



**Audizione VIII Commissione Ambiente e infrastrutture Camera dei Deputati**

**Discussione congiunta delle risoluzioni 7-00600 Zolezzi, 7-00658 Lucchini, 7-00672 Foti e 7-00768 Pezzopane, recanti Iniziative per favorire le attività di manutenzione, ricostruzione e gestione dei ponti sul bacino del fiume Po e sulle principali arterie limitrofe.**

**NOTA UPI**

**Roma, 11 gennaio 2022**

## **Premessa**

All'indomani della tragedia del crollo del Ponte Morandi l'Unione delle Province Italiane ha avviato un monitoraggio sui 30.000 ponti insistenti sugli oltre 100 mila chilometri di strade in gestione alle Province delle Regioni a Statuto Ordinario.

Ne risultò che per quasi 6.000 ponti sarebbero occorsi interventi urgenti di messa in sicurezza e che oltre 14.000 avrebbero necessitato di verifiche di sicurezza.

A seguito di quei risultati si è fatta pressante l'azione dell'UPI sia con i Governi che si sono susseguiti che con il Parlamento per ottenere risorse che permettessero alle Province di affrontare e risolvere con la massima rapidità le emergenze riscontrate. Le Province, infatti, in particolare dal 2012 ma con un pesante aggravamento con la Legge di Bilancio del 2015, hanno subito tagli insostenibili che hanno azzerato di fatto la possibilità degli enti di intervenire per la messa in sicurezza del patrimonio in gestione, in particolare della rete viaria e dei ponti, viadotti e gallerie su essa insistenti.

A partire dal 2017 si è assistito ad un importante cambio di rotta che ha portato ad oggi le Province ad avere riacquisito un ruolo primario quali enti protagonisti della programmazione e realizzazione degli investimenti territoriali.

Ciò è testimoniato sia dalle risorse stanziare nelle ultime leggi di bilancio a favore del monitoraggio, messa in sicurezza e realizzazione di strade, ponti, viadotti e gallerie, sia dal ruolo assegnato alle Province nell'attuazione del PNRR e del PNC.

Attraverso questi fondi le Province stanno facendo importanti passi in avanti rispetto alla realizzazione di un vero e proprio Piano Nazionale di messa in sicurezza dei ponti e dei viadotti. Investire e farlo in fretta è infatti l'unica azione concreta che si può fare per evitare nuovi casi-Genova.

È del tutto evidente però che rispetto al quadro tracciato dal monitoraggio del 2019 le risorse fin qui assegnate non possono essere considerate esaustive. Infatti, come UPI avevamo chiesto che il PNRR riservasse risorse dirette sia per il monitoraggio che per la messa in sicurezza dei Pontoni e della rete viaria provinciale: le indicazioni ricevute dall'Europa non hanno però permesso tale opportunità.

Ma il Governo ha ritenuto tale richiesta non solo legittima ma anche necessaria, tanto da avere individuato risorse strutturali nella Legge di Bilancio 2022 appena varata, grazie all'impegno del Ministro dell'Economia Daniele Franco e del Ministro delle Infrastrutture e per la Mobilità sostenibile Enrico Giovannini.

Le risoluzioni su cui oggi siamo chiamati a dare indicazioni evidenziano chiaramente quanto su questo tema sia forte e generalizzata la preoccupazione e la volontà del Parlamento di garantire alle comunità e ai territori il diritto ad una mobilità efficiente e sicura sia per i cittadini che per le imprese, considerato che oltre il 70% delle merci transita sulla rete stradale provinciale.

Considerata questa sede, sottolineiamo inoltre che è essenziale ricomprendere il tema della sicurezza della viabilità anche all'interno delle azioni riguardanti il contrasto al dissesto idrogeologico, poiché la fragilità del territorio ha ripercussioni pesantissime sulla viabilità, costringendo gli amministratori a chiudere ponti o vie, e quindi ad isolare intere comunità con danni economici e sociali, per frane e smottamenti.

## 1. Gli interventi sui Ponti del PO

In merito alle questioni sollevate nelle risoluzioni in esame, ricordiamo che a seguito dell'intervento finanziario dedicato ai ponti sul PO (35 milioni di euro nel 2017 per 9 ponti specificamente indicati), l'UPI evidenziò la necessità di dedicare un particolare programma di sostegno agli investimenti per ponti su tutto il bacino del fiume Po, in considerazione dell'elevata valenza trasportistica delle infrastrutture viarie situate nel centro nord Italia.

Ecco perché con l'articolo 1, comma 891, legge n. 145/2018 vennero stanziati complessivi 250 milioni (per il quinquennio 2019-2023) da destinarsi alla messa in sicurezza dei ponti esistenti, ovvero alla realizzazione di nuovi ponti in sostituzione di quelli esistenti con problemi strutturali, sull'intero bacino del fiume Po.

Per l'assegnazione delle risorse venne peraltro stilata una graduatoria, basata su criteri oggettivi quali la popolazione servita, lo stato di degrado e i flussi di traffico, graduatoria che evidenziò, per le sole Province, un fabbisogno finanziario di quasi 600 milioni per 27 Province. Vi era una evidente aspettativa di rifinanziamento, e proprio seguendo questa aspettativa che venne predisposta la graduatoria, ma purtroppo quel canale di finanziamento non venne reiterato.

Sebbene dunque ad oggi siano state stanziare ingenti risorse per i ponti ed i viadotti di tutte le infrastrutture provinciali sull'intero territorio nazionale, in parte da dedicare all'attività di classificazione del rischio che, si ricorda, è attività inserita nel PNRR (M3C2-2.1), resta evidente che la rilevanza che riveste la rete viaria nelle Regioni Emilia Romagna, Veneto e Lombardia, quale snodo per il traffico di merci e persone, anche e soprattutto per collegare il Paese ai corridoi europei TEN.

## 2. Le risoluzioni parlamentari: considerazioni UPI

In merito alle questioni sollevate dalle risoluzioni, riportiamo alcune considerazioni che ci auguriamo utili alla riflessione avviata da questa Commissione.

### 1. Accelerazione del completamento delle opere e commissariamenti

In merito al rispetto delle tempistiche, in questi anni sono emerse alcune criticità, come sottolineato anche nelle risoluzioni oggetto di audizione, su cui UPI utile fornire alcune indicazioni. **Occorre sottolineare in premessa che la parte più significativa degli interventi oggetto delle risoluzioni sono stati avviati a partire dal 2019 e quindi hanno scontato da subito delle gravi criticità derivare dallo stato di crisi causato dal Covid19.** Una condizione del tutto imprevedibile che ha avuto e sta avendo effetti estremamente significativi sul ritardo delle opere. Infatti, sia i periodi di lockdown, che hanno di fatto bloccato i cantieri, sia la carenza di personale dovuta alla diffusione del virus e al controllo sanitario, hanno inciso pesantemente sulla tempistica. A questo si aggiunge la questione estremamente critica determinata dall'improvviso aumento dei costi delle materie prime, anche questo effetto indiretto della pandemia.

Escludendo queste cause, occorre tuttavia considerare la possibilità di introdurre alcune norme semplificatorie che si rivelerebbero ad avviso di UPI strategiche, a

partire dalla previsione di **un regime derogatorio rispetto al Codice dell'Ambiente e al Codice dei Beni culturali.**

Tali interventi infatti consentirebbero la velocizzazione delle procedure autorizzative, intervento estremamente utile per ridurre al massimo i tempi di intervento in grado di assicurare maggiore efficacia rispetto al commissariamento. I ritardi sono infatti in larga parte riconducibili alle procedure amministrative con i tempi prescritti, piuttosto che alla incapacità degli enti di avviarle.

Ciò che infatti è emerso nella ricognizione dello stato dell'arte che UPI ha effettuato in queste settimane circa l'attività di messa in sicurezza finanziata dall'articolo 1, comma 891 della legge di bilancio 2019, è **che molte settimane vengono impiegate per acquisire i pareri di compatibilità ambientale**, ovvero le procedure di verifica di interesse culturale.

## 2. *Trasferimento reti e tratti ad ANAS*

Quanto poi alla lentezza con cui si è proceduto al trasferimento della rete individuata dai DPCM 2018 e 2019 ad Anas, occorre sottolineare come l'incertezza sulle competenze nella fase di "rientro" è stato un evidente motivo di rallentamento delle scelte operative da compiersi da parte delle Province, con conseguenze importanti sulla fruibilità della rete interessata. Ecco perché l'UPI **concorda sulla necessità evidenziata nelle risoluzioni** che si completino al più presto tutte le operazioni di consegna delle tratte stradali e delle relative opere d'arte ad ANAS secondo quanto previsto dai DPCM, ancora aperte.

Quanto poi in generale agli interventi ANAS sui ponti di competenza l'UPI ribadisce la necessità di escludere l'azienda dal riparto delle risorse del fondo per i ponti. Il contratto di servizio che interessa ANAS, infatti, copre perfettamente tali opere e non è pertanto congruo che l'azienda utilizzi ulteriori fondi piuttosto che usare quelli – non limitati – già a disposizione. Questo permetterebbe di potere utilizzare l'intera somma a disposizione esclusivamente per i ponti in gestione a Province e Città metropolitane che non possono contare su altre fonti di finanziamento.

## 3. *Rifinanziamento dei fondi per la messa in sicurezza e costruzione di ulteriori Ponti*

Nonostante sia ovviamente da sottolineare il grande impegno che Governo e Parlamento hanno impresso per avviare un'opera complessa di messa in sicurezza e modernizzazione dei 30.000 ponti in gestione a Province e Città metropolitane, occorre evidenziare come il piano complessivo abbia bisogno di nuove disponibilità. A partire dai Ponti del bacino del Po, che sono indubbiamente strategici. In questo senso ricordiamo come rispetto al comma 891 della legge di bilancio 2019, restano da finanziare 179 progetti per un fabbisogno totale di 216 milioni. Di questi: 126 sono progetti di Province per un fabbisogno di 129 milioni 985. 117 di questi interventi sono riferiti a PONTI indicati con livello di degrado strutturale ALTO 35 sono progetti di Città metropolitane per un fabbisogno di 50 milioni 786, 18 sono progetti ANAS per un fabbisogno 36 milioni 870.

#### *4. Il confronto con il territorio*

Come giustamente sottolineato nelle risoluzioni, la programmazione degli investimenti per l'infrastrutturazione, a partire dalla viabilità e dalla costruzione di nuovi ponti, non può prescindere da un attento confronto con il territorio.

Pertanto auspichiamo che la previsione di consulti tra Governo, Regioni ed Enti locali in merito alla costruzione di nuovi ponti sia consolidata quale prassi da attuare su tutto il territorio.