

Lunedì 2 aprile 2012

Mediopadana Tav - Il sindaco Delrio: “Italferr, che è la stazione appaltante e responsabile dell’intervento, ci ha assicurato che le somme ottenute con il ribasso d’appalto restano destinate a migliorare l’infrastruttura. Ad oggi, l’entrata in servizio è prevista per ottobre 2012”

“Il Comune di Reggio Emilia non trattiene somme collegate all’appalto e ai lavori per la stazione Mediopadana. Vorrei ricordare alla consigliera Terenziani, come ad altri autorevoli esponenti intervenuti in questi giorni, che il Comune non è responsabile né delle somme né dell’appalto. Deve essere molto chiaro: la stazione appaltante non è il Comune - come forse tutti dovrebbero sapere dato che anche altri enti, oltre al Comune, hanno firmato lo stesso accordo - bensì è Italferr, ovvero le Ferrovie dello Stato. Ciò vale per tutte le stazioni dell’Alta velocità italiane”.

Così il sindaco di Reggio Emilia, **Graziano Delrio**, nella sua risposta a un’interpellanza presentata oggi dalla consigliera comunale **Annamaria Terenziani** sui tempi di realizzazione e le risorse ricavate dal ribasso nella gara d’appalto.

“Noi riceviamo notizie su questi argomenti - ha proseguito il sindaco - da Italferr, con cui collaboriamo costantemente, avendo messo a disposizione un gruppo di lavoro composto da giovani tecnici comunali. La stazione appaltante, il responsabile dei finanziamenti e della loro destinazione, come delle ditte che lavorano nel cantiere di Mancasale, non è però il Comune di Reggio Emilia, ma Italferr: deve essere chiaro, per evitare di confondere ruoli e generare fraintendimenti”.

“Il progetto della tratta ferroviaria dell’Alta velocità che interessa Reggio è stato approvato in Conferenza dei servizi nel 1998 - ha ricostruito il sindaco - Si prevedeva che sarebbe stata Rfi, attraverso il consorzio Cepav Uno, a realizzare anche le stazioni dell’Alta velocità, compresa la Mediopadana. Il Comune di Reggio, nel 2002, propose una progettazione di qualità, affidando la revisione del progetto originario a Santiago Calatrava, un nuovo progetto che fu poi approvato da Tav. In seguito emerse un problema a causa del mancato raggiungimento di un accordo economico tra Tav e Cepav Uno sul progetto Calatrava, in quanto Cepav Uno stimava e chiedeva 110 milioni di euro per il proseguimento dei lavori e quindi la costruzione della stazione ferroviaria”.

“Personalmente, ho invece sostenuto la tesi dell’amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato, **Mauro Moretti** - ha spiegato Delrio - che voleva, come avviene in tutti i Paesi europei, una gara d’appalto per la nuova stazione, cioè una procedura trasparente, abbandonando così la prassi dell’affidamento diretto, modalità utilizzata per quasi tutti i lavori dell’Alta velocità in Italia. D’accordo anche con Tav, il Comune, la Regione e la Provincia di Reggio Emilia hanno firmato nel 2008 la Convenzione per la realizzazione del nuovo Nodo intermodale”.

“Il bando di gara, pubblicato alla fine del 2007 da Italferr, prevedeva un importo dei lavori complessivo non di 110 milioni di euro, come pretendeva appunto il general contractor, ma di 70 milioni di euro, a fronte di un costo complessivo di 79 milioni di

euro. E' stata avviata la procedura di gara, e questo ha garantito la partecipazione di ditte specializzate di altissimo livello ed un ribasso del 17 per cento dei lavori. Tale ribasso viene mantenuto all'interno della lavorazione: abbiamo infatti insistito affinché la somma ottenuta con il ribasso, somma a disposizione di Rfi, non venisse trasferita su altri lavori di Rfi, ma venisse utilizzata per migliorie necessarie alla stazione, come opere complementari e qualità dell'opera stessa".

"Abbiamo avuto conferma anche di recente - ha detto Delrio - del fatto che le Ferrovie mantengono la somma ottenuta dal ribasso legata alle voci: migliorie, adeguamenti, richieste che abbiamo fatto per migliorare alcuni aspetti esterni al cantiere e anche a eventuali contenziosi con l'impresa, i cosiddetti rischi, come normalmente avviene in questi interventi".

"La disposizione e la gestione di queste somme - ha ribadito il sindaco - non è del Comune, ad eccezione di una parte da destinarsi a pubblicizzare e informare i territori compresi nell'Area vasta sulla stazione, la sua funzionalità e i servizi che offre. Sono in capo alla stazione appaltante Italferr la gestione delle somme, gli aspetti gestionali, le modifiche progettuali, il cronoprogramma dei lavori".

Sul tema del cronoprogramma, Delrio ha aggiunto: "Italferr ci ha comunicato che l'attivazione della stazione Mediopadana è prevista ad oggi per ottobre 2012, con la fermata dei primi convogli, anche a stazione non del tutto completata nelle parti secondarie e nelle finiture, ma comunque tecnicamente utilizzabile. Si può calcolare un ritardo di 8-9 mesi, rispetto a quanto previsto, dovuto semplicemente al fatto che la stessa Italferr ha dovuto revisionare più volte il progetto esecutivo con la ditta Cimolai e con il progettista: ci sono state diverse variazioni al progetto esecutivo".

"L'aggiudicazione definitiva è stata ufficializzata infatti il 6 febbraio 2009. Il 7 aprile 2010, Italferr ha dato il via libera alla ditta appaltatrice per la bonifica del suolo, preliminare all'avvio concreto del cantiere di costruzione. Dal 7 aprile 2010, il cantiere ha proceduto con una certa celerità, recuperando una parte del ritardo di 8-9 mesi accumulato nella fase di progettazione".

"Credo sia abbastanza comprensibile - ha concluso il sindaco - una dilazione di 8-9 mesi per un'opera di questa complessità e tipologia, 470 metri lineari di stazione ferroviaria, con lavori appaltati a 70 milioni di euro e non a 110 milioni di euro, visti d'altro canto i ritardi di anni e anni in altre grandi opere italiane, quando non parliamo di opere incomplete".