

Una maxi-opera da 400 milioni

Doppio tunnel dal Maroccone a Chioma. Il progetto e la sua storia infinita

QUELLA del Lotto Zero è una storia travagliata, fatta di accelerate e di brusche frenate. Ma anche di approcci, rinvii, modifiche e pause. Lunghie soste, che di fatto hanno costretto il progetto a rimanere chiuso in un cassetto per diversi anni. Andando a ritroso nel tempo le prime ipotesi di realizzazione risalgono addirittura al 1965 e, dopo una serie evidentemente lunga di accorgimenti, siamo arrivati agli inizi degli anni duemila con un'idea pressoché definitiva e con una relazione tecnica datata 2004 pronta a evidenziare tutta la bontà e i benefici dell'opera in questione. Agli albori sembrava un'ipotesi basata sulla costruzione di alti viadotti, poi

IMPEGNO

Cavallo di battaglia dell'ex presidente della Provincia Kutufà

la sovrintendenza intervenne e propose soluzioni alternative. Nel

1985 il progetto venne così consegnato ufficialmente all'Anas. Ma lì rimase, fino al 2004. Quando la versione, diventata definitiva, ha previsto l'attraversamento di tre gallerie intervallate da due tratte all'aperto rispettivamente nella valle del botro di Calignai e nella valle del botro di Quercianella.

DOPO le ultime modifiche al progetto la versione definitiva dei circa 6,25 chilometri di strada prevedeva la demolizione del ponte di Calafuria, mentre restava confermata la funzione di quello di Calignai in quanto opera che presenta – almeno riguardo al progetto dell'epoca – buone condizioni statiche e di pregevole disegno nel contesto ambientale. Le stime riportavano un traffico così distribuito: 10mila veicoli leggeri e 800 veicoli pesanti ogni giorno. Con un aumento annuo previsto da calcolare intorno al 3 per cento.

NELLA relazione che analizza costi e benefici dell'opera vengono chiamati in causa quattro can-

tieri: Maroccone, Calignai, Rogiolo e Chioma. Con il primo e l'ultimo su terreno pianeggiante e facilmente raggiungibili dalla viabilità ordinaria, il secondo e il terzo invece su terreni più problematici. Il cantiere basilare, però, sarebbe quello del Maroccone. Nella relazione non è stato rintracciato nessun sito archeologico che rappresentasse un impedimento alla realizzazione dell'opera. Sostanzialmente sui 6 chilometri circa di tracciato le opere d'arte più importanti sono rappresentate dalle tre gallerie naturali (ciascuna lunga più di 1000 metri) e da una artificiale per il completamento dello svincolo del Maroccone. E il tempo quantificato per l'attuazione dei lavori? Tra i 4 e i 7 anni, con l'operazione del ripristino ambientale della Vecchia Aurelia a chiudere il tutto. Infine il costo. In chiusura di relazione si ipotizza un investimento da 400 milioni di euro, di cui 300 milioni a base di appalto e circa 100 a disposizione dell'amministrazione.

P.B.

LA DEMOLIZIONE

Giù il ponte di Calafuria

SECONDO la relazione descrittiva del progetto una volta conclusi i quattro cantieri di Maroccone, Calignai, Rogiolo e Chioma l'ultima parte dei lavori consisterebbe nella demolizione del ponte di Calafuria. Resterebbe fruibile, invece, quello di Calignai.

IL TRAFFICO

Ogni giorno centinaia di mezzi pesanti

CONSIDERATI i rilievi fatti ogni giorno passano circa 800 mezzi pesanti sulla strada del Romito, mentre invece quelli leggeri sarebbero circa 10mila. Con la realizzazione del Lotto Zero tutto il traffico pesante andrebbe ad abbandonare quel tratto di strada alleggerendo non poco il tasso di rischio e di incidenti in quella zona.



Il percorso

Le prime ipotesi di realizzazione di questa infrastruttura risalgono addirittura al 1965. Negli anni poi il progetto è stato più volte ritoccato. Una relazione del 2004 evidenzia costi e benefici





L'iter

I lavori prevedrebbero l'installazione di quattro cantieri, il principale al Maroccone e l'ultimo a Calafuria. Durerebbero dai 4 ai 7 anni per un investimento complessivo di circa 400 milioni di euro



RILIEVI Alcuni operai durante i lavori all'interno di una galleria