali quanto costosi come la gestione delle strade e la manutenzione delle scuole. Il risultato è quello descritto. Dando per scontata l'approvazione di una riforma costituzionale che avrebbe soppresso le Province, trasferendo le competenze a Comuni e Regioni, uno dei primi atti del governo Renzi fu la loro trasformazione in 86 enti di secondo livello, per i quali non furono più previste elezioni a suffragio universale ma solo da

parte di sindaci e consiglieri comunali. Del nutrito numero di competenze che avevano - dai servizi per l'impiego allo sviluppo economico, dalla viabilità alle scuole, dalla cultura ai servizi sociali - ne restarono fondamentalmente due: edilizia scolastica e strade provinciali. Compiti tutt'altro che residuali se si pensa all'enorme fabbisogno richiesto da 132 mila chilometri di arterie e da 5.100 edifici scolastici con dentro 2 milioni e 500 mila ragazzi. Non così, però, dovettero pensarla gli artefici delle Finanziarie che seguirono, visto che tolsero alle Province un miliardo l'anno dal 2015 al 2017 e stabilirono il taglio di 16 mila dipendenti su 43 mila, da pensionare o trasferire presso ministeri, tribunali e Regioni. La beffa finale fu che dopo questo svuotamento di risorse, la riforma costituzionale fu bocciata dal referendum e le Province restarono in una specie di terra di nessuno, morte e vive allo stesso tempo, prive di risorse ma cariche di responsabilità. Gli investimenti crollarono del 60% e si svuotarono gli uffici tecnici, i soli in grado di gestire gli appalti per le opere necessarie. Ben presto la rinuncia alla manutenzione cominciò a farsi sentire su una rete stradale vecchia di 50-60 anni. A cominciare dai ponti. Come il viadotto di Annone Brianza, crollato più di due anni fa sulla statale Milano-Lecco provocando un morto e cinque feriti, con immediato rimpallo di responsabilità tra la Provincia di Lecco e l'Anas. O più recentemente come il viadotto Sente, che collega Abruzzo e Molise e che sarebbe potuto crollare da un momento all'altro

se nel settembre scorso non fosse stato chiuso: la terza campata si era spostata di parecchi metri ed era lesionata. E con il moltiplicarsi dei casi di deterioramento, come quello dei ponti sul Po, gli unici oggi ad avere una garanzia certa di risorse; ecco scattare chiusure o divieti di transito per i trasporti pesanti e limiti di velocità palesemente inapplicabili e buoni solo per cercare di limitare i guai giudiziari. A proposito dei quali, qualche anno fa tutti i presidenti di Provincia fecero un esposto alle Procure per chiedere che, in assenza di risorse, potessero avere almeno le attenuanti giudiziarie in caso di cedimento dei ponti. Certo, lesioni e crolli si verificano anche al di fuori della rete provinciale, ma qui la frequenza è maggiore perché manca la manutenzione. Emblematico, l'enorme masso che ha bloccato per due anni la provinciale 12 nel Cilento.

Una piccola inversione di rotta arriva con le ultime due Finanziarie. Quella per il 2019 attiva 250 milioni l'anno fino al 2033 per strade e scuole. Ma è ancora una goccia nel mare, se pensiamo che - secondo una ricerca della Fondazione Caracciolo-centro studi Aci - le strade provinciali avrebbero bisogno ogni anno di una manutenzione di 46 mila euro a chilometro (6,1 miliardi), e sono invece disponibili 3.800 euro, cioè appena 500 milioni, dodici volte meno del necessario. Dalle strade alle scuole, il discorso non cambia. Sono pronti 770 progetti ma costano 2 miliardi e per le scuole superiori sono disponibili al massimo 500 milioni. Nel frattempo, si moltiplicano disfunzioni, cedimenti, distacchi di intonaco. E

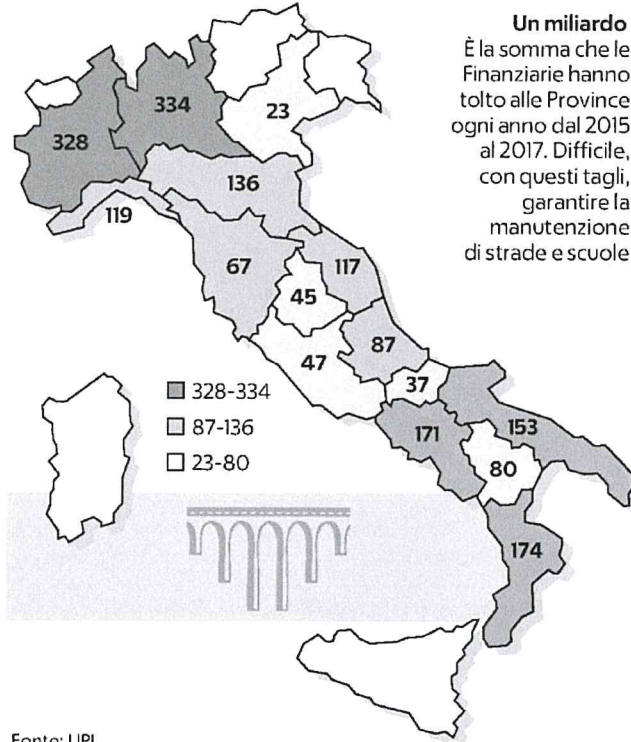


di tetti interi, come è accaduto nel maggio scorso all'istituto Montani di Fermo, dove si è sfiorata la strage. Con il 55% delle scuole fuori norma contro gli incendi, poi, la sola risposta che si è riusciti a dare è quella far slittare il rispetto delle norme. Solo così ad esempio si è evitato di dar seguito alla chiusura delle scuole ordinata in settembre dal sindaco di Messina. E ora che il governo ha posto fine allo slittamento delle regole, migliaia di presidi rischiano la denuncia penale. Nel frattempo, il governo si prepara a rafforzare il ruolo delle Province. Ma è sempre più chiaro che, competenze a parte, se i fondi disponibili continueranno ad essere dodici volte inferiori al necessario, le Province resteranno impotenti e non potranno offrire neppure i servizi minimi richiesti dal proprio territorio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I numeri

I 1.918 ponti e viadotti provinciali che necessitano di interventi urgenti (escluse città metropolitane)



Un miliardo
È la somma che le Finanziarie hanno tolto alle Province ogni anno dal 2015 al 2017. Difficile, con questi tagli, garantire la manutenzione di strade e scuole

Fonte: UPI

