

L'urbanistica, le incompiute Cantiere Porta ovest è in arrivo l'ultimo ok per sbloccare i lavori

►Messineo: aspettiamo dal Ministero il placet al passaggio di ramo d'azienda

►I guai giudiziari ed il nodo «proprietà» fermano l'opera in corso da quasi 10 anni

Diletta Turco

Questione di giorni, al massimo una settimana. Arrivano direttamente da Roma notizie, al momento non del tutto ufficiali, sullo sblocco da parte del ministero dello Sviluppo Economico del nodo "proprietà" del cantiere di Porta Ovest. E della assegnazione dello specifico ramo d'azienda al consorzio Arechi, che sta portando avanti i lavori "in fitto". «Stiamo aspettando il placet del ministero», dice al riguardo Francesco Messineo, segretario generale dell'autorità di Sistema del mar Tirreno Centrale, nonché responsabile del cantiere Porta Ovest - la conferma da parte del ministero dello Sviluppo Economico dell'autorizzazione definitiva alla cessione del ramo d'azienda. E, per noi, una novità determinante per il futuro dei lavori. Perché, una volta avuto l'ok ministeriale, potremmo procedere immediatamente con il formale decreto di assegnazione dei lavori già per ottobre». E, soprattutto, il passaggio di Porta Ovest alla completa titolarità del consorzio darebbe anche una maggiore certezza sui tempi residui necessari a completare l'intervento ormai in costruzione da quasi dieci anni.

I PASSAGGI

Due i passi che avevano consentito al consorzio Arechi di poter prendere in mano il cantiere letteralmente messo in ginocchio dai continui stop and go dovuti ai problemi giudiziari che hanno accompagnato la gestione Tecnis. Almeno fino al 2017, anno in cui viene ufficialmente determinato il fallimento dell'ex colosso catanese dell'edilizia. Prima, la partecipazione al bando per poter rilevare il ramo d'azienda relativa ai cantieri del solo territorio regionale. E poi la possibilità di prosecuzione del "fitto" del cantiere fino al passaggio definitivo di proprietà. Proprio durante l'ultima riunione prima della pandemia, ossia quella di metà gennaio al ministero dello Sviluppo Economico, c'era stato il primo con-

fronto con il nuovo gruppo industriale, ossia la D'Agostino, che aveva rilevato tutti i cantieri Tecnis. Proprio i rappresentanti dell'azienda, in sede ministeriale, avevano sottolineato come per alcuni cantieri «si attende - si legge nel verbale - il compimento dei passaggi procedurali inerenti al subentro del soggetto cessionario delle attività Tecnis ed esecutore dei lavori».

L'ITER

A distanza di circa nove mesi, dunque, l'iter in questione sembra essere vicinissimo alla conclusione. «In questo modo - continua Messineo - con la Tecnis potranno essere chiuse definitivamente tutte le pendenze amministrative e contabili relative ai lavori svolti fino al 2017 e che, per tutta la questione giudiziar-

ria che ha accompagnato il cantiere, restano ancora da chiudere. Serve l'autorizzazione del ministero a concludere il percorso congiunto tra Tecnis e Porta Ovest. Senza questo ok ministeriale, sia i commissari straordinari dell'azienda, sia l'autorità di sistema non potevano in alcun modo formalizzare il passaggio effettivo di titolarità del cantiere. Sebbene tutte le pratiche, tutte le relazioni e tutti i documenti necessari a terminare l'era Tecnis e iniziare quella del Consorzio Arechi sono pronti da mesi e mesi». Un tassello, dunque, fondamentale quello atteso dai vertici dell'autorità unica per poter ripartire con gli scavi non solo nella zona del Cernicchiara, ma anche in quella di via Ligea, dove si sono concentrati i maggiori ritardi nella prosecuzione degli interventi.

IN STAND BY
Sopra i cantieri sud di Porta Ovest, qui accanto il cartellone con il progetto per il trincerone est



Trincerone est al palo per il lungo contenzioso tra Comune e aziende

IL CASO

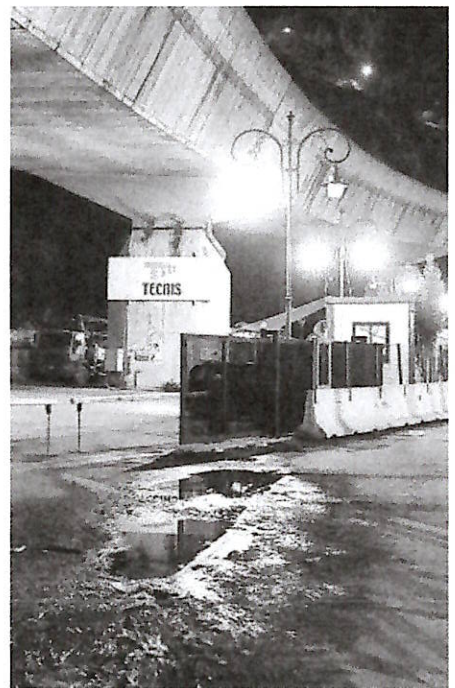
Il cantiere è fermo, perché praticamente terminato. Non solo per quello che riguarda i lavori strutturali relativi alla galleria, ma anche per l'aspetto della pavimentazione e dell'arredo urbano. Eppure una data per la "cerimonia" di consegna del trincerone est alla città di Salerno non è ancora in calendario. Il progetto è stato presentato alla cittadinanza nel 2011 e, a settembre dell'anno successivo, iniziarono i lavori di abbattimento dei vecchi prefabbricati fatiscenti all'incrocio tra via Nizza e via Diaz. A fine 2018 lo stato di realizzazione degli interventi era già al 99% (mancava la parte di arredo, che è poi stata ultimata). «Le opere di cemento sono finite - spiegava, poi, Pietro Andreozzi, costruttore responsabile dell'opera a metà 2019 - così come gli scavi. Mancano gli allestimenti delle fioriere e la pavimentazione,

che sono interventi decisamente più lievi». Ad agosto 2019, però, stando ai dati ufficiali pubblicati sul portale ministeriale di Open Coesione che analizza lo stato di avanzamento dei progetti europei, la liquidazione era ferma al 77%. C'è, quindi, qualcosa che, ad oggi, impedisce l'inaugurazione dell'opera e la consegna del cantiere. Da un lato c'è il gruppo di aziende che ha vinto l'appalto messo a gara dal Comune nel 2011, e che definisce completato, senza mezzi termini, l'intero intervento. E poi c'è il Comune di Salerno, che, proprio nei giorni scorsi ha chiesto tutta una serie di accertamenti di varia natura sul progetto e sui lavori. Una volta che gli uffici di Palazzo di Città riceveranno le informazioni necessarie sulla questione, allora potranno delinearsi con maggiore chiarezza i tempi effettivi per la consegna dell'opera. La vicenda del trincerone est è stata caratterizzata, negli ultimi anni, da un lun-

go alternarsi di tira e molla tra l'associazione temporanea di imprese che si è aggiudicata l'appalto e gli uffici di Palazzo di Città. Tanto da portare la questione in sede giudiziaria. Più di tre milioni e 200mila euro, solo di «danno economico», a cui si sono aggiunti già 450mila euro per uno stato di avanzamento dei lavori realizzati ma non pagati, «e altri ne matureranno sicuramente». E questo, infatti, l'ammontare della citazione che l'associazione temporanea di imprese Andreozzi - Fadep - Armafer ha depositato presso gli uffici della sezione specifica del tribunale delle imprese di Napoli a fine 2018. Per un contenzioso, iniziato lo scorso anno, che ancora continua. Senza che siano state del tutto provate le responsabilità, le colpe e, dall'altro lato, le ragioni. Sta di fatto che dall'altro lato del metaforico banco degli imputati c'è il Comune di Salerno, al quale l'associazione di imprese chie-

L'INTERVENTO È TERMINATO MA LA CONSEGNA TARDA AD ARRIVARE IL PROGETTO RISALE AL 2011

I COSTRUTTORI CHIEDONO 3,6 MILIONI DI RISARCIMENTO DANNI E MANCATI PAGAMENTI MA COLPE E RAGIONI RESTANO NON DEFINITE



Eppure, il primo scoglio "tecnico", quello più complicato, era stato superato ad inizio anno, prima del lockdown dovuto alla pandemia. Era arrivato a metà febbraio, direttamente negli uffici romani, il doppio nulla osta da parte del ministero dei Trasporti e dei vertici della Società Autostrade Meridionali al piano di gestione della sicurezza per la riapertura dei lavori di scavo al cantiere di via Ligea di Porta Ovest. Da gennaio 2019 il cantiere delle gallerie si è ripreso, ma a metà, esclusivamente sul fronte nord, ovvero quello del Cernicchiara. Ancora fermi, invece, gli interventi sul lato sud, quello vicino al porto, proprio per via del mancato accordo tecnico-amministrativo tra tutti i soggetti coinvolti. Oltre che, ovviamente, per l'emergenza sanitaria che ha decretato un nuovo, lungo stop ai lavori.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

de, appunto, il risarcimento. Motivo? Una lunga serie di problemi legati al cantiere per via di un dialogo difficile e farraginoso tra i soggetti coinvolti. E che sono, sostanzialmente, tre: il gruppo di aziende che si sta occupando dei lavori, il Comune di Salerno e Ferrovie dello Stato. Sono 80 le pagine in cui, nero su bianco, non solo si ripercorrono tutte le tappe di un iter progettuale iniziato nel 2010, ma anche tutti i ritardi e le presunte inadempienze registrate, per le quali si è arrivato, appunto, a chiedere il risarcimento. Tra le motivazioni messe nero su bianco dalle aziende ci sarebbero ritardi nei pagamenti per lavori fatti, mancanza di un progetto esecutivo approvato, che, a cascata, avrebbe fatto procedere il cantiere a stralci, non rispettando quasi nessuna delle interruzioni del servizio di trasporto ferroviario concesse da Rfi. I lavori, stando alle motivazioni alla base della citazione scritta dal pool di legali dell'associazione di imprese, hanno avuto «un andamento anomalo», dovuto anche al periodo di tempo ingiustificato - continua il testo della citazione - che l'amministrazione ha impiegato per approvare le varianti, costringendo l'impresa ad operare in regime di sottoproduzione e ad un'esecuzione frammentata, parziale, rallentata, o addirittura inesistente».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Smog e veleni tre in pagella a Salerno per «Mal'aria»

L'AMBIENTE

Voto tre. È quello che Legambiente assegna, su una scala da uno a dieci, alla città di Salerno per la qualità dell'aria nell'edizione speciale del report «Mal'aria» in cui l'associazione ambientalista prende in esame i dati di un quinquennio, dal 2014 al 2018. Ma, in Campania, nessun capoluogo raggiunge la sufficienza. Avellino è prima, ma in pagella prende quattro. A seguire, Benevento, Caserta, Napoli e Salerno che si fermano a tre. Il calcolo si basa sul rispetto dei limiti suggeriti dall'Oms per quanto riguarda le concentrazioni medie annue delle polveri sottili (Pm 10 e Pm 2,5) e del biossido di azoto (NO2) nel quinquennio. Secondo Legambiente, «la maggior parte delle città campane sconta il mancato rispetto negli anni soprattutto del limite suggerito per il Pm 2,5 e, in molti casi, anche per il Pm 10». Difatti, nei cinque anni in esame, Napoli e Benevento hanno sempre superato i limiti previsti dall'Oms per le polveri sottili (Pm10 e Pm2,5) mentre Caserta ha superato sempre i valori di Pm10 nei cinque anni. «Le città campane - spiegano - si salvano solo grazie al fatto che sono riusciti a rispettare il limite previsto dall'Oms per il biossido di azoto (NO2). In particolare, Avellino e Benevento non hanno mai sfiorato, mentre Napoli e Caserta una sola volta e Salerno due volte». Tra i comuni della provincia definiti «fuori legge per la qualità dell'aria», il dossier richiama anche Nocera Inferiore dove, secondo i dati dell'Arpas elaborati da Legambiente, sono stati registrati 45 giorni di superamento di Pm 10. Per la presidente di Legambiente Campania, Mariateresa Imparato, «servono interventi infrastrutturali da mettere in campo per aumentare la qualità della vita di milioni di pendolari e migliorare la qualità dell'aria».

Nico Casale

© RIPRODUZIONE RISERVATA