I RITARDI IL PRIMO PIANO NEL 1982. ULTIMA POLEMICA SULL'INAUGURAZIONE. «C'ERA LA CERIMONIA PER RICORDARE LA STRAGE DI NATALE»

Scavi lunghi 20 anni e costi lievitati: storia dell'eterno cantiere

BOLOGNA

SI è cominciato a scavare nel 1997. Erano i cunicoli pilota della galleria di base. Cinque anni prima, sui giornali si dibatteva: la variante di valico costerà cinquemila miliardi di lire. Nel '90 erano tremila. L'opera era già entrata nelle cronache dall'82. Ieri Giovanni Castellucci, ad di Autostrade, ha dato i numeri finali: 4,1 miliardi (di euro), «appena il 60% in più rispetto alla previsione iniziale». Quell'«appena» è stato spiegato così: troppe difficoltà nell'attraversamento dell'Appennino, tra gas e frane. Ma lo stesso Castellucci a marzo, in un'audizione in Senato, aveva fatto questi conti: «La variante doveva costare 3 miliardi e mezzo, ne costerà il doppio». Quindi sette. Il giallo, da fonti dell'azienda, si chiarirebbe così: l'ingegnere si sarebbe riferito anche ad altro, ad esempio alla terza corsia per Firenze. Citata dal premier Renzi. Che ora teme l'imbuto ma non ha voluto dare scadenze. A gennaio però, dicono i rumors, si dovrebbe procedere speditamente sulla Barberino-Calenzano.

MA non rischia di essere datata un'autostrada progettata negli anni Novanta? A questa domanda il viceministro Riccardo Nencini risponde citando come opera simbolo la galleria di base, che congiunge Emilia e Toscana, lunga quasi 9 chilometri sui 59 del raddoppio tra Sasso Marconi e Barberino (anche se il tratto propriamente in variante è di 32). Chi vive nel paese del Mugello e vuol andare verso Bologna oggi può imboccare solo la variante. Se vuol scegliere, deve entrare a Calenzano. In alternativa, prendere l'Autosole bis, uscire a Badia e farsi qualche altro chilometro di strada. Vale ad esempio per chi lavora a Roncobilaccio. Sì, il paese cantato da Venditti, ricordate bomba o non bomba? Oggi all'area di servizio l'umore è nero: «Andranno tutti di là e qui si discute già degli esuberi». Nero anche quello di qualche sindaco, ieri. «Avevamo chiesto di spostare l'inaugurazione al pomeriggio, la mattina c'era la cerimonia della strage di Natale». Sì, quella al rapido 904. «Dimenticata», si è sempre scritto. Come i morti sui cantieri della variante. Non li ricorda nessuno.

SERGIO BANDIERI, direttore generale Italia della Toto – la padrona della talpa Martina, l'azienda che ha scavato la galleria Sparvo e ha costruito il viadotto Aglio –, guardando a questa storia trentennale la spiega così: «La variante è un'opera straordinariamente complicata. Ha avuto grandi vicissitudini, problemi idrogeologici e geotecnici che con oggi sono stati *tamponati* o risolti». Lo stesso Castellucci si era fatto qualche domanda sul tracciato... «La scelta non è dipesa da noi – chiarisce l'ingegnere –. Non a caso l'Appennino si chiama complesso caotico». E che ne sarà di Martina, pagata 65 milioni e considerata ai tempi di Sparvo la fresa più grande del mondo? Verrà usata anche per i lavori della terza corsia? «Dipende da Autostrade», non si sbilancia l'ingegnere della Toto. Sui problemi di tenuta in galleria rassicura: «Tutto risolto in modo soddisfacente. La macchina è stata così veloce da non consentire alla montagna di scatenarsi».

Rita Bartolomei

L'ad di Autostrade

Abbiamo speso appena il 60% in più per problemi legati all'attraversamento dell'Appennino

GRANDI OPERE
INFRASTRUTTURE FER IL BILANCIO
Renzi: ecco la variante di valico «Basta professionisti del piagnisteo»

Ma il debutto è amaro
Le code non sono sparite

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.