



Salerno-Reggio Calabria I PERCHÉ DI UN FLOP

Il governo ha promesso il completamento nel 2013. Ma gli esperti spostano la data fino al 2020. Mentre i costi si moltiplicano e i fondi mancano. Tra cantieri chiusi e disagi infiniti per chi viaggia

DI GIANFRANCESCO TURANO
FOTO DI GIUSEPPE CAROTENUTO
PER L'ESPRESSO



Cristo si è fermato a Eboli. Gli automobilisti arrivano qualche chilometro più a sud. Diciamo fino a Sala Consilina. Poi pregano, se sono pii. Se non lo sono e soffrono d'ansia, sperano. Gli autisti delle due betoniere, una davanti una dietro, impossibili da superare nel tratto a carreggiata unica, saranno freschi e riposati? Il camionista in arrivo sull'altro senso di marcia non avrà un colpo di sonno proprio adesso? I meno ansiosi, più semplicemente, si augurano di percorrere i 443 chilometri dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria in appena sei o sette ore, prima che i bambini si mettano a frignare. Quei bambini avranno tempo di crescere. Saranno grandi e abituati alle code per

quando l'autostrada sarà pronta. Il governo del fare e l'Anas hanno promesso che i lavori saranno terminati entro il 2013. Gli esperti consultati da "L'Espresso" parlano di 2016, nel migliore dei casi. I pessimisti arrivano a indicare il 2020. Altri dieci anni di code, di morti in strada e nei cantieri, di attentati delle 'ndrine, di miliardi di euro bruciati.

In verità, neppure al governo credono alla scadenza miracolosa strombazzata a ogni diaframma di galleria saltato, a ogni vecchio viadotto abbattuto. La prova che l'obiettivo sarà mancato sta proprio nei documenti interni dell'Anas, che "L'Espresso" ha potuto consultare. Fra il febbraio del 2009 e il febbraio del 2010 il cronoprogramma è avanzato di po-

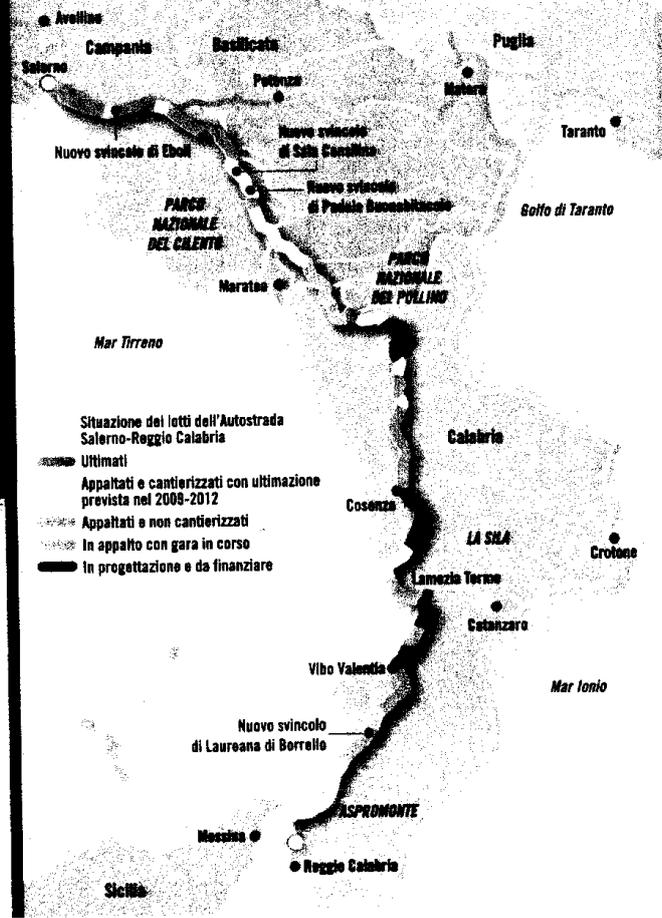


L'autostrada Salerno-Reggio Calabria.
A sinistra: lavori lungo una carreggiata; il presidente dell'Anas Pietro Ciucci

chissimo. All'inizio del 2009 i lavori in corso o in appalto riguardavano 180 chilometri di tracciato. Sono ancora 180,1 chilometri da progettare erano 75. Sono 70. I chilometri ultimati un anno fa erano 185,7. Adesso sono 193,5. Dodici mesi per completare 7,8 chilometri di autostrada. Tutta la tempistica delle aperture sta slittando in avanti. Nel 2009 si prevedeva di finire 57 chilometri di strada entro il 2010 e quasi 140 entro il 2011. Nel 2010 si è scesi a 30 chilometri entro l'anno in corso e a 106 entro l'anno prossimo. E poi c'è il capitolo soldi. Nel 2009 servivano circa altri 2,7 miliardi di euro. E servono ancora altri 2,7 miliardi di euro, dopo che sono stati già impegnati 7,5 miliardi. In questo momento, mentre si preparano gli incollamenti del ponte pasquale, il totale dell'investimento supera i 10 miliardi. Oltre 10 miliardi di spesa pubblica non basteranno per evitare l'odissea quotidiana sull'A3. Ci vorranno almeno un paio di miliardi in più perché le imprese di costruzione stanno bombardando l'Anas con perizie di variante, aggiornamento prezzi e riserve tecniche.

Foto: A. Danti - Agf / Luzphoto

LA MAPPA DEI RITARDI



Insomma, nessun passo avanti sostanziale è stato fatto. Ma la data di fine lavori al 2013 è rimasta invariata nello stesso punto di fine legislatura. Dove saranno trovati i miliardi che mancano non è chiaro. La Finanziaria 2010 è stata matrigna e ha dato all'Anas soltanto i 300 milioni di euro necessari all'aumento di capitale della controllata Stretto di Messina. Le ristrettezze imposte dal ministero dell'Economia non si ripercuoteranno soltanto sui nuovi progetti e sui nuovi tratti da assegnare a gara ma anche sulla semplice manutenzione ordinaria del traccia-

to. Mancano i soldi per le buche, la segnaletica, i cartelli e i problemi normali di un percorso che normale non è. Pochi ormai ricordano la frana che poco più di un anno fa ha colpito una monovolume uccidendo due persone nel tratto Rogliano-Altiglia a sud di Cosenza. Nello stesso tratto il 12 marzo di quest'anno c'è stato il bis, stavolta senza morti ma con una delle tante chiusure al traffico e i Tir a ingorgare le provinciali. Sulla mappa della direzione generale dell'Anas, quella parte è segnata in rosso fra i lotti da progettare e finanziare e rappresenta una delle zone ▶

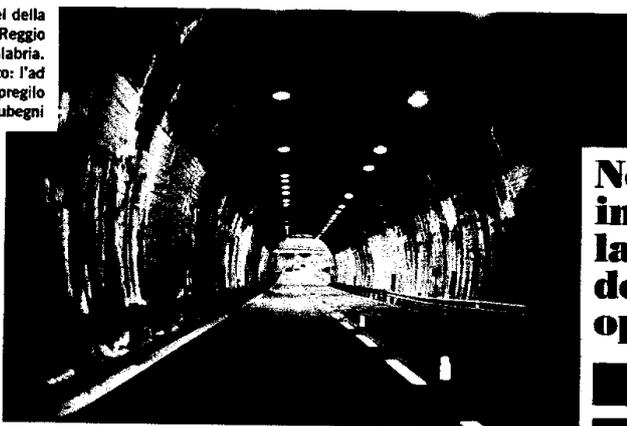
più problematiche. Altri tratti molto difficili sono quelli fra Calabria e Basilicata dove non c'è un chilometro di autostrada completata. Sul Pollino sono stati assegnati gli appalti ma non ci sono i cantieri. Nella zona di Castrovillari mancano ancora i progetti. Lo stesso succede a sud di Cosenza, sotto Lamezia, nel golfo di Pizzo. L'ultima gara risale a 10 mesi fa, quando Maire Tecnimont e i catanesi di

Uniter (Costanzo, Campione, Bosco) si sono aggiudicati per 400 milioni di euro la seconda parte del macrolotto 3. L'opera include l'ampliamento in sede del ponte sul fiume Lao, il più alto d'Italia a 259 metri di altezza. Sarà ampliato e non abbattuto anche l'altro gigante dell'A3, lo Sfalassà, 210 metri di altezza fra Scilla e Bagnara. In entrambi i casi, si annunciano chiusure che si trasformeranno in un

inferno per gli automezzi.

I macrolotti 5 e 6, nella zona più a sud, sono segnati con il giallo dei lavori in corso. Che i lavori siano in corso lo provano Rocco Palumbo e Salvatore Pagliaro, due operai morti sul lavoro a distanza di dieci giorni in febbraio. I sindacati hanno protestato per le condizioni di sicurezza non rispettate nei cantieri. Ma neppure i sindacati riescono a tenere la statistica degli incidenti. In compenso, la contabilità degli attentati e delle certificazioni antimafia revocate è a tre cifre in una delle zone a maggiore densità mafiosa d'Italia. Le imprese che hanno vinto i lavori, Impregilo e Condotte, sono strette fra l'assedio del crimine e le diffi- ▶

Un tunnel della Salerno-Reggio Calabria. Sotto: l'ad di Impregilo Alberto Rubegni



Nei documenti interni dell'Anas la fotografia dei ritardi e delle opere incompiute

Le garanzie tradite

«Dal 2005 a oggi abbiamo avuto 158 attentati e 56 revocche di certificazione antimafia a imprese che poi, in molti casi, hanno fatto ricorso al Tar, lo hanno vinto e hanno dovuto essere risarcite per la momentanea esclusione dai lavori. Insieme a Condotte, Impregilo si è fatta carico di due macrolotti, il 5 e il 6, difficilissimi da realizzare per motivi tecnici ed ambientali. Credo di potere dire che in Italia solo noi avremmo potuto realizzarli e ci siamo assunti l'impegno come fosse una missione. Se dovessi rifarlo adesso, mai nella vita. Tanto è vero che non partecipavamo più ad altre gare sulla Salerno-Reggio Calabria». L'autore di questo bilancio si chiama Alberto Rubegni ed è l'amministratore delegato di Impregilo, prima società di costruzioni italiana controllata dai gruppi Benetton, Gavi e Ligresti. Insieme a Condotte, Impregilo ha vinto la gara per i lavori dei due macrolotti più a Sud, fra Gioia Tauro e Reggio. Sono quelli che dovrebbero garantire il collegamento con il ponte sullo Stretto, appalto aggiudicato a un consorzio (Eurolink) guidato dalla stessa Impregilo e partecipato da Condotte.

La vostra missione non va a rilento? Il macrolotto 6 è praticamente a zero. Riuscirete a mantenere le scadenze del 2011 e del 2012? «Per il 5 spero di sì, tenuto conto delle difficoltà che ho detto, delle frane, dei calanchi, dei viadotti da abbattere e delle betoniere che ci bruciano. Sul 6 ci sono state variazioni importanti al progetto iniziale concordate con le amministrazioni locali. Se si partisse a tempo, il macrolotto 6 potrebbe essere chiuso entro il 2012».

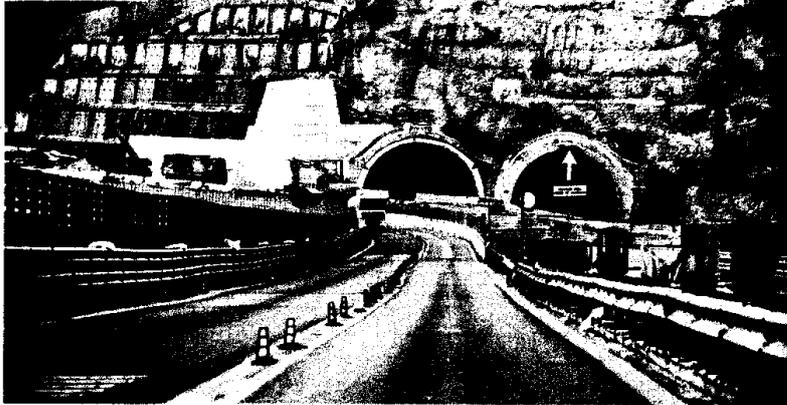
Per il macrolotto 5, che vale poco più di 1 miliardo di euro, avete ottenute 55 milioni di euro in più di perizie di variante e avete iscritto riserve per 910 milioni di euro, una cifra quasi pari

al costo dell'opera. L'arbitrato su questa somma è ancora in corso? «Sì. Sugli arbitrati e sui prezzi faremo valere i nostri diritti. Ci erano date garanzie che avremmo avuto le discariche, i siti di deposito e non li abbiamo avuti. Anche per la produzione del bitume abbiamo dovuto provvedere noi con impianti nostri. In quanto all'arbitrato, Antonio Di Pietro dica che lo Stato soccombe sempre ma anche noi preferiremmo il giudizio ordinario, se non ci volessero vent'anni per andare fino al secondo grado. In altri paesi si ricorre al Dnb (Dispute resolution board) che risolve i problemi in itinere. Stando così le cose, l'arbitrato è il sistema più rapido».



Come vi comporterete se rallentano o finiscono i trasferimenti dallo Stato? «Le opere di nostra competenza sono già finanziate e in aprile apriremo qualche tratto nuovo. Ma se mancheranno i flussi finanziari dovremo rivedere i programmi. Non possiamo sostituirci alle casse pubbliche come abbiamo fatto con il termovalorizzatore di Acerra». Quante possibilità ci sono che i lavori finiscano a tempo? «Non lo faccia dire a me. Lo dica lei che finiranno in ritardo».

Nelle due immagini: cantieri lungo il percorso dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria



Lavori ottenuti grazie a un forte ribasso dei prezzi. Ma poi i costi raddoppiano



coltà tecniche. Il progetto stabilisce di abbattere viadotti in ottimo stato in favore di gallerie. Nonostante i motivi ambientalistici pro tunnel, i trafori sono più convenienti anche per le imprese perché offrono più margine per aumentare i prezzi in corso d'opera. Un esempio fra tanti. Dove il progetto esecutivo prevederebbe cavi interrati, il progetto costruttivo li realizza in volta, con prezzi maggiorati per la protezione contro gli incendi e i topi. I controlli della vigilanza? Fantomatici. Il macrolotto 5 è un caso di scuola. Bandito per 1,2 miliardi di euro e aggiudicato a 1 miliardo con il 16 per cento di ribasso, potrebbe costare il doppio. Le 35 riserve tecniche iscritte dall'Ati fra Impregilo e Condotte, due colossi delle costruzioni, superano i 900 milioni di euro e il tassametro continua a girare. Fra le richieste degli appaltatori ci sono le voci

più svariate. Fra queste, i prezzi maggiorati dei prodotti siderurgici e degli esplosivi, i 2 milioni spesi per il protocollo antimafia con la prefettura di Reggio, gli eventi meteorologici eccezionali, la sospensione dei lavori causa incendi e la sorpresa geologica. Meno sorprendente è che, dopo tutto questo, Impregilo e Condotte abbiano deciso di aumentare la quota dei lavori da affidare ad altre imprese. La lentezza dei cantieri, in una delle zone a più alta disoccupazione d'Europa, è a suo modo una garanzia. Il modello è quello di un assistenzialismo camuffato dove miliardi di euro vengono girati per alimentare l'economia del posto per tramite delle imprese di costruzione. A prendere gli appalti sono soprat-

tutto le grandi e le medie: Pizzarrotti, consorzio Sis, Fincosit, le società della Lega cooperative, la Btp di Roberto Fusi. Per chi ha vinto le gare il contenzioso è una sorta di polizza assicurativa con ricco premio da incassare in futuro. Sul macrolotto 5 il lodo arbitrato fra il consorzio Impregilo-Condotte e l'Anas, avviato nel gennaio del 2009, è ancora in corso. L'Anas è difesa da Oscar Fiumara, avvocato generale dello Stato. Il consorzio è rappresentato da Vittorio Caporale, avvocato-imprenditore di area Opus Dei. A guidare il collegio è Pasquale De Lise, presidente aggiunto del Consiglio di Stato. Sui 900 milioni di euro richiesti i costruttori possono puntare a farsi riconoscere 200-250 milioni.

Sul macrolotto 6, il più a sud, la situazione è la seguente. Partenza ufficiale dei lavori: ottobre 2007. Taglio del nastro previsto: 31 gennaio 2011. Situazione reale: l'avanzamento delle opere dichiarato dall'Anas è pari al 2,8 per cento. E da parte delle imprese, che hanno già ottenuto 33 milioni in più sui 600 dell'appalto originale, sono in arrivo altre centinaia di milioni di riserve.

Il macrolotto 6 si dovrebbe allacciare al Ponte per saldare la parte finale del corridoio 1 Berlino-Palermo. In camera caritatis i progettisti interessati dichiarano la monocampata da 3,3 chilometri tecnicamente impossibile. Fa niente. Anche qui il governo del fare ha servito agli italiani un brindisi prenatalizio il 23 dicembre 2009 con l'inaugurazione dei cantieri in una sterpaglia di Cannitello in Calabria dove da allora non si è più visto un operaio. Niente paura. I lavori veri e propri dovrebbero partire a metà del 2011 per completare a fine 2016. A marzo Pietro Ciucci, presidente dell'Anas e amministratore della Stretto di Messina, ha annunciato che la progettazione definitiva partirà il 1 aprile. Una data altamente simbolica. ■