

**Il settore.** Dalla segnaletica alla manutenzione aumentano le imprese in forte sofferenza

# I fondi si perdono per strada

## Gli investimenti pubblici sono diminuiti del 60% in cinque anni

**Maurizio Caprino**

Ieri i cittadini di Roseto Valfortore (Foggia) si sono ritrovati su quella che di fatto è l'unica strada per raggiungere il capoluogo e hanno provveduto loro a dipingere le strisce: di questi tempi, con nebbia e pioggia, le tante curve e le frane (una ogni 600 metri, negli ultimi 15 chilometri) si vedono poco e costringono ad andare a passo d'uomo. Un caso limite, in una zona marginale? Certo, ma i tagli alla manutenzione stradale si sentono dappertutto: ne sono escluse (e nemmeno sempre) solo le autostrade. Così l'unico modo per ricavare risorse sembra essere il rispetto delle parti del Codice della strada che impongono di destinare alla sicurezza i proventi delle multe. Ma anche questo è molto problematico.

Questione rilevante innanzitutto per gli utenti: al di là delle carenze statistiche ufficiali, l'Università Federico II di Napoli valuta che le condizioni delle strade contribuiscono a determinare il 40% dei sinistri. Ma il tema preoccupa molto pure le imprese del settore, che coi tagli è finito «sull'orlo del fallimento» e, se il trend dovesse continuare per cinque anni, «l'intero comparto sarà fallito».

Espressioni tratte da una nota di Assosegnaletica, che ha calcola-

to gli investimenti pubblici sui cartelli stradali in base ai metri di pellicola rifrangente venduti dagli operatori. Risultato: -60% dal 2005 al 2010. Un numero che si aggiunge a quelli di conglomerati (-35% dal 2006) e bitumi (-13% nel solo 2010) pubblicati l'11 luglio sul Sole-24 Ore.

Soluzioni se ne vedono poche. Per i quasi 21mila chilometri di strade statali, si attende il riassetto dell'Anas (stabilito dalla prima manovra economica estiva, Dl 98/11), dopo i tagli dei fondi governativi per la manutenzione negli anni passati e il mancato avvio dei pedaggi sulle autostrade e i raccordi autostradali attualmente gratuiti (previsti dalla manovra estiva del 2010, Dl 78/10). Sui 120mila chilometri di strade provinciali grava l'incertezza sul destino delle Province, sospese tra progetti di abolizione e aumento della facoltà di tassare loro riconosciuto col Dlgs 68/11 dello scorso maggio sul federalismo.

Teoricamente, a disposizione ci sono i proventi delle multe, che gli articoli 208 e 142 del Codice della strada impongono di destinare in parte alla manutenzione di segnali e guard-rail. Obblighi rafforzati dalla riforma del 2010 (legge 120/10), con la devoluzione agli enti proprietari delle strade di me-

tà dei proventi da eccesso di velocità (i più cospicui), che resta inattuata per problemi giuridici (si veda «Il Sole-24 Ore» del 31 luglio). La Filiera per la sicurezza stradale della Finco (la federazione confindustriale delle imprese "collaterali" alle costruzioni) ha scritto al ministro Corrado Passera, che ha anche la responsabilità per le Infrastrutture, sollecitando una soluzione e proponendo una modifica che lasci gli incassi autoveicoli agli enti da cui dipendono gli accertatori, ma col vincolo di dedicarne la metà alla messa in sicurezza delle strade.

Resta inattuata anche buona parte delle prescrizioni precedenti, tanto che la Filiera Finco stima si siano persi circa cinque miliardi in vent'anni.

L'inadempienza è dimostrata dagli esiti della richiesta di documentare l'uso dei proventi inviata a ottobre da Fondazione Luigi Guccione, Iica e Cild (associazioni per la tutela dei consumatori e della sicurezza) ai 15 Comuni più grandi d'Italia hanno finora risposto solo Trieste, Cagliari e Venezia. Ora per tutti gli altri gli avvocati delle associazioni stanno valutando il da farsi. Compresa un'istanza di sequestro conservativo dei proventi incassati.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

### Lavori in corso

**700 milioni -60%**

Incassi annui da sanzioni stradali di pertinenza dei Comuni che andrebbero investiti in manutenzione delle strade se fossero rispettati i vincoli del Cds

Calo percentuale (stima Assosegnaletica) degli investimenti sulla segnaletica stradale (nuovi impianti e manutenzione di quelli esistenti) tra il 2005 e il 2010

**50% 600**

Quota di segnali irregolari (per cattive condizioni, collocazione o formato grafico) esistente sulle strade italiane (indagini a campione di Assosegnaletica)

Imprese strutturate attive nel settore della manutenzione stradale (stima di Confindustria-Finco che non comprende le realtà più piccole)

