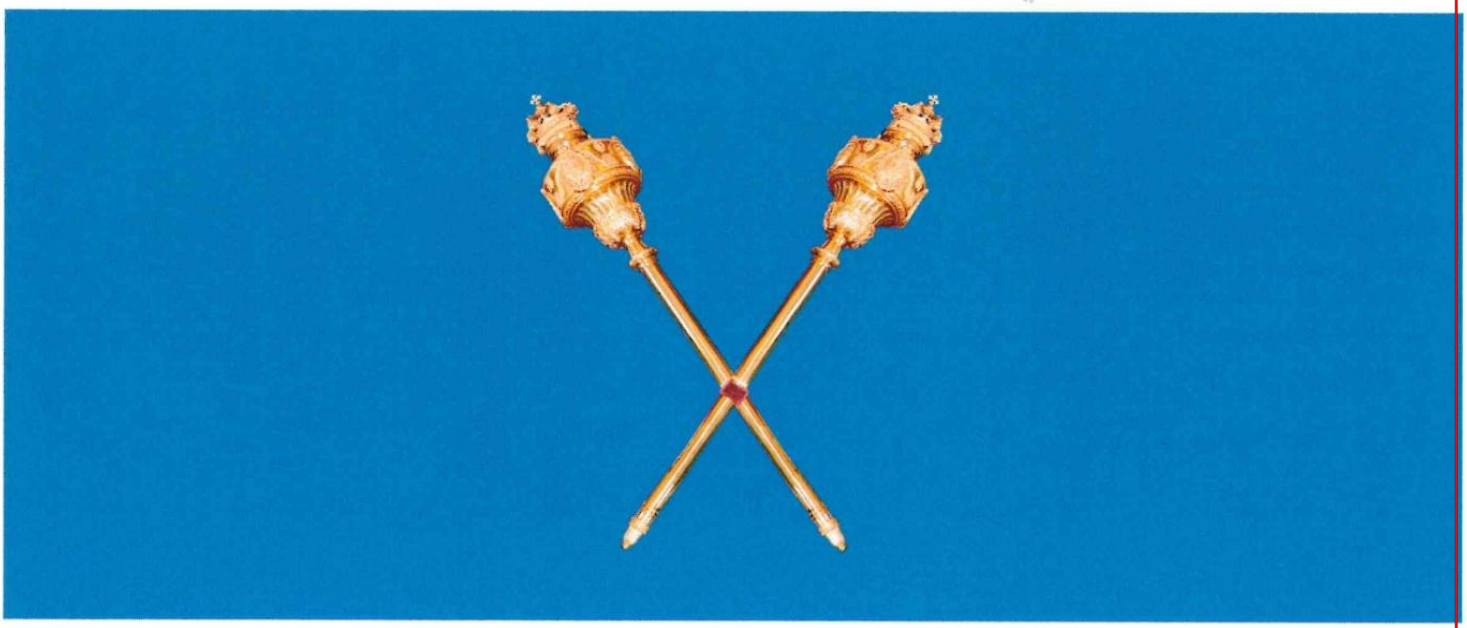
CORTE DEI CONTI - SEZ_CON_PIE - SCPIE - 0013946 - Interno - 02/11/2026 - 09:45

CORTE DEI CONTI

SEZIONE REGIONALE DI CONTROLLO PER IL PIEMONTE

GESTIONE DELLE RISORSE PER LA MANUTENZIONE DELLE STRADE DI COMPETENZA PROVINCIALE

Provincia di Cuneo



CORTE DEI CONTI

CORTE DEI CONTI - SEZ_CON_PIE - DEL-Reg.-SCPIE - 0000155 - 02/11/2026 - 09:45

CORTE DEI CONTI

SEZIONE REGIONALE DI CONTROLLO PER IL PIEMONTE

GESTIONE DELLE RISORSE PER LA MANUTENZIONE DELLE STRADE DI COMPETENZA PROVINCIALE

Provincia di Cuneo

Magistrato relatore:

Referendario Dott.ssa Elisa Moro

Funzionario:

Dott. Andrea Cardarelli

CORTE DEI CONTI

Sezione regionale di controllo per il Piemonte

Deliberazione n. 155/2026/SRCPIE/VSG

La Sezione regionale di controllo per il Piemonte, composta dai Magistrati:

Dott.	Antonio ATTANASIO	Presidente
Dott.ssa	Laura ALESIANI	Primo Referendario
Dott.	Diego Maria POGGI	Primo Referendario
Dott.	Massimo BELLIN	Primo Referendario
Dott.	Paolo MARTA	Primo Referendario
Dott.ssa	Maria DI VITA	Primo Referendario
Dott.	Massimiliano CARNIA	Primo Referendario
Dott.	Andrea CARAPELLUCCI	Referendario
Dott.ssa	Elisa MORO	Referendario relatore
Dott.ssa	Gabriella DE STEFANO	Referendario

nella Camera di Consiglio del 30 settembre 2026

Visti gli artt. 97, comma secondo, e 100, comma secondo, della Costituzione;

Visto il testo unico delle leggi sulla Corte dei conti, approvato con Regio Decreto 12 luglio 1934, n. 1214 e successive modificazioni;

Vista la legge 14 gennaio 1994, n. 20, recante disposizioni in materia di giurisdizione e controllo della Corte dei conti, e in particolare l'art. 3;

Vista la legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3;

Vista la legge 5 giugno 2003, n. 131, recante disposizioni per l'adeguamento dell'Ordinamento della Repubblica alla Legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3, e in particolare l'art. 7;

Vista la legge 30 ottobre 2014, n. 161, recante disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea, e in particolare l'art. 30;

Vista la legge 7 gennaio 2026, n. 1;

Vista la deliberazione n. 14/2000 (e ss. mm.) delle Sezioni riunite della Corte dei conti, concernente il regolamento per l'organizzazione delle funzioni di controllo della Corte dei conti e successive modifiche ed integrazioni;

Vista la deliberazione n. 5/2026/SRCPIE/INPR, con la quale è stato approvato il programma dei controlli di questa Sezione per l'anno 2026;

Viste le richieste istruttorie e i riscontri forniti dalla Provincia di Cuneo;

Vista la richiesta di deferimento al Collegio da parte del Magistrato istruttore e l'allegata relazione conclusiva;

Vista l'Ordinanza n. 47/2026 dell'8 settembre 2026 (integrata con l'ordinanza n. 50/2026 dell'8 settembre 2026), con cui il Presidente ha convocato il Collegio della Sezione per l'odierna Camera di consiglio, trasmettendo all'Ente copia dello schema di relazione e assegnando il termine del 22 settembre 2026 per eventuali memorie e deduzioni;

Viste le controdeduzioni presentate dall'Amministrazione entro il termine indicato;

Udito, in Camera di consiglio, il relatore, Referendario Dott.ssa Elisa Moro;

DELIBERA

di approvare l'allegato referto dal titolo "Gestione delle risorse per la manutenzione delle strade di competenza provinciale – Provincia di Cuneo"

DISPONE

che copia della presente deliberazione e dell'allegato Referto siano trasmessi, a cura della Segreteria della Sezione:

- al Consiglio provinciale della Provincia di Cuneo, in persona del Presidente, ai fini della divulgazione ai componenti dell'assemblea;
- al Presidente della Provincia di Cuneo;
- al Consiglio Regionale del Piemonte.

Rammenta, infine, gli obblighi di pubblicazione sul sito Internet istituzionale dell'Amministrazione interessata, previsti dall'art. 31 del D.Lgs. 14 marzo 2013, n. 33.

Così deliberato in Torino nella Camera di consiglio svoltasi in data 30 settembre 2026.

Il Relatore

F.to Dott.ssa Elisa MORO

Il Presidente

F.to Dott. Antonio ATTANASIO

Depositato in Segreteria il **2 novembre 2026**

Il Funzionario Preposto

F.to Margherita RAGONESE

INTRODUZIONE **2**

1. IL CONTESTO ORGANIZZATIVO E INFRASTRUTTURALE **3**

1.1 La rete stradale provinciale 3
1.2 Le dotazioni tecniche e logistiche 3
1.3 Le risorse umane 3

2. IL QUADRO FINANZIARIO **5**

2.1 Valutazioni dell'Ente sulla dotazione finanziaria 5
2.2 Le entrate e le spese 5
2.3 Le spese di manutenzione 10
2.4 Le risorse straordinarie per la viabilità 10
2.5 Gli interventi finanziati dal PNRR 11
2.6 I contributi straordinari dello Stato e della Regione 13
2.7 I proventi da sanzioni per violazioni del Codice della Strada 14

3. LA SICUREZZA STRADALE **17**

3.1 L'incidentalità e il controllo della circolazione 17
3.2 La messa in sicurezza della rete viaria 21
3.3 La gestione del rischio idrogeologico 21
3.4 Il censimento e il monitoraggio dei ponti 22

4. L'ATTIVITA' MANUTENTIVA **23**

4.1 La programmazione 23
4.2 Conduzione ed esercizio dell'infrastruttura 24
4.3 La distribuzione della spesa 25
4.4 Il valore delle esternalizzazioni 26
4.5 Gli appalti stradali 27

5. CONCLUSIONI **30**

INTRODUZIONE

Le infrastrutture stradali garantiscono la mobilità delle persone e delle merci e richiedono un impegno costante da parte degli enti gestori in termini di sicurezza, funzionalità e innovazione della rete.

Tali esigenze assumono particolare rilievo con riferimento alla viabilità provinciale, chiamata a garantire la continuità dei collegamenti in contesti territoriali spesso caratterizzati da significative estensioni della rete e da rilevanti fabbisogni manutentivi.

Su questa premessa, la Sezione ha inserito nel programma dei controlli 2026 (deliberazione n. 5/2026/SRCPIE/INPR) una specifica indagine sulla gestione delle risorse per la manutenzione delle strade di competenza provinciale.

A tal fine, è stata condotta l'istruttoria sulla rete viaria di competenza della **Provincia di Cuneo** (note CdC prot. nn. 1220 del 18 febbraio 2026 e 4390 del 22 maggio 2026), nell'ambito della quale l'Amministrazione ha fornito tempestivi riscontri alle richieste conoscitive della Sezione (note prot. CdC nn. 3317 del 4 maggio 2026 e 5024 del 10 giugno 2026), anche nel corso di interlocuzioni con gli Uffici, nonché attraverso le controdeduzioni formulate sullo schema di referto (prot. CdC n. 9053 del 22 settembre 2026).

L'analisi che segue esamina le risorse finanziarie destinate alla viabilità provinciale, il relativo impiego, le modalità di gestione degli interventi e i principali profili connessi alle condizioni di esercizio della rete stradale.

1. IL CONTESTO ORGANIZZATIVO E INFRASTRUTTURALE

1.1 La rete stradale provinciale

La Provincia di Cuneo esercita le proprie competenze su un territorio di 6.894,94 Km² e gestisce 3.120,26 km di strade.
Nell'ambito di tale rete, 1.027,94 km (32,94% sul totale) ricadono in territorio montano, 78,69 Km (2,52% sul totale) sono classificati ad alta intensità di traffico[1] e 33,12 km (1,06%% sul totale) sono soggetti a chiusura stagionale.
Nel 2021, in attuazione del DPCM 21 novembre 2019[2], 111,002 km di strade provinciali sono stati trasferiti ad ANAS. Per effetto di tale operazione e di successive modifiche della rete, l'estensione complessiva delle strade di competenza provinciale si è ridotta da 3.238,46 km nel 2020 all'attuale.
La rete stradale provinciale di Cuneo è particolarmente estesa e capillare, dovendo collegare 247 comuni distribuiti su un territorio ampio e morfologicamente diversificato, ed è costituita principalmente da strade locali (1.880 km) e strade extraurbane secondarie (1.235 km), mentre sono marginali le strade extraurbane principali (5 km).
Le caratteristiche della viabilità variano in funzione del territorio: in pianura le strade sono generalmente più ampie e trafficate, mentre nelle aree collinari e montane presentano tracciati più tortuosi e maggiori esigenze manutentive.
I maggiori flussi di traffico si concentrano lungo gli assi che collegano i principali centri urbani e produttivi della provincia, mentre nelle aree più periferiche e montane il traffico è generalmente più contenuto, salvo nei periodi turistici.

1.2 Le dotazioni tecniche e logistiche

Alla data del 31/12/2025 la Provincia di Cuneo disponeva per la gestione e manutenzione della viabilità provinciale di 25 infrastrutture, 12 in locazione e 13 di proprietà, per complessivi mq 13.788 (di cui 11.333 di magazzino), dichiarate in condizioni strutturali e funzionali sostanzialmente buone, idonee e sufficienti all'uso, aventi 292.580,44 euro di costi di mantenimento (per circa il 60% costituiti da canoni di locazione).
La Provincia dispone, inoltre, di una dotazione in proprietà di 111 mezzi (autocarri, macchine operatrici e autovetture) e di altri mezzi noleggiati (28 autovetture, 1 furgone, 2 autocarri furgonati, 2 trattori con trincia erba) al costo annuo di oltre 175.000 euro, sostenendo complessivamente per costi di gestione, di esercizio e gestione operativa 228.761,37 euro.
Tutti i mezzi, sia di proprietà sia a noleggio, risultano regolarmente revisionati e mantenuti in condizioni di efficienza e sicurezza.

1.3 Le risorse umane

Nel 2025 il personale addetto alla gestione e manutenzione della rete viaria provinciale è pari a 141 unità a tempo indeterminato, di cui 18 amministrativi, 47 tecnici e 76 operai.

[1] Tratte in cui si verifica un volume di traffico giornaliero medio superiore a 3.000 veicoli/giorno.
[2] «Revisione della rete stradale relativa alla Regione Piemonte».

Rispetto al 2020, l'organico registra una lieve contrazione complessiva (-4,08%): il personale operaio è diminuito da 86 a 76 unità, mentre quello amministrativo e tecnico è aumentato rispettivamente di una e tre unità.
Nel corso dell'istruttoria, la Provincia ha precisato che, nel periodo 2020-2025, le attività svolte con risorse interne hanno rappresentato circa il 35% degli interventi complessivi. Esse hanno riguardato principalmente ripristini localizzati del piano viabile, pulizia di fossi, cunette e tombini, manutenzione della segnaletica, interventi urgenti per la sicurezza della circolazione, nonché attività di progettazione, verifica e certificazione degli interventi.
La Provincia ha altresì rappresentato che l'attuale dotazione di personale operaio addetto alle attività manutentive e di personale tecnico risulta limitata rispetto alle esigenze gestionali della rete viaria, anche in considerazione del crescente numero e della maggiore complessità degli interventi e dei correlati adempimenti tecnico-amministrativi. Secondo l'Ente, tale situazione risente, inoltre, delle difficoltà di turnover registrate negli ultimi anni, riconducibili ai vincoli normativi in materia di assunzioni, ai limiti di bilancio e alla ridotta attrattività del lavoro pubblico. Alla luce delle risorse umane, strumentali e organizzative disponibili, la Provincia ritiene pertanto non suscettibile di significativo incremento la quota di attività eseguibili direttamente in amministrazione, confermando la necessità di ricorrere a operatori economici esterni per garantire le esigenze manutentive della rete di competenza.
Sotto il profilo organizzativo, la funzione è articolata nei settori Viabilità Cuneo e Saluzzo e Viabilità Alba e Mondovì. Ad essi fanno capo due Uffici di progettazione con sede a Cuneo e quattro Uffici Reparti di manutenzione dislocati sul territorio.

2. IL QUADRO FINANZIARIO

L'esame delle entrate e delle spese riferite alla gestione della rete stradale costituisce un profilo centrale dell'analisi, in quanto consente di verificare l'entità delle risorse disponibili e il loro concreto impiego.

In tale prospettiva, i dati contabili non assumono una mera valenza ricognitiva, ma rappresentano il presupposto per valutare la capacità dell'Ente di programmare, finanziare e realizzare gli interventi necessari, nonché di assicurare adeguati livelli di manutenzione ordinaria e straordinaria rispetto ai fabbisogni manutentivi rilevati e, conseguentemente, la funzionalità della rete stradale.

Sotto il profilo metodologico, l'analisi svolta nel presente referto non si configura come un controllo di natura contabile-finanziaria, si colloca nell'ambito del controllo sulla gestione e mira a esaminare la consistenza delle risorse destinate alla viabilità provinciale, la loro provenienza, le modalità di impiego, la distribuzione tra le diverse tipologie di intervento e l'evoluzione delle relative dinamiche finanziarie nel periodo considerato.

In tale ottica, assumono rilievo prioritario le grandezze finanziarie aggregate e i relativi andamenti, mentre non costituiscono oggetto di specifica valutazione profili inerenti alle tecniche di contabilizzazione delle singole operazioni, alle reimputazioni contabili o ad altre poste aventi carattere prevalentemente finanziario-contabile, quali il fondo pluriennale vincolato.

Le risultanze esposte nel presente referto si basano su dati acquisiti presso gli enti e successivamente sottoposti a verifica istruttoria, anche mediante interlocuzioni finalizzate al superamento di eventuali disallineamenti e alla riconciliazione delle informazioni fornite, allo scopo di assicurarne la coerenza e l'omogeneità.

2.1 Valutazioni dell'Ente sulla dotazione finanziaria

Nel corso dell'istruttoria è stato richiesto all'Ente di esprimersi circa la congruità delle risorse economiche disponibili nell'anno 2025 (proprie e da trasferimento), al fine di garantire livelli adeguati di manutenzione ordinaria e straordinaria della rete viaria di competenza, evidenziando eventuali profili di criticità e, nel caso sussistano, individuando le aree e/o la tipologia di interventi che maggiormente risentono dell'inadeguatezza delle risorse.

La Provincia ha rappresentato che le risorse disponibili consentono di garantire gli interventi prioritari sotto il profilo della sicurezza stradale, ma non risultano pienamente adeguate rispetto al complessivo fabbisogno manutentivo della rete.

In particolare, l'elevata incidenza di finanziamenti vincolati e la limitata disponibilità di risorse proprie determinano una programmazione concentrata sugli interventi urgenti, con criticità soprattutto nella manutenzione ordinaria e preventiva, negli interventi di riqualificazione funzionale e nella gestione dei dissesti idrogeologici diffusi.

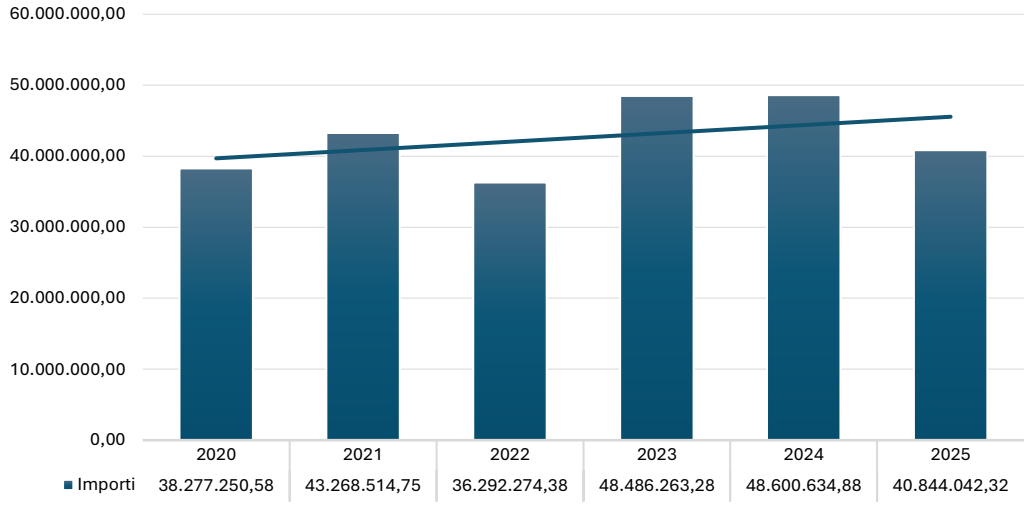
Tale situazione comporta il rinvio di una parte degli interventi non prioritari e può incidere, nel medio periodo, sullo stato di conservazione della rete viaria.

2.2 Le entrate e le spese

Dalla documentazione trasmessa dalla Provincia di Cuneo emerge che le entrate

complessivamente destinate alla viabilità nel periodo 2020-2025 ammontano a euro 255.768.980,19 e corrispondono, nel complesso e nelle singole annualità, ai volumi della spesa.
Piena coincidenza vi è altresì negli importi di entrate/spese correnti ed entrate/spese in conto capitale.
L'andamento delle entrate complessive (e specularmente delle spese) nel sessennio evidenzia una dinamica non uniforme, con un picco nelle annualità 2023 e 2024, rispetto ai cui livelli si rileva una contrazione di circa il 16% nel 2025, come mostra il grafico che segue.

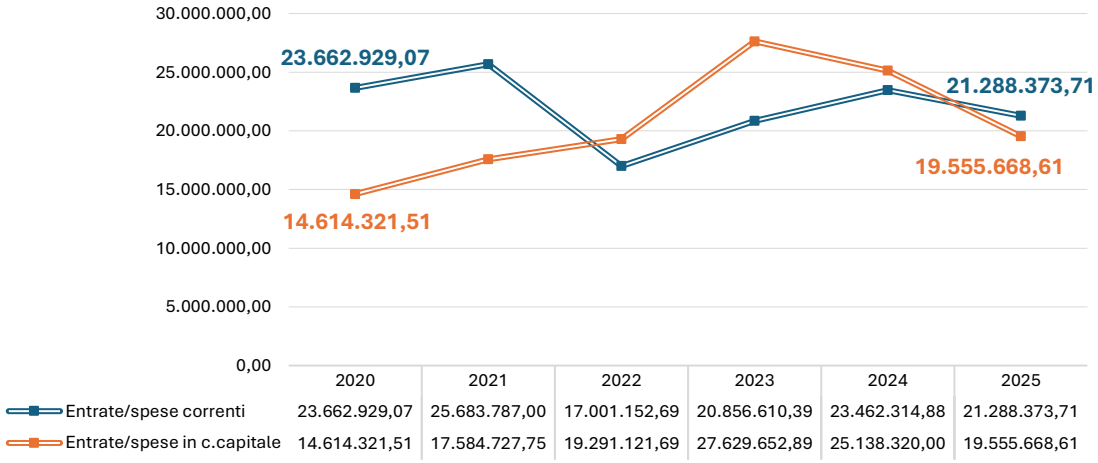
Grafico 1 - Entrate e spese complessive per la viabilità (2020-2025)



Fonte: elaborazione Corte dei Conti su dati BDAP e dati forniti dall'A.P.

La linea di tendenza delle entrate/spese complessive del periodo è crescente e, nell'annualità 2025, si registra un incremento del 6,71% rispetto al 2020.
Peraltro, l'andamento delle entrate correnti (e delle spese correnti) differisce da quello delle entrate in conto capitale (e delle spese in conto capitale).

Grafico 2 - Andamento delle entrate e delle spese per viabilità (2020-2025)



Fonte: elaborazione Corte dei Conti su dati BDAP e dati forniti dall'A.P.

Le risultanze evidenziano un andamento non lineare di entrambe le categorie di entrata (e di spesa). Le entrate/spese correnti, dopo l'incremento registrato nel 2021, subiscono una sensibile flessione nel 2022, seguita da una ripresa negli esercizi successivi e da una nuova riduzione nel

2025.
Le entrate/spese in conto capitale presentano, invece, una crescita fino al 2023, anno nel quale raggiungono il valore massimo dell'intero periodo, cui segue una progressiva contrazione nel biennio successivo. Le rispettive dinamiche evolutive appaiono coincidenti, evidenziando momenti di espansione e di riduzione non contestuali.
Le oscillazioni delle entrate/spese complessive non appaiono riconducibili in misura prevalente all'andamento di una sola delle due componenti. Si rileva, tuttavia, che le entrate/spese correnti risultano complessivamente superiori a quelle in conto capitale, circostanza dovuta principalmente all'ampio divario registrato nel primo biennio del periodo osservato. Nel triennio 2022-2024, invece, le entrate/spese in conto capitale hanno superato quelle correnti; tale rapporto si è nuovamente invertito nel 2025, quando le entrate/spese correnti sono tornate a prevalere.

Particolare rilievo assume l'esame della composizione delle entrate per fonte.

Tabella 1 – Fonti di finanziamento della viabilità. Anni 2020-2025

ENTRATE CORRENTI ACCERTAMENTI	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**
Contrib. Straord. correnti STATO	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5.800,00
Trasf. Correnti REGIONE	0,00	3.722.088,95	3.942.644,17	2.218.251,00	2.771.066,50	0,00
Contrib. Straord. correnti REGIONE	6.050.000,00	6.039.602,76	0,00	0,00	94.454,41	68.243,60
Trasf. correnti U.E.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	23.200,00
Risorse proprie Ente	***16.562.698,61***	***14.481.138,10***	***12.272.604,18***	***16.620.432,63***	***14.959.236,67***	***17.098.100,72***
Proventi C.D.S. x spese corr. (*)	**875.074,87**	**1.256.894,10**	**597.458,97**	**1.780.924,22**	**5.418.809,02**	**3.793.333,43**
Altri fondi parte corrente	175.155,59	184.063,09	188.445,37	237.002,54	218.748,28	299.695,96
	23.662.929,07	**25.683.787,00**	**17.001.152,69**	**20.856.610,39**	**23.462.314,88**	**21.288.373,71**

ENTRATE C/CAPITALE ACCERTAMENTI	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**
Trasf. c/cap. STATO	7.155.802,49	9.023.750,72	11.376.014,23	15.428.139,32	14.703.317,26	7.463.762,70
Contrib.straord. STATO c/capit.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Trasf. STATO P.N.R.R.	0,00	0,00	220.313,88	761.109,21	3.501.853,22	3.799.598,66
Trasf. c/cap. REGIONE	3.007.271,89	5.855.285,88	6.210.830,17	7.494.202,88	2.937.339,88	2.268.377,18
Contrib. Straord. Regione	0,00	0,00	20.242,21	0,00	0,00	0,00
Proventi C.D.S. x spese c/capit. (*)	***0,00***	***0,00***	***0,00***	***0,00***	***0,00***	***0,00***
Risorse proprie Ente	***0,00***	***0,00***	***561,05***	***4.038,05***	***0,00***	***0,00***
AVANZO di AMMINISTRAZIONE	***3.959.622,66***	***1.311.291,70***	***1.372.932,50***	***3.888.057,83***	***3.509.822,87***	***5.577.707,37***
MUTUI	***44.202,74***	***204.454,60***	***4.402,05***	***0,00***	***0,00***	***10.165,00***
Contrib. Trasf. Altri Enti	183.826,38	1.119.513,03	85.825,60	54.105,60	485.986,77	436.057,70
Altri fondi c/cap. Soggetti diversi	263.595,35	70.431,82	0,00	0,00	0,00	0,00
	14.614.321,51	**17.584.727,75**	**19.291.121,69**	**27.629.652,89**	**25.138.320,00**	**19.555.668,61**

ENTRATE TOTALI	**38.277.250,58**	**43.268.514,75**	**36.292.274,38**	**48.486.263,28**	**48.600.634,88**	**40.844.042,32**

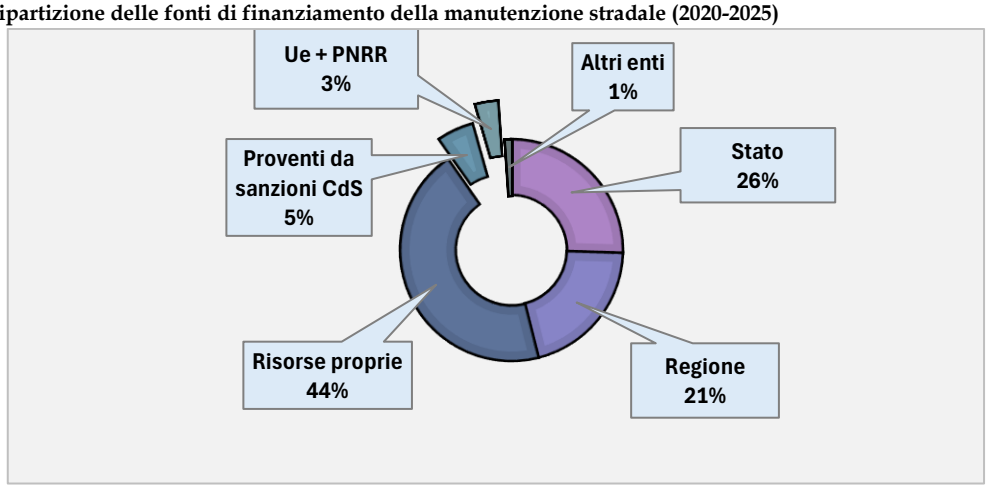
Tabella 1 _ Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati BDAP e dati forniti dall'Ente.

Occorre precisare che i meccanismi di reiscrizione delle entrate e delle spese, con l'utilizzo dei FPV, hanno condizionato l'elaborazione della suddetta tabella che, per semplicità espositiva non vede valorizzati in entrata e spesa i suddetti fondi.
L'Ente ha precisato che la Tabella 1 non rappresenta gli accertamenti di entrata per tipologia, ma un prospetto di raccordo tra gli impegni di spesa e le relative fonti di copertura, distinguendo tra risorse dell'esercizio e Fondo pluriennale vincolato. A supporto di tale chiarimento ha trasmesso appositi prospetti recanti il dettaglio degli impegni finanziati con entrate dell'esercizio e con FPV, distinti per fonte di finanziamento. La precisazione chiarisce la natura del prospetto, senza incidere, tuttavia, sulle valutazioni svolte nel referto in ordine ai volumi di risorse destinate alla viabilità e alle relative modalità di finanziamento.
Rileva che nel periodo le entrate correnti derivanti da trasferimenti statali risultano sostanzialmente assenti. Analoga considerazione può essere svolta con riferimento ai

trasferimenti regionali, che, ad eccezione del biennio 2020-2021, sono risultati pari a zero negli esercizi 2022 e 2023 e di entità contenuta negli anni 2024 e 2025.
Ne consegue che il finanziamento delle spese correnti è stato assicurato in larghissima misura dalle entrate proprie dell'ente e dai proventi derivanti dalle violazioni del codice della strada, che nel periodo in esame hanno garantito oltre l'80 per cento delle risorse correnti complessivamente disponibili.

Diversa appare la dinamica delle entrate in conto capitale: nel periodo 2020-2025 l'Ente ha beneficiato di ingenti trasferimenti in conto capitale da parte dello Stato e della Regione Piemonte, nonché di risorse riconducibili al PNRR, che hanno sostenuto in misura prevalente (circa l'82%) la capacità di investimento dell'amministrazione.
I dati evidenziano, infatti, che le entrate proprie destinate agli investimenti hanno rappresentato, nel sessennio, poco più del 16 per cento delle risorse complessivamente impiegate per spese in conto capitale, mentre oltre l'82 per cento delle stesse è riconducibile a contributi straordinari e trasferimenti provenienti dallo Stato e dalla Regione Piemonte. Tale circostanza denota una significativa dipendenza dell'attività di investimento dell'ente da fonti di finanziamento esterne.

Grafico 3 – Ripartizione delle fonti di finanziamento della manutenzione stradale (2020-2025)



Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati BDAP e dati forniti dall'Ente.

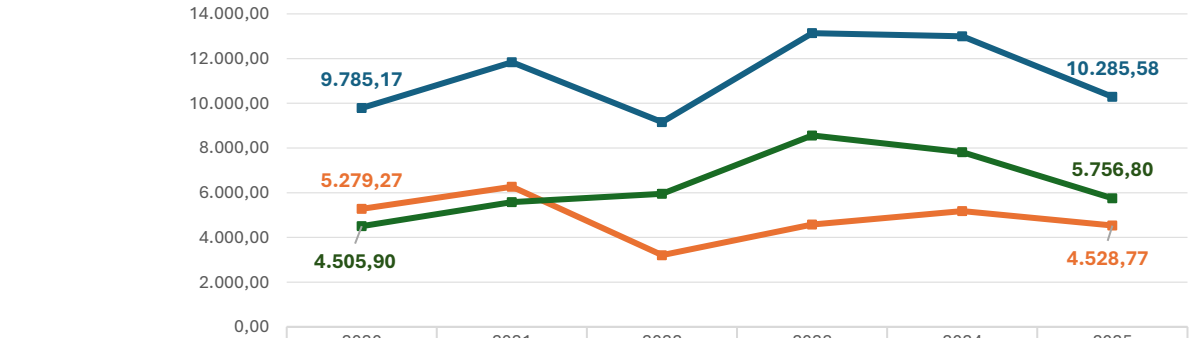
Dunque, il 49% circa delle risorse totali per la manutenzione delle strade cuneesi, nel sessennio, proviene dal territorio (proprie + sanzioni), il 48% da Stato, Regione e altri Enti, il 3% da risorse UE e PNRR.
Merita segnalare che, a partire dal 2023, la Provincia non beneficia più direttamente delle risorse derivanti dai canoni idrici delle grandi derivazioni idroelettriche[3], assegnate dalla Regione Piemonte ai Comuni totalmente montani della provincia mediante specifici bandi regionali. Tale modifica ha comportato la perdita di una fonte di finanziamento stabile per la manutenzione della viabilità montana di competenza provinciale.
Per garantire la continuità degli interventi, la Regione e la Provincia hanno successivamente definito specifici accordi di programma che prevedono trasferimenti regionali destinati alla viabilità. Tali risorse, pur compensando in parte il venir meno dei canoni idrici, risultano legate alle scelte programmatorie regionali e presentano, pertanto, un minor grado di stabilità rispetto al precedente sistema.

[3] Art. 5 della l.r. Piemonte 5 agosto 2020, n. 19.

Le entrate correnti da sanzioni per violazione del Codice della strada presentano un'incidenza non marginale sul totale delle risorse.
L'andamento delle spese complessive coincide con quello delle entrate (rappresentato dal grafico 1) ed evidenzia una dinamica crescente (+6,71% tra il 2020 e il 2025), anche se non uniforme, con un picco nelle annualità 2023 e 2024, rispetto ai cui valori si rileva una contrazione di circa il 16% nel 2025.
La spesa corrente aumenta fra il 2020 e il 2024 per poi diminuire e scendere sotto i livelli del 2020 nel 2025 (-17,33%).
La spesa in conto capitale vede un aumento consistente nel 2023 e 2024 per arrivare al 2025 a registrare comunque un aumento rispetto al primo anno preso in considerazione di quasi il 28%.
Come già visto per le entrate, anche i volumi di spesa totale del periodo fanno registrare una lieve preponderanza della spesa di parte corrente (euro 131.955.167,74) rispetto a quella di parte capitale (euro 123.813.812,45).

Infine, tenuto conto della riduzione dell'estensione della rete provinciale intervenuta nel periodo considerato, è stato esaminato anche l'andamento della spesa rapportata ai chilometri gestiti.

Grafico 4 - Spesa annua per chilometro di rete stradale provinciale (2020-2025)



	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Spese totali per km	9.785,17	11.844	9.159,65	13.138,50	12.999,03	10.285,58
spese correnti per km	5.279,27	6.268,41	3.209,42	4.573,80	5.179,82	4.528,77
spese in c.capitale per km	4.505,90	5.575,59	5.950,23	8.564,76	7.819,21	5.756,80

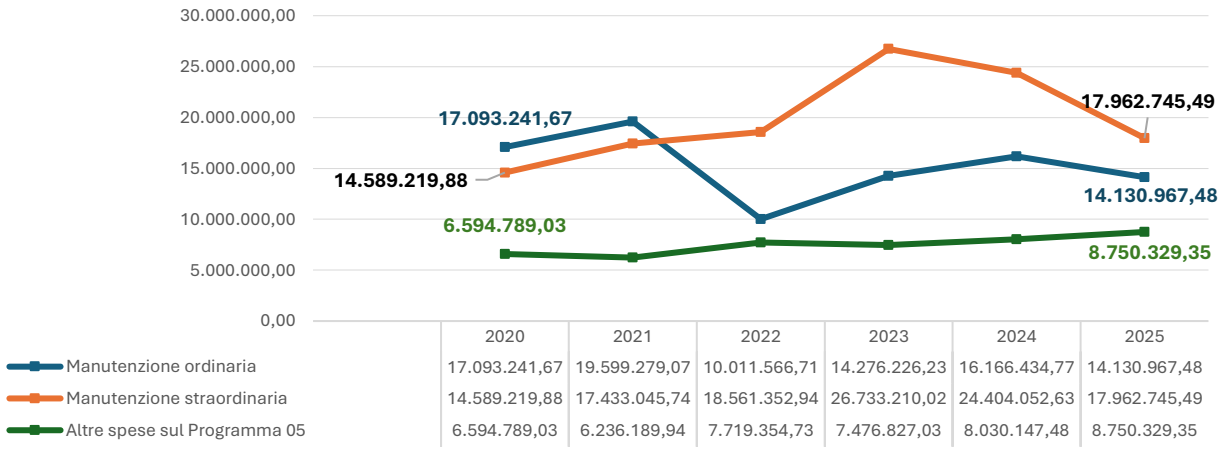
Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati BDAP e dati forniti dall'Ente.

Dal grafico 4 emerge che la spesa complessiva per km presenta un andamento discontinuo, con incrementi particolarmente significativi nel 2021, nel 2023 e nel 2024, attestandosi nel 2025 su un livello di circa il 5 per cento superiore a quello del 2020.
La spesa corrente per km, pari a euro 4.528,77 nel 2025, risulta invece inferiore del 14,22 per cento rispetto al 2020 (euro 5.279,27), dopo aver raggiunto il valore minimo della serie nel 2022 (euro 3.209,42).
La spesa in conto capitale per km evidenzia una dinamica opposta, attestandosi nel 2025 su un valore superiore del 27,26 per cento rispetto al 2020 e registrando una crescita particolarmente accentuata nel biennio 2023-2024.
Si osserva, altresì, che nel 2025 i valori della spesa corrente per km e della spesa in conto capitale per km risultano, come già nel 2020, piuttosto allineati: nondimeno la spesa in conto capitale per km (euro 5.756,80) risulta superiore alla spesa corrente per km (euro 4.528,77), con inversione di quanto rilevato nel 2020, indice di un mutamento (iniziato nel 2022) nella composizione della spesa per km a favore della componente in conto capitale.

2.3 Le spese di manutenzione

La spesa complessiva si compone di: euro 91.277.715,93 per manutenzione ordinaria (36%), euro 119.683.626,70 per manutenzione straordinaria (47%), euro 44.807.637,56 per altre spese (17%).
Nel biennio 2023/2024 le spese per la manutenzione straordinaria risultano incrementate in modo consistente rispetto a inizio periodo (14,6 milioni nel 2020 a fronte di 26,7 milioni nel 2023) per assestarsi intono ai 18 milioni nel 2025; per la manutenzione ordinaria le maggiori spese si registrano nel biennio 2020/2021, con una contrazione consistente nel 2022 e un assestamento su valori medi (14/16 milioni) nell'ultimo triennio.
Come si evince dal grafico, la spesa 'su strada' per la manutenzione ordinaria ha costituito nel sessennio poco più di un terzo della spesa totale per viabilità.
Tale proporzione trova conferma nell'anno 2025, dove la manutenzione ordinaria scende al 35%, la straordinaria al 44% e le altre spese crescono al 21%.

Grafico 5 – Andamento delle spese di manutenzione ordinaria e straordinaria della rete viaria (2020-2025)



	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Manutenzione ordinaria	17.093.241,67	19.599.279,07	10.011.566,71	14.276.226,23	16.166.434,77	14.130.967,48
Manutenzione straordinaria	14.589.219,88	17.433.045,74	18.561.352,94	26.733.210,02	24.404.052,63	17.962.745,49
Altre spese sul Programma 05	6.594.789,03	6.236.189,94	7.719.354,73	7.476.827,03	8.030.147,48	8.750.329,35

Grafico 6 – Fonte: elaborazione corte dei conti su dati forniti dall'A.P.

Gli indici di spesa/km annua del 2025, al netto delle 'altre spese', sono pari a euro 4.528,77/Km anno per la manutenzione ordinaria ed euro 5.756,81/Km anno per la manutenzione straordinaria.

2.4 Le risorse straordinarie per la viabilità

Nel periodo 2020-2025, la Provincia di Cuneo, in base a quanto comunicato nella fase istruttoria è risultata assegnataria di cospicui fondi straordinari per interventi sulla rete stradale di competenza dalla Regione, dallo Stato e dall'UE.
L'importo complessivo di tali fondi indicato dalla Provincia è pari ad euro 102.577.706,03 con una percentuale media di impiego del 74,89%.
Tale importo deriva dalla sommatoria di Fondi PNRR euro 5.910.000,00, Fondi regionali euro 1.370.474,00, Fondi STATO euro 92.593.225,24, Fondi Comunitari/Statali euro 2.206.600,00 e Statale/regionale euro 497.406,79

2.5 Gli interventi finanziati dal PNRR

Gli interventi di viabilità finanziati con risorse PNRR e PNC nella provincia di Cuneo si inseriscono in una strategia complessiva di messa in sicurezza delle infrastrutture esistenti, prevenzione del dissesto idrogeologico e rafforzamento dell'accessibilità nelle aree interne e montane. Le risorse non sono state destinate alla realizzazione di nuove strade, ma a opere di protezione, manutenzione straordinaria e consolidamento, finalizzate a evitare chiusure, frane, alluvioni e isolamento dei centri abitati.

La Provincia ha beneficiato di circa 5,91 milioni di euro di risorse PNRR destinate a interventi di riduzione del rischio idrogeologico, attraverso opere di sistemazione idraulica, difesa spondale, manutenzione degli alvei e protezione delle infrastrutture di attraversamento lungo i principali corsi d'acqua provinciali. Si tratta di interventi (tutti nativi PNRR) di manutenzione straordinaria a prevenzione e mitigazione del rischio idrogeologico, finanziati nell'ambito della missione M2C4I2.1b. (Misure per la gestione di rischio alluvione e per la riduzione del rischio idrogeologico).

La Provincia di Cuneo ha svolto un ruolo centrale nel coordinamento tecnico-amministrativo delle opere e nel supporto ai comuni, contribuendo a garantire l'attuazione degli interventi e il rafforzamento della resilienza della rete viaria provinciale, con particolare beneficio per le comunità montane e periferiche.

Con riguardo al PNRR, nel dettaglio, la Provincia di Cuneo ha ricevuto per la rete stradale di competenza 5.910.000,00 euro, su un valore complessivo di lavori pari al medesimo importo, con 3.792.029,04 euro di anticipazioni e nessun progetto della specifica misura uscito dal PNRR.

I dieci interventi, interamente finanziati con fondi PNRR, sono riportati di seguito:

- MONDOVI' SP n. 154 – Realizzazione di opere di sostegno e protezioni spondali, posa in opera di reti paramassi in comune di Ormea, Briga Alta (CUP I77H22000810002) Messa in sicurezza della viabilità a monte con opere di consolidamento versante e a valle con opere di sostegno (800.000, euro);
- SALUZZO S.P. 26 – 29 Ricostruzione soglia di fondo nell'intorno del ponte sul Po lungo la SP 26 in località Felicina comune di Saluzzo e Revello (CUP I67H21000180002) Riduzione del pericolo di scalzamento delle fondazioni del ponte e delle difese spondali (500.000,00 euro);
- CUNEO S.P. 3 - Sottomurazione pile del ponte Trunasse sul fiume Stura di Demonte lungo la SP 3 in comune di Centallo e Castelletto Stura (CUP I37H21000450002) Riduzione del pericolo di scalzamento delle fondazioni del ponte e delle difese spondali (800.000,00 euro);
- MONDOVI' S.P. 216 Costruzione opere di sostegno sottoscarpa e regimazione acque meteoriche e ripristino sovrastruttura stradale vari tratti in comune di Ormea e Caprauna (CUP I67H22001160002) Messa in sicurezza della viabilità a monte con opere di consolidamento versante e a valle con opere di sostegno (400.000,00 euro);
- ALBA S.P. 439 nei comuni di Torre Bormida e Monesiglio - Stabilizzazione pendio con reti paramassi e ripristino di quelle esistenti danneggiate (CUP I77H22000820002) Riduzione del pericolo di caduta massi sulla viabilità con consolidamento di versante (500.000,00 euro);
- ALBA S.P. 429 - Realizzazione opere di sostegno, drenaggi e regimazione acque superficiali in Loc. Campetto di Castino (CUP I87H21000190002) Messa in sicurezza della viabilità con ripristino del corpo stradale e regimazione delle acque meteoriche (800.000,00 euro);

- ALBA S.P. 11 nei comuni: Cortemilia – Perletto. Stabilizzazione pendio con reti paramassi e ripristino di quelle esistenti danneggiate (CUP I17H22000870002) Riduzione del pericolo di caduta massi sulla viabilità con consolidamento di versante (500.000,00 euro);
- ALBA S.P. 162 in Comune di Bossolasco. Realizzazione opere di sostegno, drenaggi e regimazione acque superficiali (CUP I57H22001130002) Messa in sicurezza della viabilità con ripristino del corpo stradale e regimazione delle acque meteoriche (560.000,00 euro);
- ALBA S.P. 32 in comune di Arguello. Stabilizzazione pendio con reti paramassi e ripristino di quelle esistenti danneggiate (CUP I37H22001420002) Riduzione del pericolo di caduta massi sulla viabilità con consolidamento di versante (500.000,00 euro);
- ALBA S.P. 102 in comune di Loc. Scaletta Uzzone in comune di Gottasecca. Realizzazione opere di sostegno, drenaggi e regimazione acque superficiali (CUP I47H22000940002) Messa in sicurezza della viabilità con ripristino del corpo stradale e regimazione delle acque meteoriche (550.000,00 euro).

I lavori, a gennaio 2026, risultano interamente conclusi sul piano fisico e procedurale.
Di seguito viene riportata la tabella di avanzamento dei lavori:

Tabella 2 – Interventi sulla viabilità provinciale finanziati con risorse PNRR

CUP	Avanzamento economico-finanziario al 31/1/2026	% sul totale	Rendicontato su Regis al 31/01/2026	Avanzamento fisico e procedurale al 31/1/2026 (in %)
I77H22000810002	747.452,98	93,4%	0,00	100%
I67H21000180002	472.910,24	94,6%	0,00	100%
I37H21000450002	773.576,84	96,7%	0,00	100%
I67H22001160002	365.015,30	91,3%	0,00	100%
I77H22000820002	395.677,42	79,1%	0,00	100%
I87H21000190002	789.485,47	98,7%	0,00	100%
I17H22000870002	494.286,81	98,9%	0,00	100%
I57H22001130002	489.820,85	87,5%	0,00	100%
I37H22001420002	482.161,51	96,4%	0,00	100%
I47H22000940002	474.037,18	86,2%	0,00	100%

Tabella 2 – Fonte: elaborazione dati dell'A.P.

L'Amministrazione provinciale ha riferito che alla data del 4 maggio 2026, non si riscontravano criticità significative tali da compromettere il completamento della misura entro la scadenza prevista (30/06/2026), precisando che per la maggior parte degli interventi era in corso l'approvazione del Quadro Economico a consuntivo e la predisposizione della rendicontazione a saldo; per alcuni interventi, era in corso la liquidazione di somme residue a disposizione del progetto.
La Provincia ha inoltre rappresentato che eventuali ritardi sarebbero limitati ad aspetti amministrativi e procedurali residuali e che le procedure sono oggetto di costante monitoraggio.
In sede di controdeduzioni a Provincia ha evidenziato che la mancata presenza, al 31 gennaio 2026, di importi rendicontati a saldo sul sistema ReGiS non è indicativa di ritardi attuativi, ma consegue alle modalità di gestione finanziaria previste per gli interventi PNRR. In particolare, il trasferimento delle risorse ai soggetti attuatori può avvenire fino al limite del 90 per cento del finanziamento, previa trasmissione della documentazione di spesa e aggiornamento dei dati di monitoraggio, mentre la rendicontazione finale resta associata alla fase di saldo del progetto.
L'Ente ha inoltre rappresentato di aver conseguito entro il termine previsto del 30 giugno 2026 i milestone e i target di competenza, confermando il completamento degli interventi sotto il profilo

fisico, procedurale e degli obiettivi programmati.
È stato, infine, trasmesso un prospetto aggiornato dello stato di avanzamento finanziario degli interventi dal quale emerge che gli interventi risultano sostanzialmente completati sotto il profilo attuativo, con liquidazioni pari a circa il 93 per cento dell'importo programmato ed economie complessivamente quantificate in euro 387.133. Permangono tuttavia quote di finanziamento non ancora incassate, sia con riferimento alle somme già rendicontate sia rispetto all'importo complessivamente programmato. Gli elementi forniti appaiono, pertanto, coerenti con quanto rappresentato dall'Ente circa il disallineamento temporale tra avanzamento degli interventi, rendicontazione e trasferimento delle risorse.
Nell'ambito del PNC, la Provincia di Cuneo ha gestito interventi per circa 7,7 milioni di euro, di cui 4,8 milioni destinati alla Val Bormida e aree limitrofe e 2,9 milioni alle Valli Maira e Grana. Le opere realizzate hanno riguardato la manutenzione straordinaria di infrastrutture strategiche, il rifacimento delle pavimentazioni stradali, il ripristino di tratti ammalorati e delle banchine, la regimazione delle acque meteoriche e la messa in sicurezza delle vie di collegamento verso i comuni montani. Nelle Valli Maira e Grana particolare attenzione è stata riservata al consolidamento dei versanti, alla posa di reti paramassi e al recupero di sedi stradali interessate da fenomeni franosi.

2.6 I contributi straordinari dello Stato e della Regione

Nel periodo 2020-2025 la Provincia ha beneficiato di numerosi finanziamenti statali straordinari finalizzati alla manutenzione e alla messa in sicurezza della rete viaria provinciale, al miglioramento dell'accessibilità delle aree interne e alla realizzazione di interventi di adeguamento infrastrutturale e di mitigazione del rischio idrogeologico e climatico[4].
Con particolare riferimento ai programmi straordinari di manutenzione disciplinati dai DD.MM. 16 febbraio 2018, 19 marzo 2020 e 26 aprile 2022, per un importo complessivo di euro 66,2 milioni, si rileva un livello di utilizzo pressoché integrale delle risorse assegnate nell'ambito delle prime due misure (circa il 99%), mentre il limitato avanzamento della terza (0,10%) è riconducibile al recente avvio della programmazione relativa alle annualità 2025-2029.
In relazione a quest'ultima misura, la Provincia ha riferito che tutti i quattro interventi finanziati, per complessivi euro 19,1 milioni, risultavano avviati nel settembre 2025 e che nel dicembre dello stesso anno è stata erogata la prima anticipazione prevista dalla normativa di riferimento.
L'Ente ha inoltre beneficiato di specifiche assegnazioni per la compensazione dell'aumento dei prezzi dei materiali, nonché di ulteriori finanziamenti nell'ambito di programmi ambientali, di cooperazione transfrontaliera e di interventi conseguenti ad eventi alluvionali.
Con riferimento ai finanziamenti regionali, la Provincia ha beneficiato nel sessennio di contributi straordinari per complessivi euro 1,87 milioni, destinati principalmente alla sicurezza stradale, agli interventi conseguenti a calamità naturali e alla viabilità trasferita[5].
La Provincia ha inoltre beneficiato di finanziamenti nell'ambito del Piano Operativo Fondo

[4] Tra i principali provvedimenti di finanziamento: DD.MM. 16 febbraio 2018, 19 marzo 2020, 29 maggio 2020, 7 maggio 2021, 10 dicembre 2021, 26 aprile 2022, 9 maggio 2022 e 5 maggio 2022, nonché successive modificazioni e integrazioni.
[5] Tra le principali fonti di finanziamento regionale segnalate dalla Provincia figurano quelle relative alla sicurezza stradale, alla mobilità e logistica, agli interventi conseguenti a calamità naturali e alla viabilità trasferita (DGR nn. 5-2517/2020, 30-6234/2022, 31-7895/2023 e 62-5222/2022; l.r. n. 38/1978).

Sviluppo e Coesione Infrastrutture 2014-2020[6], destinati a interventi di messa in sicurezza e manutenzione straordinaria della rete stradale e delle principali opere d'arte.
Nel corso dell'istruttoria era emerso, per taluni interventi finanziati nell'ambito del Piano Operativo Fondo Sviluppo e Coesione Infrastrutture 2014-2020, uno scostamento tra finanziamenti assentiti e importi contabilizzati. Le controdeduzioni hanno tuttavia chiarito che tale situazione era riconducibile a fattispecie eterogenee, quali la presenza di economie, la realizzazione ancora in corso di alcuni interventi o specifiche scelte attuative. I chiarimenti forniti consentono, pertanto, di meglio inquadrare gli scostamenti rilevati, che non appaiono di per sé indicativi di una limitata capacità di utilizzo delle risorse assegnate.
Tra gli interventi finanziati nell'ambito del Fondo Sviluppo e Coesione assumono particolare rilievo quelli relativi alla messa in sicurezza della rete stradale provinciale:
- il primo riguarda il completamento del piano di investimento della Regione Piemonte di cui alla DCR n. 271-37720 del 27 novembre 2002 per il miglioramento delle condizioni di sicurezza e della rete esistente di cui alla Convenzione n. 194 del 16/05/2019, per un importo finanziato di euro 11.350.000,00 (contabilizzato euro 8.679.919,30, impiego 76,48%)[7];
- il secondo attiene alla manutenzione, sistemazione e messa in sicurezza delle infrastrutture stradali di Comuni e Province piemontesi di cui alle DGR n. 36-7661 del 5 ottobre 2018, D.G.R. n. 18-8545 del 15 marzo 2019 e D.G.R. n. 10-635 del 6 dicembre 2019 di cui alla Convenzione n. 23 del 16/05/2019, per un importo finanziato di euro 3.460.000,00 (contabilizzato euro 3.268.255,52, impiego 94,46%).
Si rilevano una buona capacità di attrazione degli investimenti e una efficace capacità di utilizzo delle risorse per la realizzazione delle opere.

2.7 I proventi da sanzioni per violazioni del Codice della Strada

Ai sensi degli artt. 142 e 208 del Codice della strada, una quota dei proventi delle sanzioni amministrative è destinata a interventi di manutenzione e sicurezza stradale.
La Provincia ha trasmesso solo per gli anni dal 2023 al 2026 le deliberazioni con cui sono state determinate le destinazioni della quota libera delle sanzioni (50% dei proventi da violazioni generiche), nelle quali tali proventi sono stati assegnati a finalità riconducibili al comma 4 dell'art. 208 CdS.
Con riferimento al triennio 2020-2022, la Provincia ha inoltre evidenziato che dette entrate derivavano dai trasferimenti dei Comuni relativi alle sanzioni per eccesso di velocità accertate su strade provinciali (€ 875 mila nel 2020, € 1,257 milioni nel 2021 ed € 597 mila nel 2022), risorse che l'Ente dichiara di aver destinato alle finalità previste dal Codice della strada in materia di

[6] Asse Tematico D Messa in sicurezza del patrimonio infrastrutturale esistente – Linea d'azione "*Interventi di adeguamento e manutenzione straordinaria della rete stradale riguardanti itinerari e strade particolarmente pericolose in quanto affette da rilevante incidentalità, interventi di messa in sicurezza statica delle opere d'arte principali*"

[7] La Provincia ha riferito che il mancato rispetto dei termini previsti per alcuni interventi è stato determinato dall'incremento dei costi dei materiali, da criticità progettuali e autorizzative, dalla mancata realizzazione di opere propedeutiche e dall'assenza di accordi tra gli enti interessati. In conseguenza di tali circostanze, l'Ente ha richiesto la rimodulazione delle risorse e successivamente la conferma dei finanziamenti per le spese già sostenute; gli interventi sono stati tuttavia definanziati con delibera CIPESS n. 78 del 29 novembre 2024.

sicurezza e manutenzione della rete viaria.
Le spese hanno riguardato interventi di manutenzione e messa in sicurezza delle infrastrutture stradali (compreso segnaletica, barriere e relativi impianti), potenziamento delle attività di controllo e di accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale (compreso le spese relative al personale)
La tabella seguente riporta i dati economici: la prima parte della tabella dettaglia accertamenti ed incassi nel bilancio dell'Ente nonché le rendicontazioni al Ministero dell'Interno nel periodo 2021/2025 (annualità verificate sul sito del precitato Ministero); nella seconda parte i proventi che hanno finanziato spese correnti e spese di investimento, così come comunicato dalla Provincia.

Tabella 3 - Finanziamenti per la viabilità: accertamenti, riscossioni e rendicontazioni ministeriali (2020-2025)

ENTRATE VIOLAZIONI CODICE DELLA STRADA (accertamenti e cassa) BDAP						
	Anno 2020	Anno 2021	Anno 2022	Anno 2023	Anno 2024	Anno 2025
Provincia di CUNEO (accertamenti)	0,00	2.534,61	1.692,19	718.795,52	3.629.287,10	500.498,70
Provincia di CUNEO (cassa)	270,63	2.534,61	1.640,69	563.903,70	3.306.229,80	629.548,15
Rendicontazione Ministero CN		*1.256.894,10*	*597.458,97*	*1.624.537,45*	*4.369.144,64*	*3.036.394,11*
Spesa corrente	875.074,87	1.256.894,10	597.458,97	1.780.924,22	5.418.809,02	3.793.333,43
Spesa in c. capitale	*0,00*	*0,00*	*0,00*	*0,00*	*0,00*	*0,00*
Proventi CDS totali applicati	875.074,87	1.256.894,10	597.458,97	1.780.924,22	5.418.809,02	3.793.333,43

Fonte: dati elaborati dalla Corte dei Conti su dati forniti dall''A.P.

L'Ente ha inoltre fornito chiarimenti in ordine ai disallineamenti tra i dati trasmessi, le risultanze BDAP e le rendicontazioni al Ministero dell'Interno. Tali differenze discendono, in particolare, dalla diversa natura dei dati considerati: accertamenti contabili, incassi effettivi, somme vincolate ai sensi degli artt. 142 e 208 del Codice della Strada, proventi privi di vincolo di destinazione e importi rendicontabili al netto delle spese ammesse.
Per ciascuna annualità, l'Ente ha ricostruito il raccordo tra gli importi incassati ai sensi degli artt. 142 e 208 del Codice della Strada, le somme soggette a vincolo di destinazione e gli importi rendicontati al Ministero dell'Interno. Dalla documentazione trasmessa emerge che le somme vincolate effettivamente incassate risultano integralmente rendicontate secondo le finalità previste dalla normativa vigente.
I chiarimenti forniti consentono pertanto di ricondurre i disallineamenti rilevati alle differenti modalità di rappresentazione e aggregazione dei dati utilizzati nelle diverse basi informative.
Le entrate da sanzioni (sia accertate che per cassa) sono cresciute esponenzialmente nel periodo 2023/2025, con un picco particolarmente elevato nell'anno 2024 (3,6 milioni di euro).
Le entrate da sanzioni accertate nel 2020 erano pari a 0, mentre nel 2025 erano pari a euro 500.498,70.
Tale aumento fa seguito l'adozione delle deliberazioni del Consiglio Provinciale n. 27 e n. 28 del 4 maggio 2023 con cui l'Amministrazione ha individuato quale obiettivo primario la riduzione dell'incidentalità stradale provinciale, da perseguire attraverso l'installazione di dispositivi elettronici per il controllo della velocità (autovelox) e mediante azioni di sensibilizzazione della cittadinanza in tema di sicurezza stradale.
Le sanzioni per eccesso di velocità sono passate da 0 negli anni 2020, 2021 e 2022 a 24.901 nel 2023 (dal 20/10 al 31/12) a 32.694 nel 2025 (come meglio si vedrà in seguito).
Dalle rendicontazioni al Ministero si evince che i riversamenti di altri enti che hanno elevato sanzioni su strade provinciali risultano pari al 100% dei proventi negli anni 2021 e 2022, diminuiscono, rispettivamente al 65% e al 35% negli anni 2023 e 2024, per assestarsi sul 35%

nell'anno 2025.
Le percentuali di riscossione spontanea si collocano nel sessennio tra il 78 e il 100%; relativamente al triennio 2023/2025 l'Amministrazione ha precisato che non è ancora stata effettuata iscrizione a ruolo.
I costi di gestione della procedura sanzionatoria relativi a spese legali, spese per servizi e altri oneri ammontano nel periodo 2023-2025 a complessivi euro 1.222.621,82.
A partire dall'anno 2023 la percentuale di impiego dei proventi supera il 100%: ne segue che l'Ente ha integrato con risorse proprie i proventi al fine di realizzare gli interventi.

3. LA SICUREZZA STRADALE

3.1 L'incidentalità e il controllo della circolazione

Nel rapporto Istat del dicembre 2025 si rileva che, nell'anno 2024, l'incidentalità stradale in Piemonte ha registrato 10.487 sinistri, con conseguenti 171 decessi e 14.692 feriti, evidenziando un incremento rispetto all'anno precedente sia degli incidenti sia dei soggetti lesionati, a fronte di una riduzione del numero delle vittime.
Anche nella Provincia di Cuneo si conferma questa tendenza, con una variazione in aumento del numero di incidenti rispetto al 2023 pari a + 6,8, ma anche del numero di morti (+ 6,3%) e feriti (+5,2%).
Al riguardo la Provincia ha dettagliato per ciascun anno il numero degli incidenti verificatisi sulla rete di competenza, indicando la tipologia di strada[8].

Tabells 4 - Incidenti stradali per anno e tipologia di strada

A) INCIDENTI STRADALI TOTALI PER TIPOLOGIA DI STRADA

Anno	Totale incidenti	% Tipo B	% Tipo C	% Tipo F
2020	446	0,15%	39,60%	60,24%
2021	551	0,15%	39,60%	60,24%
2022	506	0,15%	39,60%	60,24%
2023	461	0,15%	39,60%	60,24%
2024	488	0,15%	39,60%	60,24%
2025	Dati ISTAT non disponibili			

Fonte: elaborazione dati a cura di A.P. Cuneo

Il numero di incidenti sulle strade gestite dalla Provincia è fluttuante nel quinquennio (non essendo disponibili i dati ISTAT del 2025) e trova significativa concentrazione sulle strade locali (tipo F) (oltre il 60%) e sulle strade extraurbane secondarie (tipo C) (poco meno del 40%).

Tabella 5 - Incidenti stradali imputabili a dissesto per anno e tipologia di strada

B) INCIDENTI IMPUTABILI, IN VIA PRESUNTA, A DISSESTO STRADALE (CLASSIFICATI DALLE TABELLE ISTAT CON FONDO SDRUCCIOLEVOLE)

Anno	Totale incidenti	% Tipo B	% Tipo C	% Tipo F
2020	6	16%	50%	34%
2021	7	0%	57%	43%
2022	5	0%	40%	60%
2023	10	0%	80%	20%
2024	5	0%	80%	20%
2025	Dati ISTAT non disponibili			

Fonte: elaborazione dati a cura di A.P. Cuneo

[8] Ai sensi dell'art. 2, comma 3, del Codice della strada, le strade di tipo C sono strade extraurbane secondarie a unica carreggiata, con almeno una corsia per senso di marcia e banchine; le strade di tipo F sono invece strade locali, urbane o extraurbane, non riconducibili alle altre categorie funzionali previste dalla normativa.

Nei cinque anni in osservazione l'Ente riferisce un numero di incidenti da dissesto pari all'1,35% del totale, suddivisi in proporzioni analoghe tra strade extraurbane secondarie e locali. Anche relativamente a tale profilo, i dati ISTAT del 2025 non sono disponibili.
Con riferimento all'incidentalità sulla rete viaria provinciale, l'Ente ha rappresentato che l'andamento dei sinistri riconducibili a presunte anomalie del manto stradale presenta carattere oscillante ed è influenzato anche da fattori esogeni, quali eventi meteorologici avversi, intensità del traffico e comportamenti degli utenti. Ha inoltre precisato di **non disporre di un proprio Osservatorio sull'incidentalità e di avvalersi dei dati trasmessi dalla Regione Piemonte**, partecipando ai progetti regionali di interoperabilità e condivisione delle informazioni sulla rete viaria e sugli incidenti stradali.
La Sezione prende atto dell'adesione alle iniziative regionali finalizzate all'integrazione e alla fruibilità dei dati. Nondimeno, emerge come le informazioni sull'incidentalità disponibili presso l'Amministrazione presentino un non trascurabile disallineamento temporale, risultando riferite a oltre diciotto mesi prima.
La disponibilità di dati non aggiornati condizione la capacità dell'Ente di cogliere con la necessaria tempestività l'evoluzione dei fenomeni incidentali, di valutare gli effetti delle modifiche intervenute nella disciplina della circolazione stradale e di adeguare la programmazione degli interventi di manutenzione e messa in sicurezza.
La Sezione evidenzia come la disponibilità di dati più aggiornati potrebbe contribuire ad una più efficace attività di monitoraggio dell'incidentalità e di programmazione degli interventi sulla rete viaria, demandando all'Ente le conseguenti valutazioni nell'ambito della propria autonomia organizzativa e gestionale.
Con riferimento alla disponibilità dei dati a supporto della programmazione degli interventi, l'Ente ha precisato di utilizzare, oltre alle informazioni rese disponibili attraverso il progetto regionale TRASP.P3, una pluralità di fonti informative, tra cui le segnalazioni dei reparti territoriali, i sopralluoghi tecnici, le evidenze manutentive e le istanze provenienti dal territorio. Ha inoltre rappresentato di valutare possibili iniziative volte a rafforzare il raccordo informativo con i soggetti detentori dei dati, compatibilmente con le risorse organizzative disponibili.
Con riferimento ai dati sulle richieste di risarcimento del danno per insidia stradale, la Provincia ha allegato la tabella seguente.

Tabella 6 – Richieste di risarcimento del danno per annualità

ANNO DI RIFERIMENTO	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Totale richieste risarcimento danni per insidia stradale	56	63	46	37	89	68

Fonte: elaborazione dati a cura dell'A.P.

Si evince nell'ultimo biennio un aumento del numero di richieste.
"*Di tutte le vertenze instaurate (19), una parte (7) è stata già definita (ovvero conclusa con sentenza o accordo transattivo), mentre le rimanenti risultano tuttora pendenti presso i competenti uffici giudiziari., a fronte di un azzeramento dei contenziosi pendenti o definiti*".
Dal punto di vista del controllo della sicurezza stradale, il Corpo di Polizia Locale - Faunistico

Ambientale è stato istituito nel 2016[9] e inizialmente effettuava attività ispettiva e di vigilanza in materia di caccia, pesca, raccolta funghi epigei ed ipogei e ogni altra funzione in materia di vigilanza e gestione faunistico ambientale delegata dalle leggi vigenti.
Le funzioni di polizia stradale erano esercitate in modo residuale rispetto all'attività prevalente in ambito faunistico ambientale.
A partire dal gennaio 2024[10] il Corpo di Polizia Locale è stato articolato in due Nuclei di specializzazione: il Nucleo Faunistico Ambientale e il Nucleo Stradale. Quest'ultimo svolge servizi di polizia stradale ai sensi dell'art. 11 D.Lgs. 30 aprile 1992 n. 285, con particolare riferimento alla prevenzione e all'accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale.
Al Dirigente è assegnata l'adozione di tutti gli atti organizzativi e di gestione; il Comandante è un funzionario del Corpo di Polizia Locale nominato dal Presidente.

Tabella 7 - Dotazione del Corpo di Polizia locale

ANNO	Dirigente	Funzionario	Agente Nucleo Faunistico Ambientale	Agente Nucleo Stradale
2024	1	1	27	2
2025	1	2	26	2

Fonte: elaborazione dati a cura dell'A.P.

La consistenza dell'organico destinato alle funzioni di polizia stradale merita attenzione in rapporto all'ampiezza della rete gestita e alle connesse esigenze di vigilanza e controllo.
Al riguardo, la Provincia non ha rappresentato profili di sottodimensionamento rispetto alle competenze attribuite, limitandosi a precisare che "*con il trasferimento di molte competenze, l'organico è stato dimensionato in modo da focalizzarsi prioritariamente su compiti specialistici (polizia giudiziaria, ambientale e ittico-venatoria); tuttavia, con la creazione del Nucleo Stradale nel 2024, il personale ivi inquadrato svolge prioritariamente funzioni di polizia stradale*".
Si rileva, peraltro, che la Provincia ha ritenuto opportuno ricorrere a forme di collaborazione con altri enti, sottoscrivendo il 16 ottobre 2023 una convenzione triennale con il Comune di Dogliani per lo svolgimento di attività connesse all'accertamento delle infrazioni rilevate dai dispositivi di controllo della velocità installati sulle strade provinciali.
Sempre ai fini delle misure di sicurezza stradale è stato chiesto all'Ente di relazionare sulle strumentazioni elettroniche in dotazione alla data del 31/12/2025 per l'accertamento di violazioni, nonché di apparecchi portatili per la rilevazione di stati di alterazione alla guida
La Provincia di Cuneo ha riferito che l'utilizzo di dispositivi elettronici per il controllo della velocità si inserisce in una più ampia strategia di sicurezza stradale, approvata dagli organi competenti, volta alla riduzione dell'incidentalità e alla sensibilizzazione degli utenti della strada e di disporre nel 2025 di 1 apparecchiatura fissa per il rilevamento delle infrazioni (142 CdS) in modalità istantanea, posizionato in strada extraurbana secondaria.
Non risultano dispositivi dismessi o non attivati per mancanza di omologazione e/o di conformità alle prescrizioni di legge; i dispositivi sono stati sostituiti per scadenza temporale del contratto di locazione. Nel 2020 non erano in uso dispositivi.

[9] Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 70 del 28/12/2016
[10] Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 68 del 23/11/2023

Per la Provincia di Cuneo è significativo, perché numericamente cospicuo, il dato relativo alle contravvenzioni elevate a partire dal 2023 (comprensive dei 126bis):

Tabella n. 8 - Verbali elevati per macrocategoria di violazione (anni 2020-2025)

ANNO	Velocità (ex art. 142 C.d.S.)	Ex art. 126 bis	Violazioni (ex art. 180/art. 6/art. 146)
2020	/	/	17
2021	/	/	15
2022	/	/	28
2023 (dal 20/10 al 31/12)	24901	Ø	16
2024 (dal 01/01 al 16/04 e dal 23/08 al 31/12)	34731	4763	23
2025	32694	3894	40

Fonte: elaborazione dati a cura dell'A.P.

A fronte del cospicuo numero di contravvenzioni elevate risulta poco significativo il numero dei ricorsi (470, tra ricorsi al Giudice di pace e al Prefetto); molto elevata è invece la percentuale di accoglimento (nel 2024 oltre il 96% davanti al Giudice di pace) o definizione per scadenza dei termini (nel 2024 l'88,5% davanti al Prefetto). Con riferimento agli esiti dei ricorsi, l'Ente ha preso atto delle criticità evidenziate e ha rappresentato l'intenzione di rafforzare le procedure istruttorie, notificatorie e difensive, nonché il coordinamento tra i soggetti coinvolti nella gestione del procedimento sanzionatorio.

Tabella n. 9 - Ricorsi avverso i verbali e relative percentuali di accoglimento (2020-2025)

ANNO	RICORSI al GdP	% accoglimento	RICORSI Prefetto	% accoglimento
2020	Ø		Ø	
2021	Ø		Ø	
2022	Ø		Ø	
2023	Ø		Ø	
2024	129 di cui 84 definite	96,43% (n. 81)	131 (di cui 116 definite per scadenza termini)	8,62% (n. 10)
2025	77	Udienze non ancora svolte	133 (di cui 41 definite per scadenza termini)	Ø (30,83% per le 41 scadute)

Fonte: elaborazione dati a cura dell'A.P.

Può quindi concludersi che l'attività di controllo della circolazione da parte della Polizia provinciale presenti margini di miglioramento, ancorché l'installazione di dispositivi di rilevazione della velocità e il presidio assicurato dalle altre forze di polizia concorrano al perseguimento degli obiettivi di sicurezza stradale. L'evoluzione dell'incidentalità sul territorio suggerisce, pertanto, ulteriori valutazioni da parte dell'Ente circa l'adeguatezza delle misure di prevenzione attualmente adottate.

3.2 La messa in sicurezza della rete viaria

La Provincia ha precisato che nel periodo 2020 – 2025 si è dato corso a ventinove interventi migliorativi della sicurezza, finanziati per lo più con fondi ministeriali e regionali, con una spesa di 7.739.138,99 di opere concluse ed euro 292.238,84 di opere in corso (a fronte di un finanziamento complessivo di 9.052.035,16). Detti interventi sono prevalentemente consistiti in trasformazioni di intersezioni in rotatorie, messa in sicurezza di bivi e rotatorie, installazione di impianti di illuminazione.
Nel periodo considerato, la Provincia di Cuneo ha realizzato due nuovi tratti stradali: la variante di Cherasco e il nuovo attraversamento del Rio Rostagno: la prima, risalente al 2021, in corso di ultimazione, con una spesa già sostenuta di euro 7.596.630,53 (a fronte di un finanziamento di euro 8.500.000), la seconda, risalente al 2022, conclusa a un costo di euro 135.298,14.
Nel periodo in esame la Provincia ha sviluppato attività di sensibilizzazione rivolte agli utenti della strada, strumenti di coordinamento istituzionale e misure di indirizzo tecnico-amministrativo. In tale ambito si collocano il progetto "Sicuri per scelta", l'istituzione del Tavolo sulla sicurezza stradale e l'adozione di linee guida e protocolli finalizzati al miglioramento delle condizioni di sicurezza della rete viaria.

3.3 La gestione del rischio idrogeologico

La provincia di Cuneo è storicamente una delle aree italiane maggiormente esposte al dissesto idrogeologico, a causa della compresenza di corsi d'acqua a carattere torrentizio, versanti alpini acclivi e rilievi collinari caratterizzati da terreni argillosi particolarmente vulnerabili ai fenomeni di erosione e instabilità.
Secondo i dati dell'ultimo Rapporto ISPRA sul dissesto idrogeologico, circa il 7,3% del territorio provinciale ricade nelle classi di pericolosità elevata e molto elevata per frane, un valore in linea con la media regionale piemontese.
Gli eventi alluvionali di maggiore impatto sulla Provincia si sono verificati nel 2020 e nel 2025, eventi minori hanno colpito la zona anche nel 2021, nel 2023 e nel 2024.
La Provincia ha riferito di aver effettuato nel periodo 2020-2025 interventi di ripristino e messa in sicurezza della viabilità in conseguenza di eventi calamitosi per un ammontare complessivo di euro 28.878.254,14, di cui oltre 13 Mln con interventi di carattere strutturale e oltre 15 Mln - quasi totalmente sborsati dalla Provincia – per interventi di somma urgenza.
In corso di istruttoria è stato chiesto alla Provincia se sia stata elaborata, anche alla luce degli eventi calamitosi verificatisi negli ultimi decenni, una mappatura del rischio idrogeologico lungo la rete stradale di competenza e se siano stati apprestati interventi di mitigazione del rischio e messa in sicurezza preventiva, indicando il costo complessivo di tutti gli interventi e le fonti di finanziamento.
La Provincia ha precisato che la mappatura e la pianificazione del rischio idrogeologico non rientrano nelle proprie competenze, essendo attribuite alle Autorità di bacino distrettuali e recepite dalla Regione. Con riferimento alla rete stradale provinciale, l'Ente utilizza la cartografia ufficiale di pericolosità e rischio e le informazioni desunte dagli eventi calamitosi verificatisi nel tempo ai fini della gestione, manutenzione e messa in sicurezza delle infrastrutture.
Gli interventi realizzati nel periodo considerato sono stati effettuati prevalentemente in conseguenza di eventi calamitosi già verificatisi e non si inquadrano nell'ambito di attività di

pianificazione o mitigazione preventiva del rischio in senso proprio.
La Sezione ritiene opportuno che l'Ente valuti l'adeguatezza dei dati e delle informazioni utilizzati ai fini della gestione del rischio idrogeologico sulla rete viaria, verificandone la coerenza con le esigenze conoscitive e programmatorie proprie dell'amministrazione. La Provincia ha già confermato, in sede di controdeduzioni, la disponibilità a rafforzare, nell'ambito delle proprie competenze, la sistematizzazione delle informazioni disponibili ai fini della programmazione degli interventi di manutenzione, ripristino e messa in sicurezza, anche in raccordo con gli enti titolari delle funzioni di pianificazione e gestione del rischio.

3.4 Il censimento e il monitoraggio dei ponti

In merito all'attuazione degli adempimenti previsti dal D.M. 1° luglio 2022, n. 204[11], relativi al censimento dei ponti e alla classificazione del rischio[12], da completarsi, rispettivamente, entro il 31/12/2023 ed entro il 30/06/2025, la Provincia ha riferito di aver completato il censimento del patrimonio infrastrutturale costituito da n. 528 ponti ricadenti nella propria rete stradale di competenza: 459 sono stati sottoposti a ispezione visiva di I livello e soltanto a 131 opere è stata attribuita la classe di attenzione.
Sulle opere finora analizzate sono state rilevate complessivamente n. 384 non conformità, riconducibili a fenomeni di degrado e ammaloramento di diversa natura.
"*L'attività di attribuzione della Classe di Attenzione (L2) risulta attualmente in corso di completamento in considerazione della rilevante consistenza numerica e tipologica delle opere d'arte presenti sulla rete stradale provinciale, nonché della notevole estensione territoriale della rete viaria dell'Ente. Le attività di classificazione L2 sono pertanto condotte secondo un approccio programmato, privilegiando le opere caratterizzate da maggiore rilevanza infrastrutturale, da evidenze di degrado emerse in fase ispettiva o da potenziali criticità connesse al contesto territoriale, idraulico e di esercizio*".
Alla data dell'istruttoria, il percorso di attuazione degli adempimenti previsti dal D.M. n. 204/2022 risulta ancora in corso. Con riferimento al ritardo registrato nel completamento delle attività previste dalle Linee guida, l'Ente ha rappresentato l'intenzione di procedere al completamento delle attività residue secondo criteri di priorità tecnica e compatibilmente con le risorse organizzative disponibili.
Fino al completamento di tale attività, la programmazione degli interventi non può quindi avvalersi di un quadro integralmente definito delle condizioni di vulnerabilità delle opere e delle relative priorità.

---

[11] Con il decreto 1° luglio 2022 n. 204 il Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili ha adottato le Linee Guida per la gestione del rischio dei ponti esistenti e delle Istruzioni operative per l'applicazione delle Linee Guida stesse "*anche in relazione ai ponti, viadotti, rilevati, cavalcavia e opere similari esistenti lungo infrastrutture stradali gestite da enti diversi da Anas S.p.A. o da concessionari autostradali*".
Il censimento dei ponti serve a mappare l'intero patrimonio infrastrutturale per garantire la sicurezza pubblica, prevenire i crolli e pianificare in modo efficiente gli interventi di manutenzione.
Le Linee Guida si applicano a ponti e viadotti con una luce complessiva superiore a 6,0 m che permettono di superare ostacoli naturali o artificiali come depressioni del terreno, corsi d'acqua o discontinuità. Per le strutture con luce inferiore a 6,0 m spetta al gestore o proprietario dell'infrastruttura definire le modalità di sorveglianza e monitoraggio in base alle specifiche peculiarità e alle caratteristiche territoriali.
[12] Le Linee guida prevedono un percorso articolato che parte dal censimento delle opere (Livello 0) e conduce alla classificazione del rischio mediante attribuzione della classe di attenzione (Livello 2), cui possono seguire ulteriori verifiche e valutazioni di sicurezza.

4. L'ATTIVITA' MANUTENTIVA

4.1 La programmazione

La programmazione degli interventi manutentivi costituisce uno strumento essenziale per la gestione della rete viaria.
In merito agli strumenti di pianificazione e al grado di attuazione degli interventi, la Provincia ha riferito che gli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria della rete viaria sono individuati nell'ambito degli ordinari strumenti di programmazione dell'Ente e sottoposti a monitoraggio periodico.
In particolare, la manutenzione straordinaria è definita sulla base di criteri tecnici correlati allo stato di conservazione delle infrastrutture, ai profili di rischio rilevati, alle esigenze di sicurezza della circolazione e alla funzionalità della rete viaria, in coerenza con la programmazione dei lavori pubblici e con le risorse disponibili.
La Provincia ha altresì evidenziato di essersi dotata di strumenti informativi per il monitoraggio delle opere d'arte stradali e per il supporto alla definizione delle priorità di intervento e che la sorveglianza è assicurata mediante sopralluoghi tecnici, attività dei reparti territoriali, reportistica interna, segnalazioni provenienti dal territorio e monitoraggio dello stato di avanzamento degli interventi. L'Ente ha inoltre rappresentato di essere impegnato in un processo di progressiva formalizzazione delle procedure di controllo, con distinzione tra verifiche ordinarie, controlli conseguenti a eventi meteorologici, accertamenti su segnalazione e monitoraggi programmati. L'iniziativa, orientata a una maggiore sistematicità delle verifiche, merita apprezzamento.
La Provincia ha, poi, riferito la partecipazione, insieme alla Regione Piemonte, alla Città Metropolitana di Torino e alle altre Province piemontesi, a un percorso di collaborazione volto alla digitalizzazione, interoperabilità e condivisione delle informazioni relative alla rete viaria e alle opere infrastrutturali. Nell'ambito di tale iniziativa sono previste l'implementazione di archivi centralizzati, l'integrazione dei sistemi informativi e lo sviluppo di ulteriori strumenti digitali a supporto della gestione della viabilità. Tra le soluzioni in fase di approfondimento rientrano anche applicazioni basate su intelligenza artificiale e tecniche di computer vision per il supporto alle attività di monitoraggio, manutenzione e sorveglianza della rete stradale.
Con riferimento alla sotto-azione sA3.G del Piano regionale della mobilità, la Provincia ha riferito che l'iniziativa risulta avviata e in corso di attuazione. Nell'ambito della stessa sono stati assegnati finanziamenti per complessivi euro 650.000 destinati a interventi sulla rete stradale provinciale e ad attività sperimentali di monitoraggio dello stato delle pavimentazioni, rimasto operativo fino al 31 luglio 2025 e, allo stato, non più attivo.
Le iniziative intraprese dall'Ente appaiono idonee a rafforzare la conoscenza dello stato della rete viaria; se ne auspica pertanto il progressivo consolidamento e sviluppo.
Nel complesso la strategia di controllo e acquisizione dei dati adottata dalla Provincia come base della programmazione delle attività mostra un approccio consapevole e in linea con le più evolute pratiche gestionali.

4.2 Conduzione ed esercizio dell'infrastruttura

Ai sensi dell'art. 14 del Codice della strada, gli enti proprietari provvedono alla manutenzione, al controllo dell'efficienza e alla gestione della segnaletica della rete viaria.
La Provincia ha riferito di svolgere annualmente le principali attività di manutenzione ordinaria della rete stradale e delle relative pertinenze, indicando espressamente la pulizia (di carreggiate, fossi, tombini, banchine e cunette, inclusi lo sgombero da neve e ghiaccio e i trattamenti antigelivi), il ripristino o sostituzione della segnaletica, la riparazione di piccole buche o fessurazioni del manto stradale, il mantenimento in efficienza di barriere di sicurezza, impianti di illuminazione e verde stradale e dal pronto intervento stradale, normalmente connotato dall'urgenza.
La Provincia ha inoltre evidenziato che la gestione della rete viaria si fonda su un'attività continuativa di sorveglianza, monitoraggio e presidio del territorio, svolta attraverso i reparti territoriali, il personale tecnico e i sopralluoghi, programmati o conseguenti a segnalazioni ed eventi eccezionali.
Gli interventi di manutenzione e messa in sicurezza sono definiti sulla base delle criticità rilevate, delle priorità tecniche e delle risorse disponibili. L'Ente ha altresì rappresentato che la gestione della viabilità comprende, oltre alle attività manutentive, il monitoraggio delle condizioni di esercizio, la regolazione della circolazione in situazioni di criticità, il coordinamento degli interventi urgenti e la gestione delle opere d'arte stradali, in modo da assicurare la continuità del servizio e la funzionalità della rete provinciale.
L'Ente ha sottolineato, infine, che tali attività ordinarie di presidio e gestione non sempre trovano piena rappresentazione nei dati di natura finanziaria
La Provincia di Cuneo ha riferito che "*la percentuale complessiva di servizi e lavori esternalizzati risulta pari al 53% per l'annualità 2020 e al 55% per le annualità dal 2021 al 2025.*", precisando, inoltre che gli affidamenti esternalizzati "*hanno riguardato lavori, servizi e servizi di architettura e ingegneria, riconducibili ai codici CPV elencati nell'Appendice A, riferibili alle seguenti macro-categorie funzionali:*
•*lavori stradali e opere infrastrutturali;*
•*servizi tecnici e di supporto (progettazione, direzione lavori, collaudi, indagini);*
•*servizi operativi e di manutenzione*".
La quota di attività svolte con risorse interne, pari al 35%, è stata determinata sulla base delle Relazioni allegate al Conto Annuale dell'Ente – Tabella T18 (Modalità di gestione espresse in percentuale) e rappresenta l'assetto organizzativo adottato dall'Ente nella gestione degli interventi di manutenzione stradale. "*Riguarda, in particolare:*

- *Ripristini localizzati del piano viabile;*
- *Pulizia fossi, cunette e tombini;*
- *manutenzione segnaletica verticale e orizzontale;*
- *pronto intervento per la sicurezza;*
- *attività di progettazione interna;*
- *certificazioni di regolare esecuzione e verifiche finali*".

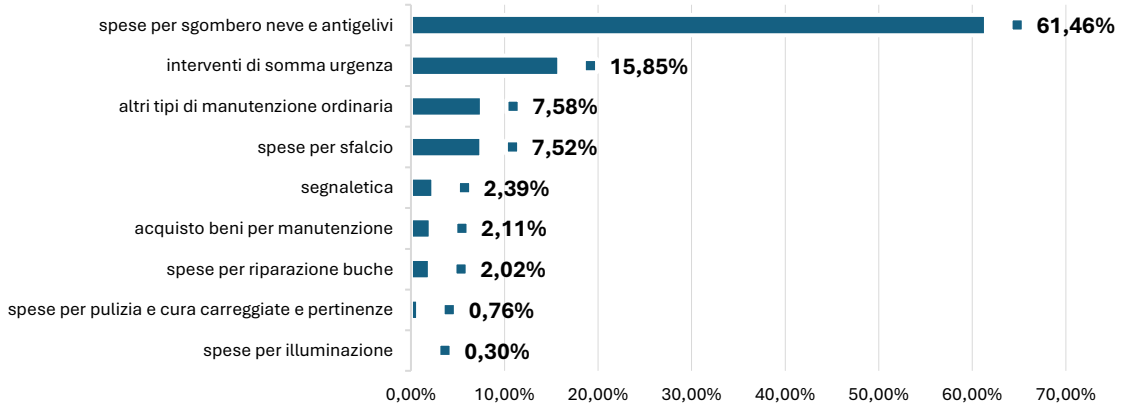
A tali ripartizioni va aggiunta una quota del 10% di lavori e servizi realizzati tramite Accordi di programma.
Al riguardo, la Provincia ha precisato che "*Le attività svolte dalla Provincia di Cuneo in collaborazione con i Comuni del territorio non si configurano tanto quali interventi sostitutivi posti in essere dai Comuni, bensì come azioni fondate su sinergie e collaborazioni istituzionali. Tali collaborazioni sono mirate alla*

progettazione e realizzazione di opere pubbliche nonché nell'attuazione di interventi manutentivi, valorizzando competenze tecniche, risorse e capacità operative condivise.
Gli interventi sono attuati nell'ambito di specifici accordi convenzionali, che disciplinano ruoli, responsabilità e modalità operative delle parti coinvolte, garantendo il rispetto dell'autonomia istituzionale degli enti e l'efficace coordinamento delle azioni. Questo approccio consente di ottimizzare i tempi di realizzazione, migliorare la qualità degli interventi e perseguire obiettivi di interesse pubblico comune.
Le collaborazioni tra la Provincia di Cuneo e i Comuni si concretizzano attraverso accordi interistituzionali, formalizzati nel corso degli anni, che rappresentano lo strumento amministrativo di riferimento per l'attuazione delle iniziative condivise. Tali accordi sono suddivisi per annualità di formalizzazione al fine di garantire una chiara ricostruzione cronologica delle attività avviate e una trasparente rendicontazione delle collaborazioni attuate".
Il quadro riepilogativo degli accordi interistituzionali formalizzati nel periodo 2020-2025 è stato sintetizzato dalla Provincia in apposite tabelle, acquisite agli atti, nelle quali sono riportate le principali informazioni relative agli enti coinvolti, all'oggetto dell'accordo e all'anno di sottoscrizione.
Nel periodo 2020-2025 sono stati formalizzati venti accordi interistituzionali: per nove interventi non sono stati sostenuti oneri economici da parte della Provincia, mentre per gli altri undici l'Ente ha contribuito finanziariamente per complessivi 1.268.266,14 euro, coprendo circa il 65% dei costi.
Si registra, nel sessennio, un consolidamento delle forme di collaborazione che attribuiscono alla Provincia un ruolo di coordinamento e di supporto economico ai Comuni per interventi sulla rete viaria di interesse provinciale e comunale.

4.3 La distribuzione della spesa

Nel periodo considerato la spesa per manutenzione ha avuto momenti di forte crescita, specie negli anni 2023 e 2024 quanto alla manutenzione straordinaria.
Le spese per manutenzione ordinaria, piuttosto lineari nel tempo e comprese in un range tra i 14 e i 19 milioni annui, sono risultate nell'ultimo quadriennio più basse delle spese per manutenzione straordinaria (comprese tra i 14 e i 26,7 milioni di euro annui), talora in modo molto rilevante (vd. grafico 5).
La ripartizione delle spese per manutenzione ordinaria, nella media del sessennio, è quella risultante dal grafico sotto-riportato.

Grafico 6 - Ripartizione percentuale media della spesa per manutenzione ordinaria per tipologia di attività (2020-2025)



Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati forniti dall'A.P.

Si rileva che oltre la metà delle risorse della manutenzione ordinaria (61,46%) è assorbita dai servizi di sgombero neve e antigelivi; spicca, inoltre, il dato sugli interventi di somma urgenza, che raggiungono il 15,85% del totale.
Nella ripartizione delle spese per manutenzione straordinaria, come media del sessennio, oltre l'80% delle risorse è assorbito dalla straordinaria programmata, anche a prevenzione del dissesto idrogeologico, e dagli interventi di riqualificazione.
Ai ripristini post calamità va il 12,64% delle risorse e il restante 6,51% va, invece, alla realizzazione di nuove opere.

4.4 Il valore delle esternalizzazioni

Il valore complessivo degli appalti di lavori, servizi, forniture e servizi di architettura e ingegneria per la viabilità affidato a terzi nel sessennio ammonta ad **euro** 158.050.045,97, così suddivisi:

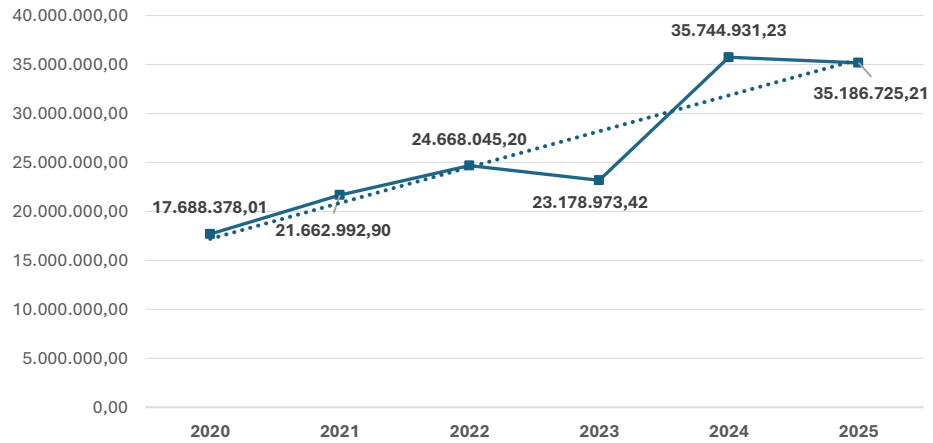
Tabella 10 - Importo complessivo degli affidamenti per la viabilità (2020-2025)

TIPOLOGIA	IMPORTI	% sul totale
Lavori	132.624.547,51	84%
Servizi	12.948.814,11	8%
Forniture	5.685.473,96	4%
Servizi di architettura e ingegneria	6.761.210,39	4%
Totale	158.050.045,97	100%

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati forniti dall'A.P.

Il costo degli appalti è pari al 61,79% della spesa complessiva dell'Ente per la gestione della viabilità, che è pari a euro 255.768.980,19.
Come mostra il grafico seguente, la spesa per appalti nel periodo 2020-2025 presenta una dinamica complessivamente crescente. Pur registrandosi una flessione nel 2023, nel 2025 essa risulta pressoché raddoppiata rispetto al 2020 (+98,93%), con evidente incremento delle risorse impegnate per la realizzazione degli interventi manutentivi di competenza dell'Ente.

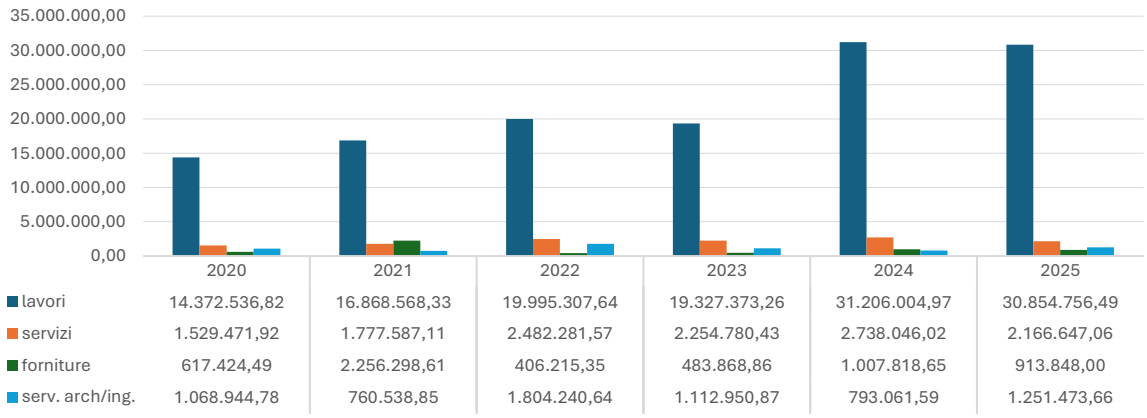
Grafico 7 - Andamento della spesa complessiva per appalti relativi alla viabilità (2020-2025)



Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati forniti dall'A.P.

L'analisi per tipologia evidenzia come l'incremento complessivo della spesa per appalti sia per lo più riconducibile ai lavori, che rappresentano l'84% della spesa del periodo e nel 2025 registrano, rispetto al 2020, la crescita più significativa (+114,68%).
Tale andamento appare coerente con un'intensificazione degli interventi di realizzazione, manutenzione straordinaria e ripristino delle infrastrutture, particolarmente sostenuta nell'ultimo biennio.

Grafico 8 - Andamento della spesa per tipologia di appalti relativi alla viabilità (2020-2025)



	2020	2021	2022	2023	2024	2025
lavori	14.372.536,82	16.868.568,33	19.995.307,64	19.327.373,26	31.206.004,97	30.854.756,49
servizi	1.529.471,92	1.777.587,11	2.482.281,57	2.254.780,43	2.738.046,02	2.166.647,06
forniture	617.424,49	2.256.298,61	406.215,35	483.868,86	1.007.818,65	913.848,00
serv. arch/ing.	1.068.944,78	760.538,85	1.804.240,64	1.112.950,87	793.061,59	1.251.473,66

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati forniti dall'A.P.

Per i lavori l'incremento della spesa si concentra soprattutto nell'ultimo biennio, mentre per i servizi la crescita risulta più graduale, con una riduzione nel 2025. I servizi di architettura e ingegneria evidenziano un andamento più discontinuo, in linea con la programmazione delle attività progettuali; più stabili, invece, le forniture.

4.5 Gli appalti stradali

Sulla base dei dati forniti dall'Ente, nel periodo 2020-2025, il ricorso alle procedure sottosoglia risulta pressoché generalizzato.
Oltre il 99 per cento degli affidamenti di servizi, forniture e servizi di architettura e ingegneria e oltre il 98 per cento dei lavori sono stati infatti aggiudicati mediante procedure sottosoglia, prevalentemente tramite affidamento diretto. Le procedure aperte sopra soglia assumono carattere del tutto residuale, interessando lo 0, 14% dei lavori, lo 0,31% dei servizi di architettura e ingegneria e lo 0,38% delle forniture.
Nessun servizio risulta affidato con valori soprasoglia e procedura aperta.

Tabella 11 - Procedure di affidamento per soglia (%)

	Servizi		Forniture		Lavori		Servizi arch. e ing.	
	sopra soglia	sottosoglia	sopra soglia	sottosoglia	sopra soglia	sottosoglia	sopra soglia	sottosoglia
Affidamenti diretti	-	99,56%	-	99,25%	-	77,92%	-	99,08%
Procedure negoziate	-	0,44%	-	0,38%	-	21,94%	-	0,61%
Procedure aperte	-	-	0,38%	-	0,14%	-	0,31%	-

Fonte: elaborazione dati a cura dell'A.P.

L'Ente ha evidenziato in sede di controdeduzioni che la prevalenza degli affidamenti diretti riguarda principalmente il numero delle procedure e non si riflette in termini analoghi sui relativi volumi economici. Dai prospetti integrativi trasmessi e acquisiti agli atti emerge infatti che, soprattutto con riferimento ai lavori, le procedure negoziate, pur numericamente minoritarie, assorbono una quota considerevole del costo delle esternalizzazioni.
Ne consegue che la prevalenza numerica degli affidamenti diretti non coincide con la relativa incidenza economica. Resta nondimeno confermato l'elevato ricorso a tale modalità di affidamento sotto il profilo numerico, in particolare con riferimento ai servizi e agli incarichi professionali.
L'Amministrazione ha sul punto precisato che il ricorso all'affidamento diretto "*risulta coerente con la natura degli interventi, prevalentemente di limitato importo economico, diffusi e ricorrenti nel corso dell'anno e con l'esigenza di assicurare continuità operativa e tempestiva esecuzione delle attività di manutenzione*".
Tenuto conto del numero dei contratti sottosoglia e degli affidamenti diretti, in sede istruttoria è stato chiesto all'Ente di illustrare le modalità di individuazione del contraente/affidatario diretto. È stato inoltre chiesto, considerato che in talune annualità gli appalti di lavori e servizi hanno avuto un valore economico consistente, di chiarire se, trattandosi di interventi definiti dall'Ente "diffusi e ricorrenti", non possano essere oggetto di programmazione annuale, anche sotto il profilo della scelta delle procedure di affidamento.
Sul punto la Provincia ha precisato che gli affidamenti sono stati effettuati nel rispetto della normativa vigente in materia di contratti pubblici, facendo ricorso alle diverse procedure in funzione dell'importo e della tipologia degli interventi. In particolare, per gli affidamenti diretti l'Ente ha generalmente proceduto previa consultazione di più operatori economici, mentre per gli interventi inseriti nella programmazione triennale dei lavori pubblici ha attivato procedure negoziate o aperte secondo le soglie previste dalla legge. La Provincia ha inoltre evidenziato come il ricorso all'affidamento diretto sia risultato coerente con le caratteristiche degli interventi, inseriti negli strumenti di programmazione dell'Ente e finalizzati ad assicurare la tempestiva esecuzione delle attività manutentive e dei servizi necessari.
Il riscontro fornito dall'Ente evidenzia, in particolare per lavori e servizi, un ampio ricorso agli affidamenti diretti sottosoglia, attraverso i quali, secondo i dati forniti dalla Provincia, vengono affidati quasi 46 milioni di euro di contratti. Tale circostanza richiama l'attenzione sulla rilevanza delle attività di programmazione, di analisi del fabbisogno e di corretta determinazione del valore stimato degli affidamenti.
Sul punto, in sede di controdeduzioni, la Provincia ha ribadito che "*Resta ferma l'attenzione della Provincia alla corretta programmazione del fabbisogno, alla stima del valore degli affidamenti e al rispetto dei principi di concorrenza, trasparenza, economicità e rotazione, anche mediante consultazione di più operatori economici ove compatibile con la natura, l'importo e l'urgenza dell'affidamento. L'Ente continuerà a monitorare l'adeguatezza delle proprie modalità di programmazione e aggregazione della domanda, al fine di individuare la procedura più idonea in relazione alle caratteristiche degli interventi*".
Nel merito della gestione delle procedure, i tempi medi di durata delle procedure di affidamento (dalla pubblicazione del bando alla stipula del contratto), nel periodo complessivo 2020-2025, sono stati indicati dalla Provincia nell'ordine di 41 giorni.
Nei lavori, il range di ribasso medio delle offerte aggiudicatarie, nel periodo complessivo 2020-2025, è compreso tra lo 0% e il 69,99%, con riferimento a singole procedure e senza rilevanza sistemica. Quale media, calcolata sulla base dei ribassi medi annuali delle procedure di lavori, è

stata indicata dalla Provincia la percentuale del 6,66%.
La percentuale di ricorso a proroghe contrattuali è 9,99% e la percentuale di applicazione di penali per i ritardi nell'esecuzione sono entrambe pari allo 0,14%.
La percentuale di riserve e contenziosi (in corso o definiti) sul totale dei contratti stipulati dal 2020 al 2025 sulle procedure di affidamento e sull'esecuzione sono tutte pari a 0%.
Con riferimento all'impatto dell'aumento dei prezzi dei materiali da costruzione sulla programmazione e l'esecuzione degli appalti affidati a partire dall'anno 2020 e fino al dicembre 2025, l'A.P. di Cuneo ha riportato gli incrementi nella tabella che segue:

Tabella 11 – Incremento dei prezzi dei materiali da costruzione (2020-2025)

Annualità	Importo	Percentuale
2022	127.677,10	1,54%
2023	1.877.475,38	10,41%
2024	1.635.401,70	10,50%
2025	187.913,58	10,77%

Fonte: elaborazione dati a cura dell'A.P.

La Provincia ha precisato che gli importi indicati si riferiscono agli adeguamenti dei prezzi effettivamente riconosciuti e corrisposti, successivamente rapportati al valore originario dei contratti al fine di determinarne l'incidenza percentuale. Ha inoltre rappresentato che, nel periodo 2020-2025, la programmazione e l'esecuzione degli interventi sulla rete viaria sono state significativamente influenzate dall'incremento dei prezzi dei materiali da costruzione e dall'instabilità dei mercati, fenomeni che hanno inciso sulla definizione dei quadri economici, sulla sostenibilità degli interventi e sulla capacità programmatoria dell'Ente.
In particolare, l'aumento dei costi avrebbe comportato la necessità di rimodulare alcuni interventi, ridefinire le priorità e differire talune lavorazioni, con conseguente riduzione del numero di opere realizzabili a parità di risorse disponibili. La Provincia ha altresì evidenziato che le difficoltà di approvvigionamento dei materiali hanno determinato, in alcuni casi, rallentamenti nell'esecuzione dei lavori e la necessità di aggiornare i quadri economici degli interventi. Per fronteggiare tali criticità, l'Ente ha fatto ricorso agli strumenti normativi di revisione e adeguamento dei prezzi previsti dalla legislazione vigente.

5. CONCLUSIONI

La Provincia di Cuneo opera attraverso un modello di gestione misto con forte presidio interno delle funzioni di programmazione, progettazione e controllo e una solida organizzazione, fondata su proprie strutture territoriali, personale dedicato, mezzi e infrastrutture operative. Le attività svolte direttamente rappresentano circa il 35% degli interventi complessivi e riguardano principalmente manutenzioni ordinarie, attività urgenti e funzioni tecniche.

La limitata dotazione di personale rispetto ai fabbisogni rende, tuttavia, necessario il ricorso sistematico ad operatori economici esterni.

Gli elementi acquisiti delineano un quadro nel complesso privo di particolari criticità sotto il profilo finanziario e realizzativo nel periodo considerato.

L'analisi ha fatto emergere una situazione di sostanziale equilibrio finanziario della funzione, sostenuta in misura prevalente dalle entrate proprie dell'ente per quanto riguarda la gestione corrente e da contributi straordinari statali e regionali per quanto concerne gli investimenti. Non emergono elementi tali da compromettere la sostenibilità della gestione nel medio periodo.

La rete viaria provinciale continua nondimeno a presentare rilevanti esigenze di manutenzione e messa in sicurezza, che richiedono un costante impiego di risorse.

Sotto il profilo operativo, la Provincia ha assicurato interventi sia di manutenzione ordinaria sia di manutenzione straordinaria, destinando risorse alla conservazione della rete viaria, alla mitigazione del rischio idrogeologico, alla messa in sicurezza e all'ammodernamento delle infrastrutture. La capacità di impiego dei finanziamenti straordinari, compresi quelli riconducibili al PNRR, appare adeguata.

L'indagine ha inoltre fatto emergere qualche margine di miglioramento nelle attività di monitoraggio e programmazione, con riferimento all'utilizzo dei dati sull'incidentalità, al censimento dei ponti e alle analisi di mercato funzionali alla programmazione e agli affidamenti di lavori e servizi, che assume rilievo sotto il profilo dell'efficienza e dell'efficacia dell'azione amministrativa, incidendo sulla possibilità di orientare le scelte manutentive e di investimento sulla base di un quadro conoscitivo completo, aggiornato e oggettivamente verificabile.

Tali elementi non sembrano comunque avere compromesso, nel periodo esaminato, la capacità dell'Ente di realizzare gli interventi necessari sulla rete viaria.

