

# Nuova Autosole, il cantiere lento

## La Roma-Milano festeggia 50 anni, la variante di valico dopo 29 è ancora da finire

**BARBERINO DI MUGELLO** Nella grande spianata di Poggioolino, cinque operai con le pettorine arancioni sono fermi a discutere, mentre dalla pancia della nuova galleria arriva l'eco di un lento suono meccanico. Lì, ci sono solo sassi e neanche un metro di asfalto, ma è l'unico cantiere del versante toscano della Variante di Valico in cui, pur a rilento, si sta lavorando. 65 chilometri, 25 gallerie e 23 viadotti tra Barberino e Sasso Marconi. Sono i numeri di una Variante dai tempi biblici.

Nell'85 si cominciò a discutere e alla politica ci vollero ben otto anni solo per decidere. Nel '96 il via libera del governo Prodi fu seguito da altri otto anni di intoppi burocratici prima dell'effettiva apertura dei

cantieri, nel 2004. Oggi, mentre si festeggiano i 50 anni dell'Autostrada del Sole, a dieci anni di distanza, il sito web di Società Autostrade indica nel 2015 il completamento degli ultimi lotti, ma in una minuscola nota ricorda che la data non tiene conto «degli impianti elettromeccanici della tratta che verranno affidati successivamente». Insomma, per i nuovi caselli si rischia di dover attendere ancora.

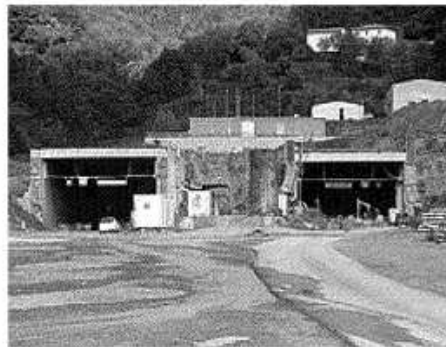
### Attese

Nel 1985 via al dibattito  
Nove anni dopo il sì  
dal governo. Nel 2004  
aperti i primi cantieri

Pensare che mezzo secolo fa, per costruire tutta l'Autosole ci vollero appena otto anni. Ulteriore beffa, a gennaio 2012 il bollettino ufficiale della Variante di Valico indicava la fine dei lavori nel 2013: il tempo passa, ma l'obiettivo finale non sembra non avvicinarsi, anche se per stamani, per il compleanno dell'A1, è atteso l'annuncio della data tanto attesa, forse definitiva. I cantieri più indietro sono quelli del versante emiliano, la Toscana è quasi pronta. Quasi. Proprio a Poggioolino, siamo nel Comune di Barberino di Mugello, è ancora un miraggio il casello che spunterà in mezzo ai boschi. Più a valle, se tra le gallerie di Buttoli e di Lagnano l'asfalto è liscio, i doppi guardrail sono

montati e mancano solo le strisce bianche e i cartelli, giù alla Manganaccia, invece, alla grande bocca d'ingresso della Variante ci sono ancora interi pezzi di strada da realizzare; eppure lì, di caschi gialli e di pettorine arancioni non se ne vedono. Almeno la galleria è pronta, con tanto di impianto di illuminazione, mentre sul versante bolognese i lavori dei minatori riprendono ora, dopo nove mesi di blocco per il braccio di ferro tra Società Autostrade e una delle ditte appaltatrici, la Toto. Proprio la Toto evoca uno dei ricordi più duri dei dieci anni di cantiere. A Molinuccio, in uno dei suoi lotti, il 2 ottobre 2008 una piattaforma si sganciò a 38 metri di altezza e tre operai precipitarono nel vuoto. È uno dei pochi tratti in cui le due autostrade, la vecchia e la nuova, smettono di incrociarsi e di nascondersi l'un l'altra per correre fianco a fianco in due altissimi viadotti, paralleli. Come quel pilone della vecchia A1, a trenta metri di distanza, da cui nell'ottobre del '59 furono in sette i lavoratori a volare giù. Lunghezza dell'intervento: 65,8 Km Persone coinvolte: 5.000 circa Nuove gallerie: 25 Nuove Aree di Servizio: 2 Nuovi svincoli: 2 Viadotti costruiti o adeguati: 23

**Giulio Gori**



### Raddoppi

A sinistra, la vecchia e la nuova Autosole corrono parallele a Molinuccio. A destra, il piazzale di Poggioolino dove spunterà un casello nel bosco.



### La porta

● La galleria della Manganaccia rappresenta l'ingresso dal lato toscano della variante di valico. Il tunnel è pronto, ma la strada manca ancora di ampi settori di asfalto.

