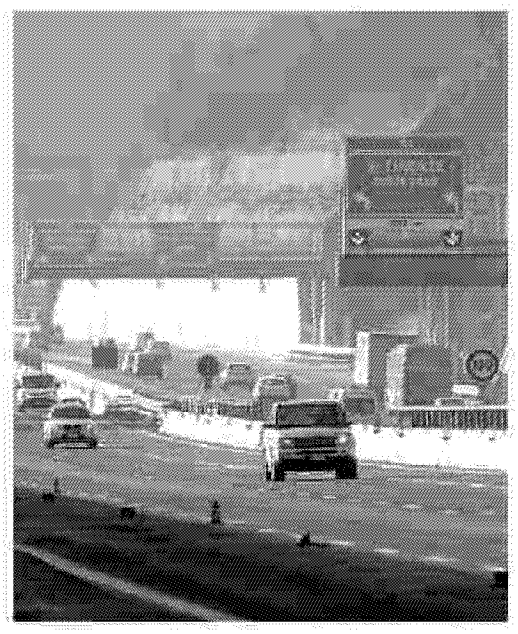
Quel tappo nel cuore d'Italia rotto dalla fresa più grande del mondo

Il nuovo tratto farà risparmiare un quarto d'ora agli automobilisti e cento milioni di carburante ogni anno. "Le gallerie sono state l'ostacolo maggiore"

BOLOGNA

A Isoradio già danno l'addio al più classico degli annunci nei periodi di esodi vacanzieri, quel «code fra Barberino e Roncobilaccio» che terrorizzava gli automobilisti in viaggio sull'A1 fra Bologna e Firenze e viceversa. Quel che garantisce fin da ora Autostrade per l'Italia, invece, è un risparmio sensibile sia per i tempi di percorrenza che per i costi del carburante in questo tratto cruciale: col raddoppio, 32 chilometri realizzati in variante fra Sasso Marconi e Barberino, i veicoli ci metteranno almeno un quarto d'ora in meno, il che significa, sempre secondo i calcoli della società, che saranno risparmiati circa cento milioni di carburante ogni anno.

Tutto questo è possibile perché il nuovo percorso è stato realizzato a una quota di valico sensibilmente più bassa, 226 metri in meno in confronto all'altra. Pendenze più lievi, una riduzione delle curve, l'abbondanza di gallerie, tutte caratteristiche che ne miglioreranno la percorribilità. Il pezzo d'autostrada che, soprattutto d'inverno, popolava gli incubi di milioni di conducenti costretti a servirsene per risalire o ridiscendere lo stivale, si trasforma così in un tragitto sicuramente più confortevole.



In viaggio Il tratto emiliano della variante di valico dell'autostrada A1, inaugurata ieri dal premier Renzi

Tristemente celebri, come si ricorderà, gli "intraversamenti" dei Tir che bloccavano l'A1 in caso di nevicata.

Ma al di là degli inconvenienti climatici, bastava il minimo incidente, o un affollamento da feste comandate, per mandare in tilt un punto nevralgico della rete autostradale italiana «spezzando il Paese in due», come recitava uno dei refrain più ricorrenti quando si verificavano eventualità del genere.

L'amministratore delegato di Autostrade per l'Italia, Giovanni Castellucci, ora parla di «giornata storica», e in effetti i numeri dell'infrastruttura sono imponenti, così come le dimensioni e gli sforzi realizzativi, paragonabili a quelli necessari per il Tunnel della Manica o il Traforo del Gottardo: sono state costruite 41 nuove gallerie, pari alla metà del tracciato, e per farlo sono stati scavati nove milioni di metri cubi di terra.

I problemi che si sono presentati a tecnici e operai sono stati notevoli: «C'è stata la difficoltà si scavare le gallerie – spiega l'ad -. Qui abbiamo le gallerie più grandi mai scavate in terreni argillosi. La galleria Sparvo (quella dove si è tenuta l'inaugurazione, ndr) è stata scavata con la fresa più grande del mondo».

Martina, così l'hanno chiamata i tecnici, un apparecchiatura colossale in grado di farsi largo fra le rocce. L'aumento dei costi in corso d'opera, sottolinea Castellucci, va considerato fisiologico se si tiene conto che altre opere progettate in quegli anni hanno moltiplicato i costi per tre o per quattro. E comunque, aggiunge l'ad, si tratta di «un problema di Autostrade».

Lo sforamento dei costi comunque non ricadrà sugli utenti, che non dovranno sopportare aumenti del pedaggio nel tratto interessato, assicura l'azienda. L'ad di Autostrade ricorda la cerimonia di un anno fa, quando venne abbattuto l'ultimo diaframma di roccia alla presenza di Renzi: «Tante persone possono considerarsi padri di quest'opera, che è l'opera di una generazione. E' un'opera che riesce a raccontarsi da sola, basta percorrerla, e mi ha appassionato farlo. Siamo qui anche perché presi l'impegno un anno fa col premier che ci aveva incentivato ad aprire prima di Natale del 2015. Negli ultimi giorni c'è stata una frenesia razionale».

[F.GIU.]

7,9 milioni
I metri cubi di terra scavati in galleria

30 milioni
Le ore lavorate per realizzare l'opera: solo nell'ultimo mese posate in opera 850 tonnellate di acciaio

50 per cento
La quota del tracciato complessivo della Variante di valico in galleria

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.