

È quello che ci domandiamo sempre più spesso quando si parla della famigerata Palermo-Agrigento

“Ma quannu a finiscinu a strata?”



Il viadotto Scorciavacca



di Francesco Piastra

Da quando ricopro l'incarico di rappresentante sindacale Provinciale dei lavoratori edili, mi è stata conferita la responsabilità di rappresentare anche i lavoratori che prestano l'attività alle dipendenze della Società Bolognetta SCPA.

La Bolognetta SCPA è il contraente generale¹ che sta eseguendo i lavori di ammodernamento della strada statale Palermo-Agrigento nel tratto Bolognetta-Lercara Friddi.

In virtù dell'incarico che rivesto e per il fatto che le vicissitudini sindacali del cantiere hanno avuto un'eco sugli organi di stampa e sulle televisioni, non passa giorno in cui non ricevo la domanda da parte dei cittadini dei paesi del comprensorio: ma quannu a finiscinu a strata?

Quando mi capita di andare a comprare la pizza al ristorante Nocilla di Mezzojuso, Ottavio mi chiede: “Ci sono novità? I lavori a che punto sono?” Dalla

mia espressione e dalle mie smorfie, intuisce, che continuano ad esserci intoppi e che le cose vanno per le lunghe.

Da parte di Ottavio inizia anche un lungo sfogo: “Da quando sono iniziati i lavori i clienti sono diminuiti e l'attività del ristorante ne ha risentito”.

Leggo preoccupazione nei suoi occhi per il tempo che trascorre e per l'incertezza sui tempi di ultimazione dell'opera.

La situazione denunciata da Ottavio è una situazione che riguarda tutte le attività economiche presenti lungo i 34 km interessati dai lavori.

I tempi di percorrenza sono raddoppiati e chi deve venire da Palermo ma anche dell'entroterra rinuncia ad avventurarsi a percorrere la strada anche per la pericolosità.

I cittadini di Agrigento e dei paesi dell'Agrigentino preferiscono arrivare a Palermo dalla Palermo-Sciacca.

Un danno notevole per l'economia già precaria del territorio.

I pendolari per motivi di lavoro o per studio in questi anni hanno dovuto fare

immani sacrifici per raggiungere la città.

Da tempo l'AST ha dovuto anticipare l'orario di partenza fino ad un'ora in funzione della distanza.

Danni sociali ed economici, l'abbandono dei paesi da parte dei giovani, tempo e carburante bruciati per strada e il deperimento delle attività economiche.

Ma torniamo alla domanda: Quannu? Il cantiere doveva essere consegnato nell'ottobre del 2017, l'ANAS² ha accordato una proroga dei tempi di consegna fino ad ottobre del 2018.

Questa data di consegna è improbabile, perché nel frattempo i lavori hanno subito un rallentamento causato dalla mancanza di liquidità del contraente generale, che non salda le fatture ai fornitori e alle ditte subappaltatrici. Le difficoltà economiche del contraente, scaturirebbero dal fatto che l'ANAS ritarda i pagamenti dei SAL (stato avanzamento dei lavori) a causa probabilmente di discordanze nella valutazione economica dei lavori eseguiti.

Per tale motivazioni, le aziende subap-



vori, è la perizia di variante tecnica, proposta dal contraente generale in conseguenza dell'alluvione del 2014 che avrebbe generato il dissesto idrogeologico di alcune zone che lambiscono parte del tracciato stradale interessato dall'ammodernamento.

L'ANAS, in attesa di valutare la perizia, ha autorizzato la sospensione dei lavori dei tratti interessati dalla variante. Le aree del cantiere che sono interessate riguardano prevalentemente il tratto stradale che si snoda dal bivio di Vicari a Lercara Friddi e alcuni tratti che si snodano dal bivio di Bolognetta al bivio di Baucina e a quello di Ciminna.

I cavalcavia, che si incontrano nel tratto tra Villafrati e Tumminia, sono interessati dalla variante, per questo motivo non sono state definite le rampe.

Per realizzare le opere della variante occorrono 18 mesi che decorreranno dal momento in cui l'ANAS approverà il nuovo progetto finanziandone il maggior costo.

Se per ipotesi la variante fosse approvata domani la data di consegna dei lavori sarebbe quella di fine 2019.

E infine, l'altro punto critico che ritarda la consegna dei lavori, è il mancato ripristino del ponte Scorciavacca. Il ponte pur essendo stato dissequestrato, non può essere ultimato, poichè il ministero dell'ambiente deve autorizzare il progetto di ricostruzione dei tratti franati.

I rallentamenti produttivi del cantiere e le lungaggini burocratiche si riverberano sui lavoratori.

Circa cento lavoratori dell'indotto, da dicembre sono stati licenziati e per di più le aziende non li hanno retribuiti

per lo stato di crisi finanziaria ed economica in cui versano.

Insomma a pagare le spese delle inefficienze del sistema sono i lavoratori della lunga catena degli appalti.

E dire che di lavoro da fare ce n'è!

Lavoro che andrebbe fatto anche con una certa rapidità.

Questa è in sintesi la situazione del cantiere. Verrebbe da dire: "Campa cavallo che l'erba cresce!".

Le istituzioni dal canto loro sono assenti. Il sindacato, per i motivi esposti, ha chiesto al nuovo governo Regionale di convocare l'ANAS unitamente al contraente generale e alle organizzazioni sindacali, per affrontare le criticità del cantiere.

Ma nessuna risposta è arrivata malgrado le infrastrutture stradali siano una componente essenziale per lo sviluppo di un territorio e per l'affermazione del diritto costituzionale alla mobilità.

Ottavio, i tanti esercenti e i tanti pendolari dovranno ancora attendere per avere una strada davvero efficiente che consenta uno spostamento rapido e sicuro.

A tal proposito va ricordato che la realizzazione dell'ammodernamento della Palermo - Agrigento è stata prevista dal governo Berlusconi con l'emanazione della legge obiettivo del 2001, che doveva velocizzare il finanziamento, la progettazione e la realizzazione delle opere pubbliche ritenute strategiche.

Alla faccia della velocità e dell'efficienza del governo Berlusconi e degli altri governi che si sono succeduti!!!

Di fatti, dall'anno di emanazione della legge obiettivo, solo il secondo lotto è stato finalmente appaltato nel 2013, dopo ben 12 anni.

Si fa riferimento al secondo lotto in

paltatrici hanno sospeso le attività e da inizio febbraio la società Bolognetta SCPA ha sospeso trenta lavoratori in ferie. La sospensione delle attività delle aziende subappaltatrici sta causando fra le altre cose anche l'interruzione delle opere del bivio di Mezzojuso. L'altro motivo che causerà il prolungamento dei tempi di consegna dei la-

I cavalcavia interrotti





“Ma quannu a finisciunu a strata?”

La rotatoria incompleta al Ponte Deputazione

quanto l'intero progetto comprende la realizzazione di altri tre lotti.

Gli altri tre lotti previsti sono rispettivamente: il tratto Palermo-Bolognetta, il tratto Lercara Friddi-Catronovo di Sicilia e il tratto che si snoda da Catronovo di Sicilia ad Agrigento.

Quindi a distanza di 17 anni dalla legge obiettivo è in corso la realizzazione di un solo tratto.

Per gli altri lotti mancano i finanziamenti e la progettazione, fatta eccezione per il tratto Palermo-Bolognetta, per il quale pochi mesi fa il ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l'Anas hanno stanziato i finanziamenti per redigere il progetto esecutivo e per realizzare materialmente l'opera.

Considerato il tempo trascorso per assegnare l'appalto del secondo lotto si prevedono tempi lunghi per l'inizio dei lavori del tratto Palermo-Bolognetta. Secondo quanto riferito dall'ANAS ci vorranno circa due anni per la stesura del progetto esecutivo e altrettanto per la gara di appalto.

Un sistema quello degli appalti che non funziona a causa delle lungaggini della politica e della burocrazia.

Dovremmo indignarci per il fatto che tanti lavoratori edili non trovano lavoro a causa dell'inefficienze del sistema, quando invece potrebbero essere impiegati nella realizzazione dell'intera opera. Con amarezza devo dire che quando i lavoratori, del lotto in costruzione, hanno protestato per superare i problemi produttivi del cantiere e per determinare l'avvio dei lavori degli altri lotti, non hanno ricevuto la solidarietà dei cittadini e degli esercenti delle attività commer-

ciali e produttive della zona.

I sindaci del comprensorio dovevano essere più incisivi, invece si sono accontentati delle rassicurazioni dei politici nazionali e regionali.

Avrebbero dovuto supportare le rivendicazioni dei lavoratori che chiedevano certezze sui tempi e sul completamento dell'intera strada.

Per altro, i sindaci, non sono stati in grado di mettersi d'accordo nello scegliere quali opere l'ANAS avrebbe dovuto finanziare, per compensare i disagi dei paesi interessati dai lavori di ammodernamento della strada.

Non possiamo e non dobbiamo rassegnarci a questa situazione che non dà prospettiva di sviluppo sociale ed economico al nostro territorio.

Cosa fare?

Propongo, dalle pagine di questo giornale, di unire gli interessi dei lavoratori, dei cittadini, degli esercenti delle attività commerciali e produttive, organizzando una conferenza qui a Mezzojuso che coinvolga anche i sindaci del comprensorio e i soggetti che possono influire sull'andamento dei lavori e possono determinare l'avvio dei lavori degli altri lotti, quindi: l'ANAS, espo-



nenti del governo regionale e del governo nazionale.

Credo che la pressione dal basso sia necessaria per acquisire il diritto ad avere strade sicure ed efficienti.

Espongo alcune mie considerazioni che traggono dalla lettura degli atti parlamentari che riguardano la realizzazione della strada Palermo-Agrigento. Il collegamento del capoluogo della Sicilia a una importante città capoluogo di provincia avrebbe meritato la costruzione di una autostrada.

Invece l'ANAS non solo non ha mai preso in considerazione tale eventualità ma ha rivisto e declassato il progetto originario.

Il progetto preliminare predisposto dall'ANAS per il tratto compreso tra Palermo e Lercara Friddi prevedeva inizialmente lavori di adeguamento a 4 corsie. In seguito il progetto è stato rivisto, adottando sezioni diverse lungo il tracciato, ovvero 4 corsie (strada extraurbana principale categoria B) per il solo tratto da Palermo a Bolognetta (SS 121) e due corsie da Bolognetta a Lercara Friddi SS189. Mentre in Lombardia hanno realizzato le autostrade anche laddove non era necessario.

Evidentemente le lobby politiche e industriali determinano le scelte pubbliche su quali opere realizzare e dove allocare gli investimenti.

Nel nostro territorio accade invece che le autostrade non vengono costruite laddove è necessario e i paesi rimangono isolati.

Campofelice di Fitalia ne è l'esempio. Gli atti parlamentari, sulla realizzazione della strada Palermo-Agrigento, sono un esempio di come il nostro territorio non è tenuto in debita considerazione.

I diritti dei cittadini non possono essere subordinati agli interessi delle lobby politiche ed economiche. Dal basso dobbiamo fare sentire la nostra voce, dobbiamo fare affermare i nostri diritti e dobbiamo creare nel nostro territorio i presupposti di un equilibrato sviluppo socio-economico.

¹ È il realizzatore globale dell'opera dalla progettazione alla direzione dei lavori e alla realizzazione dell'opera.

² Committente.

(Foto di Danilo Figlia)