

Quotidiano del Sole 24 Ore

Edilizia e Territorio

Stampa

Chiudi

06 Giu 2017

Tempi lunghi per la Maglie-S.M. di Leuca (280 milioni): riaffidamento Anas lontano

Alessandro Arona

La lunga e paradossale storia della Ss 275 Maglie-Santa Maria di Leuca (nella punta del Salento, in Puglia), che abbiamo raccontato in questo servizio, non è ancora arrivata all'atteso riaffidamento dei lavori. La project review da parte dell'Anas, dopo la revoca della procedura di gara il 21 novembre scorso, è ancora in corso, e la società strade prevede il bando per un solo primo lotto di lavori «in tempi relativamente brevi», e cioè realisticamente non prima di fine anno, e cioè 17 anni dopo l'approvazione del primo progetto preliminare (!).

Rapido riepilogo: il progetto è in legge obiettivo, preliminare del 2004, definitivo approvato dal Cipe nel 2009, bando Anas del 22 dicembre 2009, aggiudicazione solo il 19/4/2012, contratto con l'Ati Uniland-Ccc-Aleandri-Igeco il 7/8/2012, ma opere mai partite per una scia di ricorsi e sentenze, con sentenza del Consiglio di Stato del luglio 2014 che induce l'Anas, l'11 marzo 2015 (uno degli ultimi atti di Pietro Ciucci) a rescindere il contratto all'Ati Uniland e aggiudicare alla quarta, l'Ati (pugliese) tra Matarrese e Palumbo. Ma da allora altri ricorsi e l'indagine Anac hanno congelato tutto, senza arrivare mai con la nuova Anas di Gianni Armani alla firma del contratto.

Il progetto originario prevedeva l'adeguamento dell'itinerario Maglie-S. Maria di Leuca, composto dalla SS 16 (dal Km 981+700 al Km 985+386) e dalla SS 275 (dal Km 0+000 al Km 37+000), alla categoria B del D.M. 5.11.2001 (strada extraurbana principale con due corsie per senso di marcia e con spartitraffico centrale). Uno sviluppo complessivo di circa 40 km, con l'adeguamento in sede delle attuali SS 16 e SS 275 per il tratto da Maglie a Montesano Talentino (circa 18 Km) e la prosecuzione in nuova sede per il tratto successivo fino a Capo Leuca. Il progetto comprendeva anche strade complanari, viabilità di servizio e l'adeguamento degli svincoli per la connessione con la viabilità locale.

Il costo iniziale era di 165 milioni di euro al momento del progetto preliminare 2004, poi salito a 201 con il progetto definitivo Anas, poi a 288 mln dopo la conferenza di servizi e nel progetto definitivo Cipe 2009. In seguito a un maxi ribasso nella gara lanciata a fine 2009 dall'Anas, -45% da 200,7 milioni (parte ribassabile 190,9) a 115 mln, il costo totale è risceso a 202 milioni.

Non ci sono al momento nuove indicazioni di costo, anche se i sindacati si dicono convinti che tra project review del lotto più a sud (con minor costi) e tempo passato (che fa lievitare i costi) il "saldo dovrebbe essere un costo complessivo comunque superiore a 200 milioni.

Domenica scorsa, 4 giugno, **decine di lavoratori del gruppo Palumbo** (l'impresa aggiudicataria "revocata" insieme alla capogruppo Matarrese) sono tornati a manifestare su un tratto di strada della statale 275 Maglie-Leuca per protestare contro i ritardi nei lavori di ammodernamento della strada. I lavoratori avevano ricevuto nell'agosto scorso le lettere di licenziamento (erano al lavoro su un'opera diversa su quel territorio) e presidiano simbolicamente la statale dall'estate scorsa. In particolare i lavoratori rivolgono un appello al presidente della Regione Puglia, Michele Emiliano. «Essendo la Regione la maggior co-finanziatrice del progetto - scrive in una nota il Comitato dei lavoratori - potrebbe lei stessa prendere posizione, decidere una volta per tutte sulla base della sentenza del Tar di far cessare questa infinita battaglia giudiziaria e dare priorità al fabbisogno occupazionale e sviluppo di questo territorio. E' un nostro diritto chiederlo, è invece un indiscutibile dovere loro concretizzarlo».

In realtà i sindacati edili a livello nazionale non affidano molte speranze alla possibilità che l'Anas possa imporre al futuro aggiudicatario di assorbire i lavoratori della Palumbo. «Si tratta di un altro lavoro - spiega Donato Ciddio, Feneal Uil - e il contenzioso in corso tra l'Ati Matarrese e l'Anas credo potrà portare al massimo a un risarcimento danni all'impresa. L'importante però è che l'Anas faccia partire l'opera, riaffidi l'appalto. E in ogni caso chiederemo una clausola per il reinserimento dei lavoratori».

Dopo la censura dell'Anac (settembre 2016), infatti, a ottobre l'Anas aveva deciso di revocare la gara e di riaffidare l'opera con nuova gara, previa revisione progettuale.

Ora l'Anas fa sapere che: 1) «a seguito della revoca della procedura di gara, dichiarata legittima dal Tar, l'Anas non ha riconosciuto alcun importo economico all'Ati che originariamente si era aggiudicata l'appalto (Ati Uniland, ndr). Parimenti nulla è stato riconosciuto - a titolo risarcitorio - all'altra Ati (Matarrese Coedisa) che aveva presentato ricorso allo stesso Tar. Il riferimento ai "50 milioni di euro" citati in un articolo risulta dunque privo di qualsiasi fondamento»;

2) **Primo lotto:** «Anas ha avviato una fitta interlocuzione con le Istituzioni dei territori interessati, finalizzata a condividere il nuovo progetto per la realizzazione dell'intero itinerario tra la città di Maglie ed il Capo di Leuca ... si sono susseguite numerose riunioni, con il coordinamento dell'Assessorato Regionale competente, alle quali hanno preso parte i Sindaci dei territori coinvolti nonché i tecnici preposti alla tutela ambientale. Nel corso di tali riunioni è emersa una generale condivisione del primo tratto dell'itinerario, da Maglie sino alla zona industriale di Tricase, per una estensione di circa 23 km, secondo una sezione con due corsie per senso di marcia che, sostanzialmente, ripropone la soluzione prevista dal progetto definitivo approvato dal Cipe e che, pertanto, ***in tempi relativamente brevi, sarà disponibile all'avvio delle procedure d'appalto.*** Allo stato attuale sono in corso tutte le attività per i successivi affinamenti tecnico-progettuali nonché gli studi ambientali e paesaggistici, con la previsione di trasmettere, entro la fine del prossimo mese di giugno, gli elaborati ai Ministeri competenti ed alla Regione Puglia per la verifica di ottemperanza alle prescrizioni impartite dal Cipe sul progetto definitivo, tenendo altresì conto delle indicazioni fornite dal territorio e dalla Regione Puglia nel corso delle ultime riunioni; l'intento di Anas, infatti, è quello di pervenire al perfezionamento dell'iter autorizzativo, propedeutico all'appalto dell'opera»;

3) **Secondo lotto da rivedere:** «Anas ha delineato anche un'ipotesi progettuale per il secondo tratto, compreso tra la zona industriale di Tricase e il Capo di Leuca, proponendo - sempre

attraverso il coordinamento della cabina di regia istituita presso la Regione Puglia – tracciati alternativi rispetto a quello previsto dal progetto definitivo approvato dal Cipe, che partono dal presupposto non solo di variare il tracciato, ma di adottare una sezione tipo che passi da due ad una corsia per senso di marcia. Per tale secondo tratto si stanno raccogliendo e recependo le varie indicazioni del territorio, al fine di addivenire ad una condivisione del tracciato definitivo da adottare, prima di avviare la progettazione esecutiva e l'acquisizione di tutti i pareri necessari».

P.I. 00777910159 - Copyright Il Sole 24 Ore - All rights reserved