

A14, L'AUTOSTRADA CHE NON FINISCE MAI

di **Daniele Martini**

Hanno messo le transenne, piazzato i cartelli di pericolo e deviato il traffico. Poi hanno chiuso il cantiere e se ne sono andati. Succedeva dodici mesi fa sulla A14, l'autostrada Bologna-Bari-Taranto dove stavano costruendo la terza corsia. Una grande opera utile, considerata strategica anche dall'Europa. Da allora è rimasto tutto fermo e come al solito a farne le spese sono i cittadini. Gli automobilisti che non solo non hanno un'autostrada più larga, ma al casello non ricevono mezzo euro di sconto per i disagi: la strozzatura, i rallentamenti del traffico, i limiti di velocità, una situazione di potenziale pericolo.

I protagonisti di questa storia sono due. Il primo come committente dei lavori è Autostrade per l'Italia del gruppo Atlantia dei Benetton.

L'ALTRO protagonista è chi quell'opera la doveva concretamente realizzare, il consorzio di costruttori Samac formato da tre aziende: la Carena di Genova più due ditte di rampolli di grandi dinastie. La Ics di Claudio Salini, un giovane imprenditore che ha scelto una sua strada abbandonando il gruppo di famiglia diventato nel frattempo un tutt'uno con Impregilo attraverso una fusione.

La seconda è la Salvatore Matarrese, azienda di un esponente della famiglia barese di costruttori e politici. Anche Salvatore è mezzo imprenditore e mezzo politico, deputato di Scelta Civica e capogruppo dello stesso partito in commissione Lavori pubblici, un inca-

rico che lo espone ad un conflitto di interessi evidente.

La Samac avrebbe dovuto costruire 20 chilometri di terza corsia da Ancona Nord a Senigallia, 40 chilometri in tutto tra tracciato nord e sud con due tunnel di 700 metri l'uno. L'opera fu cominciata il 7 luglio di 4 anni fa e secondo gli accordi doveva essere pronta a marzo di quest'anno, ma la chiusura del cantiere sta ovviamente facendo sballare i tempi. Anche riprendendo i lavori domani mattina, cosa assai improbabile, ben che vada l'opera non sarà pronta prima del 2017. Al momento è stato costruito il 60 per cento dei 40 chilometri più uno dei due tunnel.

I lavori non procedono perché Autostrade e Samac hanno ingaggiato un gigantesco braccio di ferro. I costruttori sostengono di aver speso molto più di quanto pattuito per via di numerosi imprevisti e soprattutto per l'aumento consistente delle materie prime, a cominciare dal bitume. Hanno avanzato una quarantina di quelle che in gergo chiamano "riserve ai lavori" corredate da richieste di rincarari. In pratica vorrebbero da Autostrade altri 250 milioni di euro, circa il doppio della spesa programmata all'inizio che era di 260 milioni.

Autostrade ha alzato il ponte levatoio e si è rifiutata per mesi di avviare una qualche forma di trattativa. Anzi, è passata al contrattacco cercando di spezzare il fronte avversario mettendo uno contro l'altro i costruttori. A novembre dell'anno passato ha stretto un accordo separato con la Matarrese che si basava

sulla rinuncia della stessa ai 250 milioni di aumento dei prezzi.

MA L'AZIENDA del deputato di Scelta Civica si è rivelata subito un alleato di burro perché in crisi nera e non in grado di riaprire il cantiere. Tanto che ora, dopo dopo aver chiesto il concordato preventivo, vede il baratro del fallimento. Nel frattempo anche la genovese Carena non ha retto alle difficoltà e ha dovuto alzare bandiera bianca. Delle tre aziende, solo la Ics di Salini per ora resiste, ma sta soffrendo parecchio da un punto di vista finanziario. La grande rissa scoppiata su quei venti chilometri di terza corsia si sta trasformando in una specie di ecatombe industriale.

Con un perverso effetto domino, il blocco del cantiere dell'A14 sta facendo ballare anche i subfornitori, circa 400, con un credito complessivo di oltre cinquanta milioni. Facendo perdere il lavoro a un migliaio di dipendenti tra diretti e indiretti.

L'ennesima riprova che il sistema dei grandi lavori non funziona. Perfetto per generare conflitti e contenziosi giganteschi, sempre più di rado si trasforma in opere concrete. Dopo una dormita durata un anno, finalmente qualche giorno fa anche il ministro delle Infrastrutture, Maurizio Lupi, e Mauro Coletta, il dirigente che dovrebbe sorvegliare sulle concessionarie autostradali, si sono accorti che bisognava fare qualcosa per la A14. Hanno convocato i contendenti tentando di fargli fare pace. Non è molto, ma meglio del sonno.

STORIE ITALIANE

Al centro della vicenda un braccio di ferro tra l'azienda dei Benetton e i costruttori. Tra cui il deputato di Scelta Civica, Matarrese, in evidente conflitto di interessi



FUORI STRADA
La A14 nei pressi di Bologna. Qui sotto, Matarrese Ansa



ABRUZZO

CHIETI

PESCARA

TERAMO

