

Strada a Porpetto, censura dell'Anac

► L'Autorità nazionale anticorruzione punta il dito contro il progetto e i lavori della variante verso l'Aussa Corno

► «Progettazione fatta male, aumento rilevante dei costi dell'opera e dilatazione dei lavori iniziati sette anni fa e non ancora conclusi»

IL CASO

UDINE Il progetto esecutivo affidato nel 2006 e pronto, di fatto, anni dopo con i lavori iniziati nel 2015 e non ancora conclusi. La vicenda della variante alla strada provinciale 8 tra i comuni di Porpetto e San Giorgio di Nogaro è finita sotto la lente dell'Autorità nazionale Anti Corruzione, che a inizio settembre ha redatto un documento di sette pagine dopo aver preso in esame l'appalto integrato di progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori di costruzione della strada, evidenziandone tutte le mancanze.

L'INDAGINE

I fari dell'Anac si sono accesi sull'opera friulana dopo aver notato l'esorbitante crescita dei costi dell'appalto (+37,6%), con l'incremento di spesa apportato al progetto definitivo in sede di redazione del progetto esecutivo. In sostanza spiccava come dal progetto approvato e messo a gara per oltre 7 milioni a quello esecutivo fossero sopraggiunte diverse varianti che facevano dilatare di volta in volta costi e tempi. L'opera, messa a gara il 31 luglio 2015, è ancora lontana dall'essere terminata, e nel frattempo ha visto cambiare i titolari del contratto di appalto, subentrare ditte diverse, la disposizione di cinque proroghe dei lavori assommando anni di ritardi, e

un continuo rimando giustificativo a cause esterne come la pandemia, quando – secondo l'Anac – modifiche e varianti sono state causate da «una non accurata valutazione dei luoghi effettuata in sede di redazione del progetto definitivo posto in gara, carente sotto diversi aspetti».

I RILIEVI

Nella nota del presidente di Anac Giuseppe Busia, inviata fra gli altri anche alla società Friuli Venezia Giulia Strade, all'Ente di Decentramento Regionale di Udine e alla Regione, viene fatto presente fra le varie cose che «nel progetto definitivo non era stata effettuata la verifica sismica delle scarpate, e quindi la necessità – emersa successivamente – di prevedere una banca stabilizzatrice, utilizzando tecniche di contenimento dell'occupazione del suolo». Le varianti sono state rese necessarie per le carenze del progetto definitivo. «In questo - rilevano da Roma - erano state omesse le verifiche di stabilità dei pendii che tenessero correttamente in conto l'azione della forza sismica». Quello che la stazione appaltante considera «migliorie al progetto», in realtà sono tamponi alle «manchevolezze cui si è sopperito in sede di redazione del progetto esecutivo, procrastinando alla successiva fase progettuale la risoluzione di numerose criticità in parte emerse già in sede di conferenza dei servizi. Tra queste, per esempio, la mancanza di uno studio idraulico adeguato per il reticolo idrico locale, e la poca compati-

bilità dell'asse viario con la rete autostradale interferente. Ulteriori carenze, poi, sono emerse nello studio geotecnico/strutturale».

COSTI LIEVITATI

Per Anac, non si può parlare di «circostanze sopravvenute e imprevedibili al momento della stipula del contratto» come fa la stazione appaltante, dimostrato anche dal fatto che il costo delle migliorie è risultato ampiamente superiore al 5% dell'importo originario, quota limite per apportare migliorie secondo la legge. Si è trattato, quindi, di rielaborazione del progetto definitivo all'origine non ottimale, non giustificato da circostanze sopravvenute e imprevedibili. Se il progetto fosse stato preceduto da indagini e rilevazioni secondo i criteri prescritti dalle norme, non ci sarebbe stato bisogno di varianti migliorative, che sono state in realtà un rattoppo a «errori e omissioni progettuali». Anac fa presente come si profilino responsabilità anche in capo all'appaltatore, che non ha esercitato il controllo della validità tecnica del progetto fornito dal committente, anche in relazione alle caratteristiche del suolo su cui l'opera deve sorgere.

OPERA MAI CONCLUSA

Già nel 2012 la Regione aveva dichiarato la variante «opera di interesse strategico regionale... necessaria per lenire le situazioni di pericolo e di disagio causati sulla provinciale 80 dal traffico dei mezzi pesanti tra il casello autostradale a Porpetto e la zona industriale dell'Aussa Corno». Si rilevava «una forte criticità per

la sicurezza della popolazione residente e la difficoltà d'immissione e attraversamento della SP 80 per il traffico proveniente dalle strade urbane». L'ipotesi progettuale presentata all'epoca dalla Provincia di Udine prevedeva una nuova arteria che dal casello della A4 si sviluppasse all'esterno dell'abitato di Porpetto, per ricongiungersi alla provinciale 80 al confine con il Comune di San Giorgio di Nogaro. Meno di 4 chilometri di percorso, non ancora portato a compimento. Anche se il tempo previsto per l'ultimazione dei lavori era contrattualmente stabilito in 730 giorni naturali e consecutivi, decorrenti dalla data del verbale di consegna degli stessi, risalente al 30 giugno del 2016.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



VICENDA ANNOSA Striscioni che nel 2007 a Porpetto chiedono la realizzazione della bretella per l'Aussa Corno



Peso: 53%