

Scandali

Autostrada A3: il governo finisce fuori corsia

Giorgio Frasca Polara

L'Anas smentisce Berlusconi, ma il ministro delle Infrastrutture Matteo Matteoli smentisce tutti e due, salvo poi che il suo vice Castelli smentisca - ieri alla Camera - il suo ministro per sottoscrivere le solite, ottimistiche promesse del presidente del Consiglio. Ma poche ore prima il CdA dell'Anas aveva ancora corretto il tiro! Il già grottesco balletto intorno alla conclusione dei lavori di ammodernamento della Salerno-Reggio Calabria è diventato dunque assolutamente insopportabile: un tira-e-molla giustificato solo dalla confusione (nello stesso dicastero), dalla demagogia (specialità berlusconiana), dall'irresponsabilità manageriale (dell'Anas, che oramai si fa scudo delle imprese della criminalità organizzata per giustificare i suoi ritardi). L'occasione-verifica del caos è stata data dalla discussione, in aula, da un'interpellanza dell'Udc.

► Il partito guidato da Casini era tornato a chieder conto non solo dei ritardi spaventosi (per realizzare negli Anni 60 la autostrada originaria ci vollero 11 anni, per la "nuova" non meno di 18), e non solo dei costi spaventosi (se andasse bene, saranno quasi 10 miliardi: quattro volte di più di quanto costò la prima A3), quanto anche della mitica fine dei lavori. L'interpellante (Mauro Li-bè sostituiva il primo firmatario, proprio quel Pierferdinando Casini, che aveva già sbugiardato Berlusconi su quest'avventura), dopo aver snocciolato questi e altri dati, ha insistito sulle palesi contraddizioni nei pronostici sulla data-termine. Proprio il presidente del Consiglio, nel dibattito sulla fiducia, a fine settembre, aveva annunciato a Montecitorio il completamento dell'opera per il 2013 (ma un quarto d'ora prima il Cipe aveva deciso un taglio delle risorse per 178 milio-

ni). Ma lo stesso giorno, sul sito del ministero, Matteoli smentiva Berlusconi: «L'A3 sarà dunque pronta per il 90 per cento entro il 2014». Attenzione: per il 90%. Sito dell'Anas: «Ultimati e fruibili 209 chilometri, in esecuzione o in fase di gara 165 chilometri (...) si prevede la fruibilità entro il 2014». Attenzione: si prevede. Poi, l'altro ieri, il consiglio d'amministrazione della stessa Anas ha precisato che, per la fine del 2013, sarà completato solo l'86%. Ma ora Castelli, pur convinto - su quali basi? - che tutto si risolverà un anno prima di quanto "previsto" proprio dall'Anas, ammette complicazioni finanziarie e pretende di giustificare il taglio Cipe. Le complicazioni: «Per la realizzazione delle tratte in avanzata fase di progettazione, 60 chilometri, sono ancora necessari circa 2,5 miliardi di euro di nuovi finanziamenti». Castelli non ha precisato dove, come e quando verrà reperita questa enorme cifra che porterà il costo complessivo e finale «a circa 9,8 miliardi, ossia intorno ai 22 milioni a chilometro». Cifra sbalorditiva? Macché, per Castelli è sempre «meno che per il passante di Mestre e ancor meno che per la variante di valico». Quanto al "lamentato" taglio di 178 milioni è «soltanto una rimodulazione degli investimenti e non un definanziamento: i fondi sono serviti per l'alluvione di Giampiliere». E a questa destinazione altra dei soldi su diversi e pur delicati obiettivi ora si applica una definizione più soft: rimodulazione. Quanta ipocrisia. Poi, da parte ancora di Castelli, un elenco, per il vero piuttosto impressionante ma che non può far da alibi, del ruolo della criminalità organizzata: dal 2005 al oggi ben 215 atti criminosi. E quando si tratta di danneggiamento delle macchine (mezzi sofisticati ad alta tecnologia) «i pezzi di ricambio non sono di immediato reperimento e si provoca un blocco dei lavori anche per settimane». La replica dell'interpellante: «Gli spot lanciati mediaticamente non funzionano» e «da parte vostra c'è una pro-

grammazione disordinata». Raccomandazione finale: «Cominciate a parlare del ponte sullo Stretto solo quando sarà completata l'autostrada». ■

I lavori terminano nel 2013? No, nel 2014 ma solo al 90 per cento. I costi, intanto, salgono a 9,8 miliardi di euro

Scandali

Un'interpellanza dell'Udc costringe il governo Berlusconi all'ennesimo balletto di date sull'ultimazione della Salerno-Reggio Calabria. I ritardi? «Colpa della criminalità organizzata»

Un'autostrada di menzogne

