

Ecco cosa c'è sotto IL PONTE FRANATO

L'inaugurazione senza collaudo. Perché la fretta aiuta i vertici Anas a intascare premi. Ma nessuno è stato punito per il crollo

DI GIANFRANCESCO TURANO

Prima di tutto, lo spettacolo. Anche a rischio di qualche brutta figura come quella del ponte smontato in Sicilia poco prima di Capodanno. Ma niente paura. Nessuno dei responsabili intende dimettersi. E perché dovrebbe? Da tempo il vertice dell'Anas ha messo al centro della sua attività le inaugurazioni e le bicchierate con catering offerte ai notabili del luogo nella speranza un po' vana di convincere Matteo Renzi a privatizzare la società pubblica nel 2016, quando il consiglio di amministrazione scadrà e il presidente Pietro Ciucci potrà proporsi per l'ennesimo rinnovo.

Oggi il meglio delle forze dell'ente pubblico trasformato in società di diritto privato lavora per moltiplicare i tagli di nastro frazionando, dividendo, suddividendo i lavori in lotti magari lunghi un chilometro o due, definiti funzionali, ma che hanno la sola funzione di celebrare il modello Ciucci.

In tanta fretta l'incidente può capitare. Il viadotto Scorciovacche 2, sulla statale 121 Agrigento-Palermo, è stato aperto senza collaudo il 23 dicembre e ha ceduto una settimana dopo l'inaugurazione. Il presidente del Consiglio non l'ha presa bene e ha annunciato un giro di vite con toni più da cowboy che da boyscout twittando che «il responsabile pagherà tutto» con l'hashtag la festa è finita.

Dopo le audizioni di Ciucci tenute questa settimana al Senato e alla Camera, si vedrà se il premier accetta lo scaricabarile degno dell'ispettore Clouseau («chiamate la polizia! Ma siamo noi la polizia») e stronca un capro espiatorio a scelta fra il direttore dei lavori e il responsabile del procedimento o se invece seguirà la strada suggerita da alcuni colleghi di partito e istituirà una commissione parlamentare d'inchiesta sull'Anas.

Tra i favorevoli alla seconda soluzione, ci sono il capogruppo al Senato Luigi Zanda e Marco Filippi, autore di un'interrogazione sulla superliquidazione che Ciucci si è offerto andando in pensione e

rimanendo al suo posto. «Ciucci ha utilizzato il frazionamento», dice Filippi, «per continue celebrazioni e i premi sui lavori terminati in anticipo come strumento di pressione sulle imprese. Per affrontare questi temi non basta un'interpellanza che, peraltro, nel mio caso è senza risposta da tre mesi».

Fra i contrari alla linea dura, c'è il ministro delle Infrastrutture Maurizio Lupi, che in Anas ha un fedelissimo come Ugo Dibennardo, per cinque anni responsabile dell'Anas in Sicilia e oggi amministratore delegato di Autostrade Lazio che gestisce il megappalto della Roma-Latina (2,2 miliardi di euro). Sulla stessa linea di Lupi c'è qualche democrat di peso come Giuseppe Lumia, ex presidente della commissione antimafia e sostenitore delle coop della Lega alleate con la catanese Tecnis di Mimmo Costanzo e Concetto Bosco sulla Salerno-Reggio Calabria e sugli appalti dell'Anas in Sicilia con la Caltanissetta-Agrigento in prima fila (circa un miliardo di euro).

Ora che il danno è fatto e che la Procura di Termini Imerese ha aperto un'inchiesta, le imprese accettano le riparazioni al viadotto facendo buon viso a cattivo gioco. Ma né la Tecnis né le coop volevano inaugurare a dicembre, con un anticipo di tre mesi, come ha lasciato intendere il presidente della Cmc Massimo Cecchetti dopo l'incidente. «Se ci fossimo presi il tempo, col senno di poi...», ha dichiarato.

Col senno di prima non si poteva inaugurare il viadotto per questioni ingegneristiche. Inoltre, non si doveva perché è contro il regolamento degli appalti, che è una legge dello Stato (numero 207 del 2010 articolo 230) e che prescrive il collaudo statico, non eseguito per ammissione dello stesso Ciucci. Infine, non ce n'era bisogno. Un chilometro di strada nel cuore della Sicilia aperto con tre mesi di anticipo, per di più in via provvisoria e con tanto di strisce gialle a indicarlo, non ha alcun impatto sul traffico locale, già in sé molto modesto.

Lo Scorciovacche 2 si trova tra i chi-

lometri 226 e 227 della statale 121. Siamo nell'entroterra, a una quarantina di chilometri a sud di Palermo, non lontano dalla riserva naturale di Bosco della Ficuzza. Il viadotto è in piena campagna, fra pecore al pascolo e colline sormontate da pale eoliche. Il paese più vicino è Mezzojuso, che non arriva a 3 mila abitanti.

Problemi di ingorghi da queste parti non ce ne sono mai stati tanto che il progetto preliminare prevedeva un rinnovamento in sede della statale 121. Però costava troppo poco. Allora si è optato per una ristrutturazione con parti del tutto nuove, come i tre viadotti Scorciovacche.

Il valore totale del secondo ponte è di 13 milioni di euro, mentre il rinnovamento della statale costerà complessivamente 300 milioni di euro circa per 30 chilometri di tracciato. A dicembre del 2008 l'Anas ha affidato i lavori a un general contractor, il consorzio Bolognetta, dal nome del Comune alle porte di Palermo dove l'opera sarà conclusa. Il contraente generale si è assunto il compito di realizzare la progettazione esecutiva sotto la vigilanza dell'Anas.

Il consorzio Bolognetta è guidato dalla Cmc di Ravenna, la maggiore cooperativa italiana di costruzioni, insieme all'altra coop della Lega, la bolognese Ccc. Nell'aprile del 2011 le due cooperative hanno ceduto una partecipazione del consorzio per fare entrare in società la catanese Tecnis, un'impresa emergente a livello nazionale che di recente è andata incontro a qualche disavventura. Oltre ai problemi della statale 121, si segnala la vicenda del porto di Tremestieri, a sud di Messina, costruito per imbarcare e sbarcare i mezzi pesanti che da decenni impombano il traffico urbano di Messina. Il porto è stato aperto, chiuso, riaperto lo scorso agosto e infine affondato da una sciroccata all'inizio di novembre.

Fra i lavori commissionati dall'Anas in portafoglio all'azienda di Bosco e Costanzo ci sono il macrolotto 3.3 della Salerno-Reggio fra Campotenese e l'uscita Morano Calabro-Castrovillari dove a

luglio del 2013 la Tecnis ha ottenuto dall'Anas una gratifica da 26 milioni di euro per avere consegnato in anticipo le opere. Anche qui, non è chiara la ratio di spendere altri soldi pubblici, oltre ai miliardi di extra-costi già sostenuti, per un segmento di 11 chilometri che è preceduto e seguito da tratti di strada vecchia, senza la corsia di emergenza e con opere nemmeno appaltate.

Fatto sta che, appena dopo avere ricevuto i ▶ 26 milioni di premio, ad agosto del 2013 Tecnis ha conquistato anche la realizzazione della variante di Morbegno (statale 38 dello Stelvio): meno di 10 chilometri per 226 milioni di euro di appalto.

In attesa dei risultati della commissione d'inchiesta interna dell'Anas, guidata da Massimo Grisolia, ordinario di geotecnica alla Sapienza di Roma e membro del consiglio superiore dei lavori pubblici, si può tentare un'analisi di quello che è successo al viadotto di Mezzojuso.

Dal materiale fotografico che "L'Espresso" ha potuto sottoporre a ingegneri e progettisti emerge che le ragioni del cedimento sono abbastanza semplici e connesse in modo diretto all'apertura anticipata.

Il rilevato dove si appoggia la spalla del ponte è smottato perché non era stato sufficientemente rullato e compresso. Non era maturato, come si dice in gergo tecnico. I tubi di drenaggio che escono dal rilevato dimostrano che il manufatto conteneva ancora molta acqua e che quest'acqua ha finito per destabilizzare l'intero viadotto.

Durante la sua visita in Sicilia del 7 gennaio, Ciucci ha detto ai cronisti che il danno è da poco (100 o 200 mila euro), che sarà pagato dal general contractor e che l'Anas ha il merito di avere tempestivamente chiuso la strada al traffico. Ha aggiunto che il viadotto aveva ottenuto un certificato di agibilità ma non ha detto che questo certificato può essere dato solo dopo il collaudo statico.

Il collaudo statico non poteva avvenire perché la commissione, composta da Michele Minenna, ex direttore lavori dell'Anas in pensione, da Fausto De Santis, segretario particolare di Ciucci, e da Eugenio Gebbia, capo compartimento di Napoli, non aveva mai effettuato una sola visita sul cantiere. Quindi il responsabile del procedimento, Claudio Bucci della direzione regionale dell'Anas, non aveva potuto chiedere il parere ai collaudatori.

Inoltre, il 28 novembre Minenna si era dimesso adducendo motivi personali, seguito da De Santis. I sostituti, il direttore della ricerca in Anas Eleonora Cesolini e Bruno Brunelletti, vicedirettore della manutenzione straordinaria, non hanno controfirmato l'accettazione dell'incarico, necessaria per procedere visto che i collaudi vengono pagati a parte.

A partire dalle dimissioni di Minenna e De Santis, il pasticcio siciliano viene allestito con una tempistica stringente. Il 18 dicembre si è tenuto il consiglio d'amministrazione dell'Anas. Quel giorno il cda ha annunciato l'approvazione di alcuni progetti esecutivi. Tra questi, la variante di Morbegno affidata alla Tecnis. L'importo complessivo dell'opera è rimasto fermo a 226 milioni di euro ma la composizione delle voci di costo interne è cambiata in modo significativo. I lavori sono passati da 145 a quasi 160 milioni, con un aumento nell'ordine del 10 per cento per una revisione dei prezzi richiesta dall'impresa appaltatrice.

Il 22 dicembre i vertici dell'Anas, guidati da Ciucci e dal suo braccio destro, il condirettore generale Alfredo Bajo, sono partiti per la mini-tournée al Sud che è iniziata con l'apertura dell'ultimo tratto del macrolotto 6 della Salerno-Reggio (3,8 chilometri). Il viaggio è proseguito il giorno dopo, martedì 23 dicembre, con l'inaugurazione del viadotto Scorsciavacche. Le feste natalizie sono state interrotte bruscamente il 30 dalla notizia che il rilevato del ponte stava incominciando a smottare e che sull'asfalto stavano apparendo le prime crepe.

Sui motivi dell'accelerazione all'interno dell'Anas circolano varie interpretazioni. La prima riguarda l'Mbo (Management by objectives) destinato ai dirigenti. Dietro la sigla inglese si nasconde la parte variabile degli stipendi basata sugli obiettivi che i dirigenti danno a stessi. La pratica è passata dal settore privato a quello pubblico e anche i dirigenti del ministero hanno bonus spesso collegati all'attività dell'Anas.

In sostanza, più inaugurazioni uguale più soldi a fine anno.

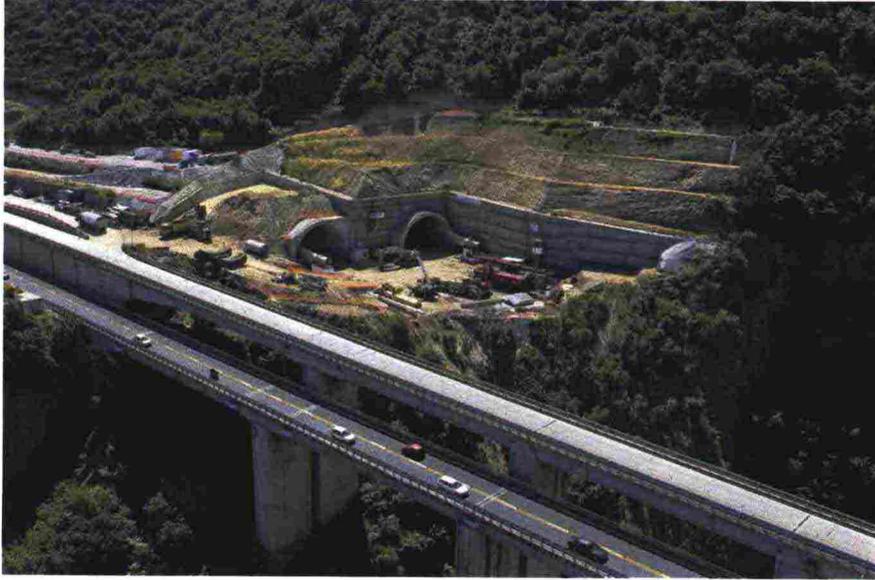
L'altro motivo che avrebbe convinto le imprese ad affrettare l'apertura del viadotto è il premio di anticipazione da riconoscere alle stesse imprese sulla falsariga di quanto accaduto per il macrolotto 3.3. Nel caso della statale 121 non è prevista una gratifica alle imprese per la consegna anticipata anche a causa del superbonus concesso a Tecnis nel 2013, che aveva scatenato polemiche mediatiche e interrogazioni parlamentari.

Alcuni dirigenti dell'Anas però sottolineano che Tecnis aveva meno motivo di resistere alle richieste di Ciucci e Bajo

dopo avere ottenuto quasi 15 milioni di euro di revisione prezzi sulla variante di Morbegno.

È l'applicazione alle grandi opere del principio che una mano lava l'altra. Adesso spetta al Parlamento e all'esecutivo stabilire se questa politica è lecita o anche soltanto efficiente. A guardare le immagini del viadotto siciliano non si direbbe ■

IL CANTIERE SULLA SALERNO-REGGIO. NELL'ALTRA PAGINA: RAFFAELE CANTONE E LE OPERE DEL MOSE



MAURIZIO LUPI. SOTTO: PIETRO CIUCCI SUL LUOGO DEL CROLLO. A SINISTRA: IL VIADOTTO FRANATO

