

L'INTERVISTA

“Torino-Milano tra un anno esatto addio ai cantieri”

ARTURO BUZZOLAN

«**T**RA un anno esatto la Torino-Milano sarà libera dai cantieri. Ne abbiamo persi tre fra veti burocratici ed Expo, ora invece posso dire che nell'aprile del 2017 sarà tutto libero, dal capoluogo piemontese alla barriera della Ghisolfa». Parola di Gianni Luciani, dal 2000 amministratore delegato di Satap, la società del gruppo Gavio che gestisce l'autostrada A4.

A PAGINA III

Torino-Milano, l'accelerata dopo i ritardi “Disagi quasi finiti, pronta ad aprile 2017”

LE FRENATE

Persi più di due anni per i veti della Lombardia e otto mesi per Expo. Senza contare, all'inizio, i lavori ferroviari

e Milano. I costi? in linea con l'Europa

L'INTERVISTA

ARTURO BUZZOLAN

«**T**RA un anno esatto la Torino-Milano sarà libera dai cantieri. Ne abbiamo persi tre fra veti burocratici ed Expo, ora invece posso dire con certezza che nell'aprile del 2017 sarà tutto libero, dal capoluogo piemontese alla barriera della Ghisolfa».

Parola di Gianni Luciani, dal 2000 («troppo tempo...», dice) amministratore delegato di Satap, la società del gruppo Gavio che gestisce l'autostrada A4. Dichiarazioni che arrivano dopo la lettera a Repubblica Torino di un lettore-pendolare esasperato e dopo il reportage di ieri fatto proprio sull'autostrada: un'opera che per due terzi è ormai di qualità eccellente ma che in altri, soprattutto dopo Novara ma anche in un breve pezzo tra Torino e Settimo, è ancora afflitta da barriere in new jersey, restringimenti, deviazioni, limiti di velocità a 80-90 l'ora che alle porte di Torino “crollano” persino a 40.

Ingegnere Luciani, dal 2002 a oggi sono quattordici anni. Non è un po' troppo per l'ammodernamento di 125 chilometri d'autostrada?

«Non è corretto parlare di 2002. Fino al 2006 tutta l'infrastruttura è stata interessata quasi solo dai cantieri dell'alta velocità ferroviaria. Nonostante questo, a inizio 2013 abbiamo completato 81 chilometri, fino a



Novara Ovest».

E dopo? L'exasperazione di molti automobilisti, tra cui chi ha scritto a Repubblica, è provocata proprio dai tempi lunghissimi.

«Ci siamo trovati davanti a un iter amministrativo inaspettatamente travagliato. La Regione Piemonte ha fatto la sua parte, ma altrettanto non si può dire della Lombardia, responsabile di una mancata intesa che ci ha bloccati fino al 2010. Tra approvazione dei progetti definitivi e gare siamo riusciti a riavviare tutto nel 2012. In Italia i tempi burocratici sono mediamente

SU REPUBBLICA



Tir, deviazioni e schiacciasassi il lungo slalom nell'autostrada dove il cantiere non finisce mai

IL REPORTAGE

Su Repubblica Torino di ieri il reportage “andata e ritorno” sui cantieri della Torino-Milano

IL FUTURO

A ottobre chiudiamo il cantiere a Settimo, tra dicembre e aprile quelli tra Novara



Selpress è un'agenzia autorizzata da Repertorio Promopress

Ritaglio stampa ad uso esclusivo interno, non riproducibile

tre volte quelli di realizzazione».

Alla fine siete ripartiti, però.

«Certo. E infatti i circa 90 chilometri già pronti sono stati completati nei tempi contrattuali. Detto questo, con 40mila veicoli al giorno per ogni carreggiata non sarebbe stato saggio lavorare contemporaneamente su tutti i lotti: in casi simili servono interventi gradualisti».

Guardiamo al futuro.

«È già scritto: entro ottobre finiamo 7 chilometri nel Novarese, entro dicembre i 2,4 chilometri del cantiere tra Torino e Settimo. A marzo 2017 sarà la volta dei 16 chilometri tra il grande svincolo di Marcallo Mesero per Malpensa e Milano Ghisolfa, che saranno a quattro corsie, e un mese dopo chiuderemo con i 6,5 chilometri rimanenti tra Novara Ovest e Novara Est. Uno sforzo non indifferente, considerato che per Expo abbiamo dovuto sospendere tutto per altri otto mesi».

Un'opera importante anche sotto il profilo dei costi, che hanno superato il miliardo e mezzo...

«Attenzione. Parliamo di 11 milioni al chilometro: un costo estremamente ridotto, assolutamente in linea con gli standard europei di ammodernamento di autostrade aperte al traffico durante i lavori».

Cosa direbbe a chi non ne può più di new jersey, deviazioni, cartelli, strisce gialle?

«Presto potrà viaggiare su tutta un'autostrada nuova di zecca. Già ora, secondo i nostri calcoli, anche con i cantieri il ritardo è di 7 minuti. Facciamo di tutto per limitare i disagi e garantire sicurezza, a partire dalla riparazione tempestiva del manto stradale alla rigorosa separazione tra direzioni opposte con le barriere in cemento, anche se la legge ci consentirebbe soluzioni più soft».

Un ultimo punto. la Satap gestisce anche la Torino-Piacenza. Arriveranno un giorno anche lì le tre corsie di marcia?

«Per adesso no. Sarebbero molto utili, ma richiederebbero un altro grosso investimento: almeno un altro miliardo e 200 milioni».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

