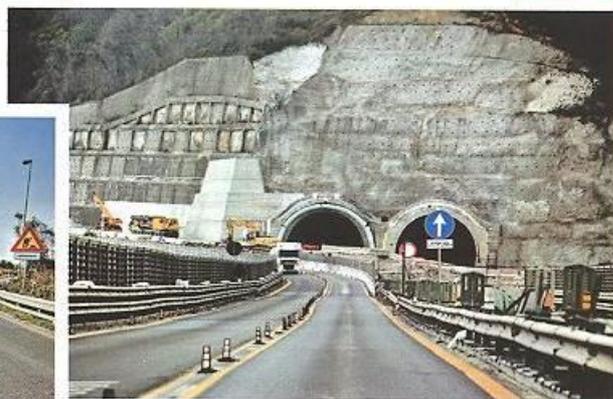


Tre immagini dei lavori sulla Salerno-Reggio Calabria. A destra: Pasquale De Lise. In basso: Pietro Ciucci



# MIRAGGIO SALERNO-REGGIO

Fine dei lavori nel 2013? Macché, l'autostrada del sud resta uno slogan. Mentre il no ai pedaggi crea nuovi guai per l'Anas. Che deve trovare altri 2,7 miliardi

DI GIANFRANCESCO TURANO  
FOTO DI GIUSEPPE CAROTENUTO

**È** ora di dire basta con la retorica sulla Salerno-Reggio Calabria come vergogna dell'Italia. Io credo, invece, che sia il vanto dell'Italia...

Questa coraggiosa dedica a milioni di italiani che hanno speso le migliori estati della loro vita in fila davanti a cartelli dai nomi suggestivi di Altilia, Rogliano, Padula-Buonabitacolo, Atena Lucana (accento sulla prima a) e viadotto Sfalassà (accento sull'ultima) porta la firma di Pietro Ciucci, presidente dell'Anas. La data è il primo luglio 2010. Dopo una tranquilla estate di code, giovedì 9 settembre si è tenuto un consiglio di amministrazione straordinario dell'ex ente pubblico con la vecchia A3 all'ordine del giorno. "L'Espresso", chiuso in stampa al momento dell'incontro, può ipotizzare l'esito della riunione anche senza ricorrere alla sfera di cristallo. Il presidente dell'Anas avrà annunciato che, in base alla relazione di fine luglio della direzione tecnica, tutto va bene e che i la-

vori si concluderanno senza fallo entro il 2013. Allo stesso tempo, la relazione tecnica avrà spiegato che non c'è quasi nulla di nuovo sul fronte meridionale e che, anzi, ci sono significativi passi indietro rispetto ai programmi. In breve, il 2013 è un sogno. Per meglio dire, uno slogan. L'importante è ripeterlo forte, soprattutto in tempi di instabilità politica, quando i manager pubblici hanno bisogno di tenere alto il credito, per ogni eventuale cambiamento di scenario prima della scadenza dei mandati in consiglio di amministrazione (2012). Tanto nessuno controlla. Quanto alle cifre, basta farne un uso accorto e improntato all'ottimismo.

Qualche mese fa "L'Espresso" aveva pubblicato i risultati dell'avanzamento lavori dal febbraio 2009 al febbraio 2010. In 12 mesi, le imprese appaltatrici dell'Anas avevano completato 7,8 chilometri. Ciò significa che, sui 443 chilometri totali del tracciato, ce ne sono 193,5 rinnovati e pronti all'uso. Pochi? Nei quattro mesi dal feb-

braio 2010 allo scorso 30 giugno, percorso netto, neanche un metro finito. A luglio, appena prima dell'esodo estivo, c'è stato il colpo di teatro con l'apertura al traffico di ben 16 chilometri, giusto per stupire i villeggianti accaldati. Totale: circa 209 chilometri sono stati finiti, meno della metà. Ne rimangono 234. Di questi 234, 125 sono occupati da cantieri aperti. Il presidente Ciucci si è impegnato a chiudere entro il 2013, quando lui se ne sarà già andato da un anno, salvo ulteriori proroghe. Poi ci sono 40 chilometri definiti di prossimo avvio dagli uffici tecnici. Prossimo avvio vuol dire due interventi appaltati, tre in fase di gara e uno da riaffidare per gravi inadempimenti dell'appaltatore.

Altri dieci interventi per i rimanenti 69 chilometri sono in fase di progettazione e, soprattutto di finanziamento. In altre parole, livello zero. Infatti su questa zona oscura i tecnici Anas non osano azzardare previsioni. Bisognerà fare le gare, aspettarsi i ricorsi di chi perde, passare da tutte le fasi della progettazione, aprire i cantieri, subappaltare, confrontarsi con i clan che spadroneggiano sul territorio. E poi trovare i soldi, parecchi soldi. Servono almeno 2,7 miliardi di euro, oltre i 7 miliardi già spesi.

In realtà, ci vorrà molto di più di 2,7 miliardi perché le imprese che sono già al lavoro hanno chiesto sovrapprezzi per svariati miliardi e il piatto dell'Anas piange come un vitello. Per trovare risorse stra-

Foto: Usc. V. La Vega - Afp, P. Scabarini - Imagoeconomica



**IO**

ordinarie il governo aveva alzato l'ingegno e messo pedaggi su 26 nuovi punti della rete stradale. Il provvedimento puntava a un incasso per l'Anas di 83 milioni nella seconda metà di quest'anno e di 200 milioni di euro nel 2011. E invece Nicola Zingaretti, presidente della Provincia di Roma, ha fatto ricorso al Tar. Il Consiglio di Stato ha confermato il blocco. Ora Zingaretti campeggia su foto e manifesti della capitale mentre fa il gesto churchilliano della vittoria e Ciucci deve restituire un bel po' di milioni mal tolti agli automobilisti. Insomma, vatti a fidare di questi magistrati amministrativi. Seppure coperti d'oro grazie agli arbitrati Anas (vedere box a destra), il loro comportamento è imprevedibile. Un'altra sentenza del Tar ha bloccato l'aggiudicazione del macrolotto 3 parte 2 (654 milioni di euro di valore) al consorzio fra la Tecnimont e la Uniter dei catanesi Mimmo Costanzo e Santo Campione.

Con le casse vuote, i ricorsi e la solita processione di intimidazioni mafiose, il vanto dell'Italia è di nuovo al palo. Le situazioni peggiori sono a Pizzo, dove ci vogliono 451 milioni per un appalto che sarà avviato «per il primo semestre 2012»,

**Se va bene, la consegna slitterà di almeno tre anni: finora completata solo metà del percorso**

secondo le previsioni della condirezione tecnica. Se va bene, si completerà nel 2016. Sempre nel 2016, e sempre forse, saranno completati altri due tratti (macrolotto 3 parte 4 e macrolotto 4 parte 1) che valgono circa 600 milioni di euro cadauno. Obiettivo 2015 per gli svincoli di Padula e di Sala Consilina e per il tratto all'altezza di Amantea, nella discesa da Cosenza a Lamezia Terme, dove a ogni pioggia un po' più insistente si celebra il festival della frana.

In più, c'è l'incognita delle società appaltatrici. È saltata l'impresa Cotea, incaricata dei lavori a Pontecagnano. Il contratto è stato rescisso e andrà riaffidato. Un'altra piccola impresa, la Cogemar, è in ritardo cronico nella zona della piana di Sibari. In questo caso, è addirittura scattata una forma di solidarietà dal pubblico al privato in



## Pure l'arbitrato si è fermato

Poteva essere l'ennesima trattativa fra pochi intimi con un buon incasso per le imprese private e per gli arbitri. È diventata una patata bollente. Da quasi due anni la commissione arbitrale sul macrolotto 5 della Salerno-Reggio Calabria non raggiunge una decisione. In ballo i sono 813 milioni in più chiesti dal consorzio Impregilo-Condotte allo Stato per un'opera che doveva costarne 911 ed essere completata nell'aprile 2008 (dicembre 2011 nell'attuale cronoprogramma).

La madre di tutti gli arbitrati vede uno schieramento di primissimo piano. Per Impregilo-Condotte c'è Vittorio Caporale, avvocato e azionista della Lux Vide della

famiglia Bernabei. Per l'Anas c'è Oscar Fiumara, avvocato generale dello Stato, citato per i suoi rapporti con Pasquale Lombardi nell'inchiesta sulla P3. Il presidente è Pasquale De Lise, numero uno del Consiglio di Stato i cui conti bancari sono sotto osservazione per le vicende del GB della Maddalena.

Nella buriana nessuno si muove. E il tassametro dell'adeguamento prezzi gira.



quello stile vecchia Iri che è nel Dna di Ciucci. «La struttura Anas», si legge nella relazione del 29 luglio, «è intervenuta più volte per garantire il pagamento delle maestranze e dei principali fornitori e subappaltatori». Dulcis in fundo, c'è l'appalto assegnato alla Baldassini Tognozzi Pontello o Btp per la galleria La Motta. L'impresa di Riccardo Fusi ha sentito il contraccolpo delle inchieste giudiziarie sulla cricca della Ferratella. La chiusura dei lavori, prevista da contratto al gennaio del 2011, è slittata pesantemente. A luglio, dicono i tecnici dell'Anas, «si sono registrati evidenti segnali di ripresa delle attività che, se confermati nei prossimi mesi, potrebbero consentire di programmare l'ultimazione dei lavori entro la fine del 2012». Sono due anni in più per un lavoro relativamente piccolo (27 milioni di euro). E se i due anni non basteranno, pazienza. Indennizzi e penali sono sempre a senso unico dallo Stato ai privati. Niente carreggiata doppia. Come sull'A3. ■