

Il costo della Modena-Firenze è salito del 60% rispetto alla previsione di nove anni fa. I lavori riprenderanno a marzo

Variante, ritardi miliardari

Burocrazia e scontri politici hanno aumentato le spese di 2.058 milioni di euro

di Sandro Bennucci

FIRENZE — Il vero scandalo? I ritardi burocratici, ma soprattutto le polemiche politiche, che hanno fatto salire di due miliardi e cinquecento milioni di euro il costo della Variante di valico da Bologna a Firenze. Dai 3.242 milioni stimati nel 1997, quando fu firmata la convenzione fra Anas e Autostrade per l'Italia, si è passati ai 4.700 milioni di euro stimati in questi giorni. Ai quali si aggiungeranno circa 600 milioni di euro per contenziosi e imprevisti. Cifre confermate dall'ingegner Tommaso Russo, *project manager* di Autostrade per i lavori nel tratto toscano, durante l'audizione di ieri davanti alla commissione ambiente e territorio del Consiglio regionale. Nel 2010, quando dovrebbe avvenire il taglio del nastro (atteso dal 1985, anno del primo progetto firmato da Pier Luigi Spadolini) l'investimento totale avrà raggiunto i 5.300 milioni di euro. Il 60% in più rispetto alla stima iniziale. Forse, senza ripicche e contrasti politici, quel nastro sarebbe stato tagliato a occhio e croce l'anno scorso, con cinque anni d'anticipo.

Ma andiamo avanti. Entro fine marzo riprenderanno i lavori nel

versante toscano. A Barberino aprirà il nuovo *outlet* e per Autostrade sarà emergenza. L'impresa Baldassini e Tognozzi subentra alla ditta Ferrari di Genova. L'anticipazione de La Nazione (vedi pagine regionali del 19 gennaio) è stata confermata dallo stesso inge-

gner Russo, rispondendo alle domande del presidente della commissione, Erasmo D'Angelis della Margherita, che voleva far luce sullo stop che dura da mesi. E che ha provocato polemiche e incertezze. D'Angelis ha detto: «Siamo di fronte a uno scandalo: i cantieri sono chiusi da sei mesi e gli operai vivono nell'incertezza». Ma il centrodestra ha contrattaccato: prima con dichiarazioni in aula di Marco Carraresi (Udc), Alessandro Antichi e Paolo Marcheschi (Forza Italia), poi con una nota congiunta: «Dopo mesi di massacro mediatico da parte della sinistra, tutto sembra risolversi in una bolla di sapone. Autostrade per l'Italia, e non abbiamo motivo di non crederci, ha garantito che tutti gli impegni contrattuali sono stati onorati e non vi è stata alcuna inadempienza».

Il blocco dei cantieri della Variante di valico nel tratto di Barberino, dovuto alla crisi finanziaria della

ditta esecutrice Fe-Ira, era stato portato a esempio del presunto fallimento dell'azione governativa nella realizzazione delle grandi opere. Ma il centrodestra ha voluto precisare: «La strumentalizzazione della sinistra è evidente: ha montato un caso nazionale su una questione che, pur grave, trova origine in una normativa precedente alla Legge Obiettivo del governo, che appesantiva le procedure burocratiche e esponeva le imprese a inaccettabili ricatti da parte di una miriade di soggetti istituzionali, interessati più a lucrare approfittando dell'occasione, che a esigere reali tutele ambientali».

Ieri sera anche l'Anas è intervenuta, precisando che il blocco dei lotti 4 e 12 a Barberino è stato provocato «da fragilità dell'impresa e non a mancati pagamenti».

Il fatto importante? Luciano Pastore, rappresentante di Baldassini e Tognozzi, ha dato garanzie ai sindacalisti: «La maggior parte delle persone che lavoravano per l'impresa Ferrari saranno riassunte per completare i lavori. Non vedo problemi occupazionali». Resta un ostacolo. Ancora Pastore: «Abbiamo bisogno della disponibilità dei campi-base della ditta Ferrari. Ma contiamo nel buonsenso generale».