



SEMINARIO
Le nuove Province:
prospettive, ruolo e contributo degli Enti di Area Vasta
per lo sviluppo del Paese

Infrastrutture, scuole, strade e ambiente:
ripartire dagli investimenti

Scuole, strade e ambiente sono funzioni che la Legge "Delrio" riconsegna ai nuovi Enti di Area Vasta.

Strade e scuole non rappresentano le funzioni più innovative della "Delrio", ma sono quelle che generano investimenti, lavoro ed hanno un ruolo chiave nell'accompagnare il Paese verso la crescita e la modernità.

Negli ultimi anni gli investimenti pubblici sulle infrastrutture hanno subito una forte contrazione: in ambito europeo, tra il 2009 e il 2013, l'Italia ha vissuto un crollo degli investimenti pubblici in rapporto al PIL secondo solo a quello della Spagna. Nel 2010 gli investimenti in conto capitale effettuati dalle Province italiane erano pari a circa 3 miliardi, mentre la proiezione del 2015 riduce la cifra di più della metà, scendendo a 1,3 miliardi di euro.

Per l'economia italiana, gli effetti di un simile tracollo su una rete di quasi 130 mila chilometri di strade ed oltre 5000 edifici scolastici, appaiono ancor più gravi se si considera che, secondo stime ormai consolidate, un investimento di un miliardo di euro è in grado di generare nel sistema economico una ricaduta di tre miliardi e 374 milioni e un incremento di 17.000 unità di lavoro. Inoltre, il ritorno a favore delle finanze pubbliche di un investimento di un miliardo in termini di riscossione di imposte è stimato attorno al 60-65% (Iva, Irap, Irpef, ecc.).

I motivi per i quali si sono ridotti gli investimenti su sicurezza e manutenzione stradale e scolastica sono ben conosciuti e risiedono nell'avvenuta riduzione delle entrate provinciali sotto forma di minori trasferimenti prima e di prelievo forzoso poi.

Per garantire quel minimo di manutenzione su strade e scuole ognuno di noi, in questo complesso 2015, si è "arrangiato" come ha potuto: chi ha dovuto aumentare le tasse, potendoselo ancora permettere; chi ha usato l'avanzo di amministrazione; chi è riuscito a vendere qualche immobile di proprietà; chi ha utilizzato la minor spesa dovuta all'inertizzazione della rata annuale dei mutui con la Cassa Depositi e Prestiti. Tutti strumenti eccezionali, una tantum e dunque non ripetibili nel 2016.

Se poi, alle minori risorse a disposizione, si devono aggiungere gli effetti paralizzanti e traumatizzanti del Patto di stabilità che ci hanno obbligato e ci obbligano a fermare molti investimenti e ritardare i pagamenti alle ditte, si dà l'idea di come questo circolo vizioso abbia generato i dati allarmanti già ben evidenziati anche in precedenti interventi.

I problemi per noi amministratori ed per i nostri dirigenti, non si limitano a questo, spaziano su ogni fronte: la burocrazia, i tempi infiniti per realizzare le opere, i ricorsi ed i tempi del Tar, la quantità, la complessità l'incertezza interpretativa di norme, di articoli (922 articoli, 109 allegati tra codice dei contratti, regolamento sugli appalti e norme in tema di sicurezza sul lavoro).

Qualcosa si è snellito, va dato atto, ad esempio il Durc online; qualcosa è cambiato sull'edilizia scolastica con un tenue alleggerimento del patto di stabilità (50 milioni liberati sul patto nel 2015) ed i tanti bandi che, quando non bisogna mettere la quota di cofinanziamento e han tempi di attuazione non biblici, in fase emergenziale, vanno anche benissimo. Al riguardo invito i colleghi Presidenti a leggere la nota che UPI ha predisposto, contenenti, con precisione e chiarezza, tutti i bandi e le scadenze in corso.

Mentre sull'edilizia scolastica qualcosa si è visto nel corso del 2015, sulla viabilità non c'è stato nulla. Le strade significano sicurezza, velocità dei collegamenti, il rapporto con l'ambiente e quando si parla di sicurezza non ci si può limitare al riparare le buche ed asfaltare dove serve. La viabilità ha dei costi altissimi, pensiamo al consolidamento dei versanti, pensiamo ai gard rail, alla manutenzione dei ponti, pensiamo anche a tutti quegli interventi che passano in secondo piano solo fino a quando non accade una tragedia. Così, ci accorgiamo che il taglio delle piante lungo le strade ha una complessità burocratica al limite dell'incredibile tra ordinanze e doveri di abbattimento da una parte e obblighi di non abbattimento della Forestale dall'altra. Problemi che abbiamo su tanti fronti, dalla gestione dei fenomeni valanghivi, alla pulizia delle arcate dei ponti, dalla gestione della segnaletica, alla pulizia del territorio extra urbano. Tutte questione che meriterebbero un coordinamento tecnico tra UPI e Ministero delle Infrastrutture, proprio per semplificare la vita di noi Presidenti e dei nostri dirigenti e per evitare contenzioso o, peggio ancora, denunce penali in caso di incidenti.

I temi collegati alla viabilità sono davvero molti, come quello dell'uguaglianza tra Province e Città Metropolitane perché si deve evitare che le strade provinciali siano in condizioni pessime e quelle metropolitane in condizioni ottime solo per il diverso e squilibrato rapporto tra entrate tributarie e chilometri da gestire.

Ed ancora il tema del rapporto con Anas. Alcuni di voi sono a conoscenza che è in corso, da parte di Anas, un progetto sperimentale sul Nord-Ovest di ricostruire una rete strategica nazionale, dopo che, con il d.lgs. 112/98 ed il successivo d.p.c.m. del 22/12/2000, vennero cedute alle Province 23.000 Km di strade aggiuntive. I temi ora sono due: il primo, è la nostra posizione politica sul programma di Anas; Il secondo riguarda le risorse trasferite dal 2001 alle Province (581 mln. di euro ogni anno) fino a metà 2011. Da allora, con il d.lgs. 68/11 sono sparite le somme che avrebbero dovuto rientrare sotto altre forme di fiscalizzazione, ma nulla è arrivato, così all'appello mancano i trasferimenti dal 2012 al 2015 compreso, per un totale che supera abbondantemente i 2 miliardi di euro. La sentenza della Corte Costituzionale nr. 188 di fine luglio scorso credo possa consentirci politicamente e giuridicamente di riaprire la questione, visto che chiarisce l'obbligo della Repubblica di aderire ad una serie di principi costituzionali: ragionevolezza, buon andamento, adeguatezza, ma anche corrispondenza e congruità tra funzioni e risorse.

Quanto spiegato serve a dimostrare che la nostra priorità, oggi, sulle infrastrutture è prima di tutto quella di uscire dalla fase e dalla logica di emergenza e gestire, senza ulteriori stravolgimenti, la riforma del Titolo V, la Legge 56 e la nuova sfida di una Provincia con un nome diverso, con funzioni alleggerite ed a servizio dei comuni.

La nostra prima necessità è quelle di arrivare a poter approvare il bilancio pluriennale a Natale, sapendo che non finiremo in dissesto e sapendo che chi lo è, o sta per andarci, può

programmare di uscirci. Sapendo dunque che avremo le risorse per pagare il personale, per garantire il rifacimento del manto stradale in una percentuale di rete viaria che ci piacerebbe fosse lo Stato a definire, che potremo garantire la sicurezza scolastica non perché abbiamo vinto un bando, ma perché la finanza ordinaria ci permette di programmare la messa in sicurezza delle scuole ed ogni altro intervento manutentivo.

Serve la normalità, la stabilità, la certezza delle risorse e della programmazione; serve la dotazione di risorse e personale sufficienti per raggiungere quel livello dei servizi che, ci auguriamo, il Governo immagina e che ci porti a guardare ai modelli edilizi ed infrastrutturali del nord Europa.

Io credo che il Governo abbia tutto l'interesse a cogliere al meglio i primi segnali di ripresa economica; per questo non può rinviare ancora l'adozione di strumenti che consentano di liberare gli investimenti dai vincoli del patto di stabilità e non può non far ripartire gli investimenti strategici per il Paese, riallocando le risorse strettamente indispensabili al raggiungimento di scuole e strade sicure, moderne e competitive.

L'equazione è molto chiara: + investimenti = + lavoro + entrate per lo Stato e - spese pubbliche improduttive.

Vengo alla conclusione dicendo che credo sia arrivato il momento di non aver timore di discutere col Governo la scelta di rimettere le nostre entrate a fronte di un nuovo modello di finanziamento. Del resto siamo gli affidatari di un ruolo che lo Stato ha scelto per far funzionare meglio ed a minori costi la Repubblica. Si cambi anche sistema, si tengano pure le poche entrate che ci rimangono. Ci vengano date però le risorse, facendoci anche i conti in tasca, come ha fatto il Sose nel considerare in quei 2,3 miliardi di euro il costo efficientato delle Province, ma ci vengano date le risorse sufficienti per gestire le strade in base ai chilometri, le scuole in base al numero degli studenti, o l'assistenza tecnica ai Comuni in base al loro numero.

Non è difficile, basta volerlo e in due mesi si fa tutto, ma non si venga a dire che non ci sono risorse. Primo, perché riteniamo questo un confronto tra persone serie, che hanno letto la Legge di Stabilità per il 2015 e che conoscono le somme appostate nel corrente anno a favore di Roma Capitale, Napoli, Palermo, Anas, ecc. Secondo, perché se le risorse per far tutto sono poche, scegliere di metterle sulle infrastrutture, sulla sicurezza, sulla competitività, sulla valorizzazione energetica, ambientale, paesaggistica diventa un investimento e non una spesa ed è una scelta lungimirante che porterebbe il vantaggio, incontrovertibile, di rigenerare i consumi interni, come la storia di questo Paese, dal dopoguerra, ci ha insegnato.

Carlo Riva Vercellotti,

Vice Presidente dell'Unione Province Italiane e

Presidente della Provincia di Vercelli

Roma, 14 ottobre 2015