

[Home](#) > Salerno-Reggio Calabria, Anas: 'Paghiamo le responsabilità del passato'. Negli ultimi due anni svolta: ad oggi 110 km ammodernati. Entro il 2006 i km riammodernati saliranno a 226

---

19/10/2004

## **Salerno-Reggio Calabria, Anas: 'Paghiamo le responsabilità del passato'. Negli ultimi due anni svolta: ad oggi 110 km ammodernati. Entro il 2006 i km riammodernati saliranno a 226**

Il top management dell'Anas si è riunito oggi a Roma per esaminare quanto è emerso nella conferenza stampa della Fillea-Cgil sullo stato dei lavori di ammodernamento della Salerno-Reggio Calabria. Al termine della riunione, il Direttore Centrale delle Grandi Infrastrutture del Mezzogiorno dell'Anas, ingegner Carlo Bartoli, ha sintetizzato in una nota le valutazioni della Società delle Strade.

"I gravi problemi dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria partono da lontano, cioè da un'errata concezione dei progetti, che ha rallentato enormemente i lavori. Ci stiamo trascinando dietro le responsabilità del passato", si legge nella nota del Direttore Centrale Bartoli. "Negli ultimi due anni e mezzo c'è stata una vera svolta – continua il documento -. Grazie alle nuove procedure applicate e grazie alla rivoluzione organizzativa della struttura dedicata alla Salerno-Reggio Calabria, abbiamo completato e aperto al traffico la bellezza di 60 nuovi km di autostrada. Attualmente i km ammodernati sono 110 ed entro il 2006 saliranno a 226".

L'Anas sostiene che le responsabilità dei ritardi nei lavori di ammodernamento della Salerno-Reggio Calabria "sono addebitabili ai gravi errori commessi nel passato". Lo spezzettamento dell'opera in 77 micro-lotti, l'utilizzazione della modalità di appalto del massimo ribasso e la scelta progettuale di ammodernare la A3 in sede, con un limitato ricorso alle varianti, per il risparmio di territorio imposto dalla valutazione di impatto ambientale e dai vincoli urbanistici, "si sono dimostrate decisioni fallimentari, penalizzando gli utenti attraverso l'apertura di cantieri a macchia di leopardo lungo tutta l'autostrada; causando spesso il fermo dei lavori di singoli lotti, dovuto al fallimento di due imprese che si erano aggiudicate le gare di 5 lotti con ribassi troppo ampi e dovuto a gravi inadempienze di altre 3 imprese che hanno costretto l'Anas alla rescissione del contratto; procurando ritardi abnormi legati agli elementi di conflittualità che si sono venuti a creare grazie all'incongruenza delle progettazioni e alla suddivisione degli appalti che, per esempio, hanno separato in due lotti diversi le due carreggiate di uno stesso tratto, provocando interferenze, sovrapposizioni, ingerenze e, non di rado, lo stato di abbandono del cantiere, con gravi conseguenze sul traffico".

“Il vertice attuale dell’Anas – continua la nota dell’Ingegnere Bartoli - ha riorganizzato e potenziato la struttura dedicata alla Salerno-Reggio Calabria, affidandole il compito di governare al meglio i lotti appaltati con il vecchio sistema, accelerando le esecuzioni dei lavori; di rescindere i contratti con le imprese fallite o inadempienti, riappaltando i relativi lavori; e di applicare per la prima volta il nuovo strumento del General Contractor. I risultati sono sotto gli occhi di tutti. Non è vero che sono stati completati solo 49 km di autostrada su un totale di 443, addirittura 1 km in meno di quanto dichiarava il Ministro Nesi nel 2001. In realtà i km di autostrada ammodernati e aperti al traffico sono in tutto 110. Dal 2001 al 2004 sono stati infatti realizzati 60 nuovi km di autostrada, e dopo aver migliorato le progettazioni e aver indetto nuove gare d’appalto, ora l’Anas sta procedendo alle realizzazioni. Questa estate gli utenti hanno potuto viaggiare su 110 km di autostrada ammodernata e su almeno due corsie per ogni senso di marcia fino a Lametia Terme”.

“Questo sforzo – sottolinea l’Anas – non si sarebbe potuto realizzare senza l’impegno del Governo che in soli due anni e mezzo ha già assicurato finanziamenti per 1,8 miliardi di euro e non si vede per quale motivo non debba continuare nel finanziamento dell’opera”.

Sul problema finanziamenti, l’Anas cita anche un documento datato 11 gennaio 2001, a firma dell’allora Ministro dei Lavori Pubblici Nerio Nesi, nel quale si affermava che i km realizzati erano 50, i tratti in corso di realizzazioni 136 km, il costo dell’opera veniva quantificato in 11.300 miliardi delle vecchie lire, i fondi disponibili dichiarati erano 3.200 miliardi e le risorse ancora da reperire erano individuate in ben 8.100 miliardi.

Sui tempi di realizzazione dell’opera, l’Anas sostiene che lo slittamento della conclusione dei lavori era stato previsto già dalla precedente gestione. Nel documento del Ministro Nesi del gennaio 2001, si parlava infatti di altri 5 anni per il termine dei lavori.

L’Anas rispedisce al mittente anche il rilievo dell’incremento dei costi. “Non è vero che il General Contractor generi un aumento dei costi – si legge nel documento -. Nel General Contractor sono compresi i costi di progettazione esecutiva; sono compresi i costi della direzione lavori, degli espropri e dell’eliminazione delle interferenze; sono compresi i costi necessari per l’assunzione del rischio d’impresa, calcolato in una fidejussione onerosa del 30% che non viene restituita qualora tempi e buona esecuzione dei lavori non vengano rispettati”.

La differenza di costo medio per chilometro, rileva l’Anas, è dovuta poi anche alla presenza nei macrolotti di grandi opere d’arte impegnative, quali gallerie e viadotti, molti dei quali di altezza elevata, oltre che all’incremento dei prezzi unitari dei materiali e della forza-lavoro dal 1997 ad oggi. I lotti appaltati con le procedure della Merloni sono invece, tranne qualche eccezione, quelli tecnicamente più semplici.

Qualche esempio serve a comprendere la diversità di costi che si può registrare negli appalti stradali. Per i due macrolotti già appaltati, il n° 1 ed il n° 5, si registra un costo medio a chilometro rispettivamente di 15,6 e 25,3 milioni di euro; tale divario si spiega con l’elevata incidenza di gallerie e viadotti nel tratto Gioia Tauro–Scilla (n° 5), mentre nel tratto Sicignano–Atena Lucana (n° 1) è preponderante l’ammodernamento in sede.

Tra i lotti appaltati con le procedure della legge “Merloni” vi è un appalto nel salernitano con un costo a chilometro di 29,4 milioni di euro a km, nettamente superiore ai due macrolotti appaltati, a causa della presenza di due gallerie.

Per quanto riguarda l’alta sorveglianza sui lavori e i tentativi di infiltrazione della criminalità organizzata negli appalti, l’Anas afferma che “l’accordo tra Ministero delle Infrastrutture e Ministero dell’Interno ha creato un sistema di alta sorveglianza che appare efficace ad evitare il ripetersi delle nefande conseguenze che dal ’97 in poi il vecchio sistema aveva ingenerato, anche perché è stato seguito da una serie di protocolli per la legalità siglati dall’Anas con le diverse Prefetture interessate, che prevedono il controllo di tutte le forme di affidamento e subaffidamento e la presenza continuativa del Gruppo Interforze nei cantieri, ed è stato accompagnato dall’accordo firmato dall’Anas con i sindacati all’inizio del 2003”.

L’Anas infine ricorda che l’8 ottobre scorso ha sottoscritto con i comitati paritetici territoriali delle provincie di Salerno, Potenza, Cosenza, Catanzaro, Crotone, Vibo Valentia e Reggio Calabria, costituiti dai

rappresentanti dei sindacati e dell'Associazione dei costruttori, un protocollo d'intesa per la realizzazione di un rapporto di collaborazione in materia di sicurezza e salute nei luoghi di lavoro del settore edile per tutti i lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria, e che un analogo accordo è in corso di studio per il primo macrolotto Sicignano degli Alburni-Atena-Lucana.

Roma, 19 ottobre 2004

---