



**Audizione 5° Commissione Bilancio Senato della Repubblica**

**Decreto-legge n. 95 “Disposizioni urgenti per il finanziamento di attività economiche e imprese, nonché interventi di carattere sociale e in materia di infrastrutture, trasporti ed enti territoriali”.**

**A.S.1545**

**Nota UPI**

*Roma, 2 luglio 2025*

## **Premessa**

Il decreto-legge n. 95 all'esame di questa audizione interviene su diverse questioni di interesse delle Province e degli enti locali.

In particolare, come UPI intendiamo soffermarci in questa sede esclusivamente sull'articolo 3, che detta **“Disposizioni in materia di trasporto rapido di massa e di manutenzione stradale delle Province e Città metropolitane”**.

Si tratta infatti di una serie di disposizioni normative che hanno l'obiettivo di dare una risposta al forte allarme lanciato dalle Province **sulle conseguenze dei tagli di 1,7 miliardi complessivi operati dalla Legge di Bilancio 2025 e dal cosiddetto Decreto Milleproroghe, per la messa in sicurezza e la manutenzione delle strade provinciali in gestione** (oltre 100 mila chilometri di rete viaria, su cui insistono circa 30 mila ponti, viadotti e gallerie).

A seguito dell'azione di protesta avanzata da UPI e da tutte le Province italiane, che ha ricevuto sostegno dalla quasi totalità delle forze politiche parlamentari, nonché dalle associazioni delle imprese, si è infatti aperto un confronto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e con il Ministero dell'Economia e Finanze, con l'obiettivo di ripristinare le risorse tagliate nel primo provvedimento che si fosse ritenuto utile ad ospitare le norme necessarie.

In particolare, la richiesta di UPI era di intervenire con urgenza per annullare il taglio di 350 milioni per il 2025 e 2026 introdotto dal Decreto Milleproroghe.

L'art.3 del presente provvedimento, dunque, risponde a questa richiesta e dà seguito a quanto annunciato dal Ministro delle Infrastrutture immediatamente dopo l'incontro con UPI, ripristinando le risorse tagliate.

Le risorse che ammontano a 1 miliardo e 60 milioni di euro per Province e Città metropolitane per il quadriennio 2025 – 2028, assegnate secondo la Tabella 2. allegata al Decreto, saranno ripartite successivamente con un Decreto del MIT.

Tuttavia, la procedura introdotta prevede alcune criticità che, a nostro parere, rischiano di vanificare l'obiettivo, cioè di riprendere al più presto una programmazione efficace degli investimenti per la messa in sicurezza della rete infrastrutturale delle Province (e delle Città metropolitane) che è di fatto stata bloccata per il 2025 fino ad ora, e di utilizzare le risorse a disposizione per rispondere a pieno ai fabbisogni rilevati.

**Le maggiori criticità che rileviamo riguardano la tempistica introdotta per la realizzazione degli interventi e la destinazione del Fondo unico previsto dal decreto.**

- **La tempistica: criticità e proposte**

La tempistica di attuazione degli interventi per il quadriennio 2025 -2028 è disciplinata dai commi 8 e 9 dell'articolo 3 e prevede che:

- **entro il 30 settembre 2025** – quindi in meno di due mesi lavorativi – le Province e le Città metropolitane debbano avviare le procedure di gara dell'intero ammontare delle risorse assegnate dal 2025 al 2028, pari per le 1 miliardo e 60 milioni di euro. Pena, la revoca delle risorse su cui non si sia ottenuto il Codice Identificativo di Gara (CIG);
- **entro il 28 febbraio 2026**, lo stesso ammontare totale di 1 miliardo e 60 milioni di euro debba essere aggiudicato.

Non è tanto e solo la straordinarietà dell'accelerazione procedurale che si richiede a Province e Città metropolitane – e non a nessuna altra amministrazione né tantomeno ad azienda di Stato – a destare non pochi dubbi, quanto piuttosto la constatazione del fatto che **questa tempistica rischia di non consentire una programmazione strutturata e realmente rispondente ai fabbisogni dei territori.**

Tanto più considerando che, essendo stato approvato il bilancio triennale nel 2025, l'annualità 2028 dovrebbe essere operata in assenza di Bilancio.

Al fine di ottenere la piena realizzazione delle finalità della norma, **avanziamo la proposta seguente**, che, prevedendo due distinte fasi di attuazione, tiene conto realisticamente delle migliori condizioni possibili:

- **PRIMA FASE:** le scadenze previste dal decreto al 30 settembre 2025 e 28 febbraio 2026, si **applicano esclusivamente ai fondi delle annualità 2025 e 2026**, come da Tabella 2 allegata;
- **SECONDA FASE:** si prevede la scadenza dell'aggiudicazione al 28 febbraio 2027, **per i fondi riferiti al 2027 e 2028.**

Questo permetterebbe di rispondere all'obiettivo del provvedimento di riportare le risorse pienamente a disposizione dei territori all'interno di una efficace ed efficiente programmazione quadriennale.

- **Il “Fondo unico per il potenziamento delle reti metropolitane e del trasporto rapido di massa”.**

Il comma 1 dell'articolo 3 prevede l'istituzione di un nuovo Fondo unico, nel quale sono destinate ad affluire anche le somme assegnate a Province e Città metropolitane.

Tuttavia, questo fondo, già nella denominazione, non risponde affatto all'obiettivo di utilizzare tutte le risorse a disposizione per la messa in sicurezza della rete viaria di Province e CM.

Anzi, destina eventuali economie a tutt'altro scopo, facendo venire meno il principio, condiviso in sede di confronto con il MIT e con il MEF, di introdurre una premialità per quelle amministrazioni provinciali (e metropolitane) che avessero mostrato particolare efficienza nell'utilizzo delle risorse.

Se dunque siamo favorevoli all'istituzione del Fondo, **ribadiamo che qualunque economia o residuo, a qualunque titolo, si verificassero nell'utilizzo delle risorse da parte delle Province (e delle CM)**, questi dovranno essere destinate ad una apposita sezione del fondo espressamente denominata "Reimpiego del Fondo a favore degli investimenti destinati alla rete viaria delle Province".