

## L'Anac sul Ponte della Scafa «Costi alle stelle perché i calcoli erano sbagliati»

Storage a pagina 14

### DISASTRO SUL TEVERE

L'autorità di controllo il 21 dicembre ha chiesto lumi. Si allunga l'ombra del danno erariale

# Ponte della Scafa L'Anac: «Costi su per i calcoli errati»

*L'Anticorruzione scrive a Gualtieri, ma il Comune non risponde  
Per la variante al progetto del nuovo viadotto servono 10 milioni in più*

#### FRANCESCO STORAGE

... Svegliate Gualtieri, in Campidoglio qualcuno gli spieghi che se l'Autorità anticorruzione vuole sapere che ci fa il Comune con i soldi dei cittadini le risposte vanno date subito, magari informando anche la pubblica opinione. Succede che sul nuovo Ponte della Scafa da rifare, tra Ostia e Fiumicino - comune di confine - si sta dilapidando da decenni un patrimonio, compresa un'ulteriore somma pari al 40% dell'intera opera, e che l'Anac esige chiarimenti. Ma dal Comune di Roma fanno sapere laconicamente che «stanno lavorando alla risposta».

La contestazione dell'Anac porta la data del 21 dicembre

scorso in calce alla delibera inviata al Campidoglio. A due mesi di distanza e con un postino evidentemente molto lento, non c'è ancora traccia di riscontro da Gualtieri. Probabilmente c'è più di qualche difficoltà a rispondere per quanto sarebbe lampante lo spreco di denaro pubblico. A vent'anni dalle prime iniziative per il Ponte della Scafa in versione più adeguata ai tempi, lo sperpero è evidente, con la Corte dei Conti in agguato. Anche perché nei vent'anni trascorsi nessuno poteva davvero immaginare quell'aumento del 40% per pagare una variante che nessuno aveva mai previsto, o ipotizzato nei progetti originari. Scrive Anac: «La campagna di indagine geotecnica prope-

deutica alla progettazione esecutiva eseguita nel 2019 ha evidenziato una scarsa portanza dei terreni di fondazione delle pile del ponte, non rilevata dalle corrispondenti indagini effettuate in sede di progettazione definitiva; tale circostanza ha reso necessario lo studio di una perizia di variante, tuttora in corso di perfezionamento, che produr-



Peso: 1-2%, 14-63%

rebbe un incremento dell'importo contrattuale di circa il 40%. Parrebbe pertanto profilarsi il ricorrere dell'ipotesi dell'errore progettuale».

Inoltre, nella delibera Anac ci sono tutte le indicazioni di costi che non sono state evidenziate: basti considerare, a titolo di esempio, che la Stazione Appaltante dovette «indire una seconda Conferenza di Servizi, tuttora in corso di svolgimento, per il rinnovo dei pareri acquisiti nella prima Conferenza di Servizi svoltasi tra il 2007 e il 2009 sul progetto definitivo ed ormai scaduti».

«Si ritiene, inoltre - continua l'autorità anticorruzione - che questa evenienza concretizzi un danno alla collettività ove si consideri che l'intervento era stato ritenuto necessario ed urgente per risolvere una situazione di grave congestionamento del traffico locale (popolazione residente nella zona) e di attraversamento (flussi da e per l'Aeroporto di Fiumicino) che conferiva alla SS 296 "Via dell'Aeroporto di Fiumicino" il triste primato di essere una tra le prime quattro arterie nazionali per indi-

ce di pericolosità secondo una ricerca dell'ACI del 2007. Da allora la situazione nel tempo è andata vieppiù peggiorando; il ponte attuale versa in condizioni precarie e ha bisogno di continui interventi di manutenzione per la cui esecuzione è frequentemente necessario provvedere al restringimento della sezione con circolazione a senso unico alternato con gli immaginabili disagi per gli utenti».

Mica è finita: l'appaltatore ATI Consorzio Stabile Siner-

cos, nel quadro delle attività che hanno portato all'introduzione della Prima perizia di variante approvata ha trasmesso una «Relazione sulle inda-

gini geognostiche e sulla caratterizzazione geotecnica e sismica». In essa si evidenzia una situazione alquanto critica dei terreni di fondazione sia lato Fiumicino ("altamente compressibili, con basse resistenze") sia lato Ostia ("a rischio liquefazione") e si con-

clude con la raccomandazione di prevedere «interventi di miglioramento delle caratteristiche del terreno».

Poi, le perle dell'amministrazione comunale: nel progetto esecutivo in variante al progetto definitivo posto a base di gara sono arrivate «altre esigenze, alcune derivanti da sopraggiunte modifiche normative (barriere stradali), altre da specifiche richieste della Stazione Appaltante (inserimento pista ciclabile, nuova rotatoria lato Fiumicino, inserimento canalizzazione passaggio sottoservizi)».

In sostanza, dai 27 milioni di euro iniziali si passa ad un costo complessivo di oltre 38 milioni. Basta una variante. Poi, la mazzata finale. Nella Relazione Tecnica del progetto definitivo, e in altri documenti correlati, tra le motivazioni addotte a sostegno della soluzione progettuale prescelta vi è l'ipotesi di una fruibilità del sottoponte per la navigazione da diporto. Tuttavia, l'Anac osserva che «l'ANAS, ente gestore della strada attualmente in esercizio, non risulta né tra le amministrazioni convocate nella prima Conferenza di Servizi 2007-2009

per l'approvazione del progetto definitivo né tra le amministrazioni convocate per la Conferenza in corso di svolgimento. Non si comprende quindi come possa concretizzarsi l'ipotizzata navigabilità senza una apposita decisione condivisa sulla destinazione dell'attuale Ponte della Scafa».

Benvenuti nel Paese Italia, destinazione Roma. È ora che il nuovo sindaco risponda. Perché i soldi pubblici non possono essere buttati neppure se si sta in Campidoglio da appena quattro mesi.

### Le più recenti perizie

*Riscontrati problemi di portanza nel terreno rispetto al progetto definitivo elaborato nel 2009*

### Il vecchio ponte

L'opera ormai in progetto da venti anni deve sostituire l'unica via di collegamento tra Fiumicino e Ostia che ormai non può più sostenere strutturalmente il traffico a pieno regime di via dell'aeroporto di Fiumicino



Peso: 1-2%, 14-63%