

MARCHIELLO, Assessore al Lavoro. Grazie Presidente. Condivisibile quello che dice il nostro Consigliere, però se la competenza è della Provincia, non gliela possiamo togliere. I Comuni avrebbero voluto, però ci sono norme che ci vincolano.

Preliminarmente si rappresenta che l'intervento in questione rientra nell'ambito del programma di "Analisi e monitoraggio delle opere infrastrutturali delle reti viarie regionali" attuato dall'ACaMIR e finanziato con risorse FSC 2021-2027, per un importo pari a 10 milioni di euro all'interno dell'Accordo per la Coesione della Regione Campania.

L'ACaMIR, nell'ambito delle attività di propria competenza, ha avviato il monitoraggio delle infrastrutture stradali di interesse regionale attraverso l'utilizzo di apparati tecnologici (piattaforma) per la misurazione delle principali variabili, nonché la valutazione del rischio allo scopo di ottenere un quadro unitario circa lo stato dei ponti insistenti lungo le infrastrutture stradali di interesse regionale e pervenire ad una classificazione che fornisca indicazioni circa le priorità d'intervento. In relazione a tali azioni sono stati poi individuati interventi da parte delle Province e della Città metropolitana, tra i quali rientra quello in argomento, denominato "Rifacimento del ponte sul fiume Tanagro lungo la SP51 per il quale è stata sottoscritta convenzione tra l'ACaMIR e la Provincia di Salerno in data 19 aprile 2023 per un importo di 2 milioni 481 mila 673 euro, poi rimodulato a 1 milione 901 mila euro a seguito dell'aggiudicazione dei lavori.

La Provincia di Salerno relativamente al citato intervento ha disposto quanto segue:

con Ordinanza n. 1356 del 29 ottobre 2021, il dirigente del Settore Viabilità e Trasporti, ha disposto "la chiusura totale al transito della SP 51 km 3+900 circa Ponte Tanagro" per rilevanti problemi strutturali";

con Decreto del Presidente della Provincia di Salerno n. 70 del 20 giugno 2022 è stato approvato il progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica dell'intervento denominato "Rifacimento del ponte sul fiume Tanagro";

con determinazione dirigenziale dell'11 aprile 2023 sono stati conclusi positivamente i lavori della conferenza di servizi decisoria, acquisendo i necessari pareri e nulla-osta;

con determinazione del 04 maggio 2023 è stato approvato il progetto esecutivo ed avviate le procedure di gara;

con determinazione dell'08 giugno 2023 sono stati aggiudicati i lavori all'ATI "Andreozzi Srl - Salzano Carpenterie Metalliche Srl";

i lavori in oggetto sono stati consegnati parzialmente in data 18 gennaio 2024 e prevedono la demolizione del ponte sul fiume Tanagro e dei due tombini laterali e successiva ricostruzione dell'impalcato a campana unica;

il nuovo ponte sul fiume Tanagro, il cui piano carrabile sarà soprelevato di circa 4 metri rispetto all'attuale, presenterà una lunghezza di 46 metri, misurata tra gli assi degli appoggi presenti su entrambe le sponde. L'impalcato sarà realizzato in sistema misto acciaio-calcestruzzo con 2 travi principali composte saldate di altezza costante pari a 2,20 metri: saranno provviste, oltre che ad irrigidimenti trasversali, di n. 2 irrigidimenti longitudinali interni per tutta la lunghezza dell'impalcato;

l'importo contrattuale di aggiudica è pari a 1 milione 298 mila euro.

Orbene, dopo la consegna, demolizione dell'impalcato del ponte, pulizia delle aree e tracciamento delle opere, al fine di eliminare interferenza con metanodotto in gestione SNAM che impediva l'esecuzione di altre lavorazioni, a marzo 2024 è stato approvato il preventivo e da maggio a luglio 2024 detta società ha eseguito i lavori di protezione meccanica delle linee dorsali presenti;

nel frattempo, è stata redatta ed approvata (luglio 2024) una variante suppletiva per esecuzione di demolizione controllata dell'impalcato, al fine di preservare la funzionalità dei sottoservizi presenti sul ponte e tutela del corso idrico sottostante, per l'utilizzo acciaio cor-ten al posto

dell'acciaio verniciato ed il miglioramento sistema di varo (incremento importo lavori di 245 mila euro);

durante la fase di picchettamento asse pali di fondazione delle spalle del ponte, si è accertato che questi erano pressoché tangenti al tubo CONSAC che già presentava diverse criticità (staffaggi al ponte in massima parte staccati) e le vibrazioni ne avrebbero quasi certamente determinato la rottura, lasciando senza acqua un grande bacino di utenza;

è stato quindi fornito e posto in opera un tubo in acciaio da 400 millimetri, diametro non facilmente reperibile in commercio, data la notevole dimensione e costo, per realizzazione del bypass condotta CONSAC evitando disservizi e interruzioni idriche per tutti i Comuni serviti. Tali opere sono state regolarmente eseguite nei mesi di febbraio/marzo 2025, atteso che l'approvvigionamento del materiale necessario per la realizzazione del bypass ha richiesto tale tempistica;

ad aprile sono iniziati i lavori di realizzazione dei pali di fondazione, fermandosi quasi subito a seguito dell'abbandono del cantiere da parte dell'impresa subaffidataria delle opere di trivellazione.

L'impresa appaltatrice ha dapprima individuato altro trivellatore che, dopo aver garantito la propria immediata disponibilità, per settimane ha preso tempo ed infine ha rinunciato alla commessa. Dato il periodo particolarmente difficoltoso per reperire operatori del settore immediatamente disponibili, atteso che sono in corso numerosi cantieri molto importanti e con tempistiche stringenti (obbligati dal PNRR), sono stati contattati numerosi trivellatori e tutti hanno dato tempistiche lunghe, dovendo prima assolvere a obblighi contrattuali già assunti.

A giugno 2025 è stato individuato altro operatore e ad inizio luglio sono ripresi i lavori di trivellazione. I pali di fondazione sono stati ultimati a fine luglio.

Decorsi i termini di maturazione del calcestruzzo (28 giorni), sono state eseguite le prove soniche e le prove di carico previste dalle Norme Tecniche per le Costruzioni. Durante l'esecuzione di tali prove, spinte fino ad 1,5 volte i carichi di esercizio, è stato evidenziato un comportamento del sottosuolo eccessivamente deformabile e non conciliabile con la funzionalità della sovrastruttura da realizzare.

Pertanto, ad oggi, si sta procedendo alla redazione di una seconda variante suppletiva, finalizzata ad implementare un sistema fondale con ulteriori pali, che consenta una migliore distribuzione dei carichi e cedimenti compatibili nel lungo periodo.

Nel mentre, al fine di garantire, per quanto possibile, continuità nelle lavorazioni, si sta programmando l'esecuzione di altre opere previste da progetto e che si pianificava di realizzare successivamente, in particolare la demolizione dei due attraversamenti in corrispondenza dei controfossi e la fornitura e posa in opera degli scatolari prefabbricati in CAV. Trattandosi anche questi di manufatti di grandi dimensioni e disponibili solo su ordinazione (luce netta 3 metri x 2,50 metri), si è in attesa della produzione e fornitura degli stessi, che avverrà nelle prossime settimane.

Una serie di difficoltà oggettive che hanno tecnicamente dimostrato, ma che alla fine troveranno una naturale conclusione.

Capisco i danni, capisco i ritardi, però è più importante farli bene, a questo punto.

Il Consigliere, prima, diceva dieci mesi per fare la ricostruzione dell'ex Ponte Moranti, ma c'era un commissario, se avessimo avuto un commissario, esempio, il Presidente De Luca, ci avrebbe messo la metà della metà del tempo.

Burocrazia è quella che molte volte ci mette in difficoltà e questo è uno dei casi.