

I 50 anni della A1 “Variante di valico aperta entro il 2015”

- > Nella chiesa di Michelucci la cerimonia di anniversario
- > L'annuncio sulla fine dei lavori dato dall'ad Castellucci
- > L'ok all'opera nel '97: per fare l'Autosole ne bastarono 8

SIMONA POLI

MEZZO secolo di vita ha compiuto ieri l'Autosole e ormai quasi nessuno ricorda che per costruirla morirono 167 lavoratori. Ci pensa don Elio Pierattoni a chiedere per loro un minuto di silenzio e a rinfrescare la memoria dell'amministratore delegato di Autostrade Giovanni Castellucci, del ministro dei Trasporti Maurizio Lupi, del sindaco di Campi Emiliano Fossi, del cardinale Betori e di tutti i dirigenti della società riuniti a Firenze nord, nella chiesa di San Giovanni Battista disegnata da Michelucci come una grande tenda di pietra dove i viaggiatori avrebbero potuto sostare in preghiera e riposarsi durante il lungo percorso. Cinquant'anni dopo - dice Castellucci - sta per concludersi l'unico vero ampliamento da allora messo in campo, la Variante di valico tra Emilia e Toscana che sarà aperta entro il 2015. Il confronto sui tempi è imbarazzante: per l'intera Autosole bastarono 4 anni di progettazione e 8 di cantieri, alla variante è stato dato il via libera nel '97 e ancora restano da scavare gli ultimi 30 metri di galleria. «Certo», fa notare Castellucci, «oggi operiamo in un ambiente più complesso e con maggiori controlli ma è anche vero che si sono moltiplicati i passaggi burocratici. E quelli che erano i nostri punti di forza nel periodo del boom economico ora stanno diventando punti di debolezza».

SEGUE A PAGINA V



“Variante di valico finita nel 2015”

L'annuncio di Castellucci, ad di Autostrade, e del ministro Lupi

(DALLA prima di cronaca)

Anche la Variante ha avuto le sue vittime, nel 2008 tre operai caddero da una piattaforma a Barberino mentre lavoravano a un viadotto e persero la vita. E c'è un processo in corso per danni ambientali, che coinvolge anche i vertici di Autostrade, dove il ministero dell'Ambiente si è costituito parte civile. Il ministro Lupi dice di non vedere l'ora di tagliare il nastro della Variante e ricorda che «fu proprio per realizzare quest'opera che si decise di prolungare la concessione fino al 2035». I tempi cambiano, si tende a dimenticare. Pierattoni è l'unico tra i presenti che era qui a festeggiare anche il giorno della nascita dell'opera che collegò nord e sud, unendo le due Italie che iniziavano a muoversi in lambretta e in auto, magari con le valigie legate sul tetto, per provare a conoscersi un po' di più. Era un altro paese, come mostra il video in bianco e nero che racconta la storia di quei giganteschi cantieri aperti nel 1956 e chiusi otto anni dopo (e solo 4 erano bastati per il progetto). Invece del casco gli operai portavano berretti di panno e cappelli di paglia, le ruspe e i martelli spianavano la strada, le ragazze si vestivano a festa per andare a bere il caffè nella galleria aerea della Motta e Aldo Moro aveva ancora i capelli neri. Anche allora non mancarono le polemiche. «Dicevano che l'Autosole era troppo costosa, che non c'era abbastanza traffico per giustificare la spesa», dice Lupi ricordando i titoli di alcuni giornali dell'epoca. «Invece

ha senso costruire pensando al futuro ed è quello che dobbiamo fare anche oggi. Dobbiamo avere il coraggio di cambiare, di guardare avanti verso la crescita del paese. Tutte le imprese dalle grandi alle più piccole chiedono al governo di semplificare la burocrazia e lo Sblocca Italia serve proprio a questo. E' evidente come la valutazione d'impatto ambientale sia fondamentale ma può un'amministrazione prendersi 90 o persino 120 giorni per rilasciarla? Si dica di sì o si dica no. Non si tratta di bypassare le regole ma di avere il coraggio di riconoscere con forza che se le infrastrutture servono ad un paese, queste le si realizzino». A proposito di lentezze c'è la vicenda della Tirrenica, che la società Sat avrebbe dovuto realizzare in project financing nel tratto maremmano, «a costo zero per lo Stato» si era detto e ripetuto. Ora però Sat si tira indietro e una soluzione va trovata in qualche modo. Il 14 ottobre è stata convocata una riunione a Palazzo Chigi, il concessionario dovrà chiarire le sue intenzioni. «Ci stiamo lavorando», dice Lupi, «c'è una discussione in corso tra soci per capire se il piano economico finanziario previsto sia ancora sostenibile da parte del concessionario. In Lazio l'opera sta andando avanti, quanto al tratto toscano immagino che dovremo discutere come facciamo con tutti i concessionari, anche sulla questione della tariffa e lo sconto previsto per i pendolari». Sui pedaggi troppo alti il ministro sembra avere idee precise: «L'aumento delle tariffe è legittimo perché previsto dalle convenzioni», dice, «ma è evidente che aumenti del 7, dell'8 o anche del 13 per cento non sono più sopportabili. L'unica strada è di rivedere le concessioni in modo che gli investimenti vengano fatti e che le tariffe siano fisse, legate solo all'inflazione».

(s.p.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

