

# La diritta via è smarrita

Inaugurazioni, annunci, foto di gruppo col premier. Eppure per le strade Anas è sempre l'epoca di lavori infiniti, eterni ritardi e rincari milionari

di Gianfrancesco Turano

**D**A CARROZZONE a macchina del consenso il passo è stato breve. L'Anas in versione renziana è tornata a vivere di annunci, inaugurazioni, foto di gruppo davanti a nastri da tagliare.

Dopo quindici mesi sotto la guida di Gianni Vittorio Armani risulta arduo trovare differenze rispetto alla gestione di Pietro Ciucci e del suo sommo protettore Gianni Letta.

Fine luglio è stata un tour de force prima delle partenze ferragostane. Il 26 tutti a Laino Borgo per l'apertura del macrolotto 3,2 dell'A3, la leggendaria Salerno-Reggio Calabria che il 22 dicembre sarà inaugurata in pompa magna dopo 26 anni di lavori e oltre 9 miliardi di investimenti. Il 28 luglio è stato il gran giorno del Quadrilatero Umbria-Marche (2,2 miliardi di lavori complessivi) con grande festa a Colfiorito per celebrare l'esodo finalmente rettilineo di orde di perugini verso gli ombrelloni di Civitanova.

Chi non è stato pronto a cantare in coro, come pare abbia fatto l'ex direttrice del Tg3 Bianca Berlinguer con la copertura giornalistica sulla Salerno-Reggio, si è dovuto cercare un altro coro.

L'ottimismo è d'obbligo. Il premier lo ha twittato chiaro il 28 luglio, ore 10.53: «Con l'inaugurazione del Quadrilatero Marche e Umbria sono più competitive». E alle 13.31 ha aggiunto a voce dal palco: «Oggi l'Italia ha deciso di smettere di arrivare in ritardo sulle infrastrutture. Esigo, come italiano prima che come presidente del consiglio, di poter dire che un'opera fatta all'italiana significa che è fatta con novità, professionalità, dedizione tipiche del made in Italy».



Da sinistra: Gianni Armani, Riccardo Nencini, Matteo Renzi, Graziano Delrio, Catiuscia Marini, Luca Ceriscolli

Che il Quadrilatero in ritardo e gli sperperi dell'A3 siano un puro prodotto della Legge Obiettivo varata da Silvio Berlusconi nel 2001 ed eseguita dal centrosinistra, non ha ostacolato minimamente le celebrazioni.

Purtroppo decidere non sempre basta. L'uomo volle, sempre volle, fortissimamente volle. Ma poi c'è il Tar, il consiglio di Stato, il contenzioso fra Anas e imprese che non si schioda da una quota superiore ai 9 miliardi di euro (9,3 miliardi secondo il piano industriale dello scorso giugno).

Ecco quindi spiegato perché un'altra notizia del 28 luglio ha ottenuto scarsa risonanza mediatica. È una dichiarazione del ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio. Dopo avere chiuso con

enfasi la stagione della legge obiettivo, Delrio ha annunciato che la Roma-Latina, gestita da una società 50-50 fra l'Anas e la Regione (Autostrade del Lazio), slitta ancora. I villeggianti in fila sulla Pontina flagellata dagli incendi dolosi e dagli incidenti (865 nel 2014 con 29 morti e 1433 feriti) apprezzeranno.

## PONTINA IN FIAMME, AUTOSTRADA CONGELATA

La Roma-Latina non è solo la bestia nera di chi vuole farsi al bagno al Circeo o a Ponza. È un caso da manuale del vorrei ma non posso dei riformatori delle infrastrutture.

A giugno del 2014, con Renzi a palazzo Chigi da quattro mesi, l'annuncio era stato definitivo quanto quelli dell'estate in corso. I cantieri della Roma-Latina apriranno il 4 aprile 2015 con precisione millimetrica. Firmato: il commissario governativo straordinario Vincenzo Pozzi, predecessore di Ciucci alla guida dell'Anas e uomo del berlusconismo.

Foto: L. Berlinguer

Ma la Roma-Latina è il tipico progetto largamente condiviso ed era appoggiato sia da Gianni Letta sia dal presidente del Coni Giovanni Malagò, proprietario di una villa a Sabaudia.

Nel 2014 la vicenda dell'autostrada laziale aveva già tredici anni di vita. Oggi ne ha quindici. Il 4 aprile 2015 nessun cantiere è stato aperto come si può dire col senno di poi tipico del gufo. La società ha rinnovato gli organi amministrativi. Ha sostituito il consigliere Antonella Accrogliono, la Dama Nera arrestata nell'ottobre del 2015 per tangenti, con la responsabile del settore legale dell'Anas, Claudia Ricchetti, un manager assunto da Armani. L'amministratore delegato è Ugo Dibennardo, per cinque anni (2008-2013) alla guida dell'Anas nella tormentatissima Sicilia, poi direttore progettazione con Ciucci e oggi a capo del coordinamento territoriale.

Il 14 giugno 2016 sembrava fatta. L'Anas ha assegnato l'opera al Consorzio Sis in via provvisoria. La provvisoria è subito dato ottima prova di sé perché il secondo classificato (un'associazione tutta italiana fra Impregilo, Astaldi, Pizzarotti, Ghella) ha presentato ricorso al Tar del Lazio ai primi di luglio.

La contesa verte sulla quota di denaro pubblico (900 milioni di euro) che si aggiunge ai capitali privati del project financing (1,8 miliardi di euro).

L'investimento complessivo è da libro dei sogni. La nuova struttura (186 chilometri) costerebbe 14,6 milioni di euro al chilometro. È una somma nella media europea ma non nella media italiana (32 milioni al chilometro).

È facile prevedere che chiunque vinca la gara alla fine dei ricorsi amministrativi inizierà a iscrivere centinaia di milioni a riserva per extracosti.

## DA REGGIO A TARANTO A PASSO D'UOMO

I progetti di rendere autonoma l'Anas dai contributi dello Stato si scontrano con la montagna di liti e contestazioni delle imprese appaltatrici.

Ci sono varie ipotesi per togliere l'ex ente dal perimetro del debito pubbli-

## Salerno - Reggio Calabria

9,1 miliardi

Il premier lo ha promesso. Anche se in formato ridotto l'A3 sarà inaugurata il 22 dicembre prossimo dopo 26 anni di lavori e una spesa stimata dall'Anas in oltre 9 miliardi esclusi centinaia di milioni di euro di contenzioso

## Reggio Calabria - Taranto

4,2 miliardi

Una delle strade più disastrose d'Italia è stata ridimensionata in modo drastico da oltre 20 miliardi di euro a circa un quarto di questa cifra. Nel frattempo, Anas sta continuando a pagare decine di milioni per lodi arbitrali risalenti al 2005

## Statale Alemagna

140 milioni

La strada che collega Longarone con l'Ampezzano sarà oggetto di interventi straordinari dopo che la Federazione internazionale di sci (Fis) ha assegnato i Mondiali 2021 a Cortina nel mese di giugno

## Maglie - Leuca 288 milioni

È la veterana con trent'anni di assegnazioni sospese o annullate. L'ultima decisione dell'Anas risale ai primi di agosto: la gara sarà annullata ma se ne farà un'altra e i fondi assegnati alla statale salentina non andranno a finanziare altre opere

## Quadrilatero Umbria - Marche 2,2 miliardi

Inaugurata il 28 luglio scorso, la nuova strada non è ancora completata. I tracciati aperti sono tra Peurgia e Ancona e, il più lungo, tra Foligno e Civitanova di 35 chilometri. Questo tratto è costato 1,1 miliardi di euro, vale a dire 31,4 milioni di euro al chilometro, in linea con la media italiana (32 milioni/km). Restano 2,3 chilometri a corsia unica che saranno riqualificati con una spesa di 1,16 milioni (50,4 milioni di euro per chilometro)

## Roma-Latina 2,8 miliardi

Molti considerano altamente ottimistica la previsione di spesa sull'autostrada laziale lunga 100 chilometri con altri 86 chilometri di strade ordinarie. Sul 186 chilometri complessivi la spesa per chilometro prevista è di 14,6 milioni/km e rientrerebbe nelle medie europee

co: dall'ascissa sulla benzina riproposta dal piano industriale dello scorso giugno all'affitto ai privati di 30 case cantoniere perché ne facciano ristoranti e alberghi con un finanziamento Anas da 7,5 milioni. Questi piani si scontrano con trent'anni di carichi pendenti, molti dei quali maturati quando la legislazione consentiva un ricorso massiccio agli arbitri che, regolarmente, vedevano soccombere la parte pubblica a vantaggio della parte privata.

L'Anas continua a pagare decine di milioni di euro in lodi avviati oltre dieci anni fa. Sulla statale 106 (Reggio Calabria-Taranto) due contraenti generali guidati da Astaldi hanno incassato un totale di 162,8 milioni di euro per due tratti dei megalotti D e C. I collegi arbitrali erano presieduti da Alfonso Quaranta, presidente della Corte costituzionale dal 2011 al 2013, e da Claudio Varone, presidente aggiunto del Consiglio di Stato e consulente di Pedemontana lombarda, Toto costruzioni, Poste e Fondazione Alleanza nazionale.

La prima tranche da 43 milioni riguardante il megalotto C è stata pagata il 30 dicembre 2014, data infausta per l'Anas perché coincide con il giorno in cui è smontato il viadotto Scorciavacche sulla Palermo-Agrigento. L'ultima tranche, da circa 10 milioni, è stata liquidata il 26 febbraio di quest'anno. L'Anas ha impugnato i lodi e il verdetto spetta alla Corte d'appello di Roma.

È vero che Armani e Delrio hanno bocciato il sistema del general contractor. Ma il tassametro dei danni per le casse dello Stato continua a girare.

## IL VIADOTTO DELLA PAURA SULLA COSENZA-CROTONE

La statale 106 dello Jonio copre un tratto fra i più sventurati d'Italia sotto il profilo infrastrutturale. La mareggiata dello scorso autunno ha distrutto per lunghi tratti sia la strada sia la via ferrata a un solo binario isolando diversi paesi nel reggino e nel catanzarese. Eppure proprio la 106 ha subito il maggiore taglio agli investimenti del nuovo programma di lavori della terna Renzi-Delrio-Armani. L'ipotesi di spesa è passata

da oltre 20 miliardi di euro a 6,5 miliardi e infine agli attuali 4,2 miliardi di euro, pari a circa un quarto di quanto stimato ai tempi della legge obiettivo.

Dovrebbero bastare 2 milioni di euro per sistemare il viadotto Cannavino sulla statale 107 (Cosenza-Crotone), che nei numerosi filmati appare piegato nel punto intermedio. Per l'Anas non c'è rischio di crollo.

## REGALO DI NATALE SULLA SALERNO-REGGIO

Anche l'impegno finanziario sull'altro grande tracciato del Sud, la Salerno-Reggio Calabria, è stato ridotto da 10,5 miliardi a 9,1 miliardi di euro.

Sull'A3 si può dare per molto probabile il rispetto dell'inaugurazione il prossimo 22 dicembre a maggior ragione perché l'evento contribuirà alla quota variabile della retribuzione dei dirigenti.

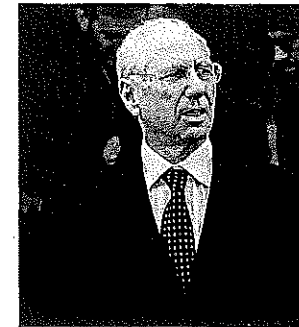
Anche questa è una linea di continuità con la gestione precedente dove l'inaugurazione anticipata del viadotto Scorciavacche sull'Agrigento-Palermo appena prima di Natale del 2014 è finita nello smontamento dell'opera una settimana dopo.

Circa 40 chilometri della Salerno-Reggio sono stati stralciati definitivamente dal progetto originario e saranno trattati in manutenzione straordinaria, come aveva anticipato Armani al "l'Espresso" a ottobre del 2015.

Era la stessa intervista nella quale l'amministratore delegato attribuiva il cedimento dello Scorciavacche a una "epidemia di nastro", cioè alla smania di inaugurazioni prenatalizie, più che alle necessità dei manager di ottenere il bonus variabile e alle loro pressioni sull'appaltatore, il gruppo Tecnis-Cogip poi finito in amministrazione giudiziaria, per infiltrazioni mafiose.

## LA STATALE ALEMAGNA E I MONDIALI DI SCI

Nella nuova Anas del trio Renzi-Delrio-Armani il taglio alle nuove opere si accompagna a una maggiore importanza alla riqualificazione dei percorsi esistenti. Uno degli interventi sotto il segno del nuovo made in Italy infrastrut-



Pietro Ciucci,  
presidente  
dell'Anas dal  
2006 al 2015

Fra gli altri manager che hanno superato il cambio della guardia rispetto all'era Ciucci c'è anche Stefano Liani responsabile nuove costruzioni dell'Anas, indagato nel processo della procura romana sulla Dama nera insieme ad Alfredo Bajo, spostato da Armani alla guida della controllata Anas International.

In un'azienda dove le voci di corridoio hanno sempre pesato, si sottolinea che Liani ha dalla sua un'atout preziosa di questi tempi avendo lavorato per dieci anni (2000-2010) al compartimento toscano dell'azienda di Stato. Renzi a parte, il viceministro delle Infrastrutture è un altro fiorentino, Riccardo Nencini da Barberino del Mugello.

## TRENT'ANNI DI LITI SULLA MAGLIE-LEUCA

Il record di ritardi spetta alla statale 275 in Salento: trent'anni e il cronometro non si è ancora fermato.

Anche in questo caso la brutta notizia è stata data e archiviata senza troppa enfasi. Il 3 agosto l'Anas ha annunciato che annullerà la gara per l'ammodernamento da 288 milioni di euro. «Ma la strada si farà», ha ribadito il sottosegretario alle Infrastrutture, Umberto Del Basso De Caro. Il Pd pugliese l'ha presa male, nel timore che i fondi per la 275 vengano dirottati su altre opere e che l'annullamento della gara porti a un ennesimo giro di contenziosi con le imprese aggiudicatrici, come se non bastassero le liti e le cause accumulate negli scorsi decenni.

Curiosamente, è proprio lo tsunami di carte bollate il motivo addotto dal governo e dall'Anas per annullare la gara.

«Alla base della decisione ci sono le decine di contenziosi avviati davanti al Tar, al Consiglio di Stato, alla Corte dei conti e alle procure della Repubblica di Roma e Lecce. Insomma, credo che fino a ora l'opera l'hanno fatto solo gli avvocati», ha detto il deputato Pd e avvocato Del Basso De Caro. Il giorno dopo, il 4 agosto, l'Anas ha confermato che si farà una nuova gara e che la 275 è salda fra i progetti del piano industriale 2016-2020.

L'importante è crederci.  
ha collaborato Alessia Candito