

agorà

IDEE PER LA MOBILITÀ DEL FUTURO

NUMERO SPECIALE

DICEMBRE
2016

GENTE
DI AUTOSTRADE.
VOLTI E STORIE



autostrade // per l'italia

agorà

IDEE PER LA MOBILITÀ DEL FUTURO

NUMERO SPECIALE

DICEMBRE
2016

GENTE
DI AUTOSTRAD E.
VOLTI E STORIE



**DIRETTORE
RESPONSABILE**

Francesco Delzio

**DIRETTORE
EDITORIALE**

Vittorio Bo

**COORDINAMENTO
EDITORIALE**

Silvia Gambadoro
Stefano Milano
Leonie Smushkovich
Isabella Spinella

MANAGING EDITOR

Cecilia Toso

REDAZIONE

Cristina Gallotti

COLLABORATORI

Giulia Bonelli
Tommaso Buzzi
Davide Coero Borgia
Emanuela Donetti
Fabrizio Esposito
Achille Filipponi
Daniela Mecenate
Simone Mizzotti
Valerio Muscella
Nicola Nosengo
Carlotta Petracci
Antonio Savarese
Andrea Staccioli
Alessandra Viola

**ART DIRECTION
E PROGETTO GRAFICO**

Undesign

una rivista di

autostrade // per l'Italia

via A. Bergamini 50
00159 Roma
www.autostrade.it

edita da
Codice Edizioni

codice
EDIZIONI

via San Francesco
da Paola 37
10123 Torino
t +39 011 19700579
www.codiceedizioni.it
agora@codiceedizioni.it

IMMAGINE DI COPERTINA

© Archivio Autostrade per l'Italia

Operai al lavoro sulla rete

distribuzione
esclusiva per
l'Italia

Messaggerie Libri spa
t 800 804 900

«GENTE DI AUTOSTRADE È UNO SPAZIO DEDICATO ALLE TESTIMONIANZE "SUL CAMPO" DI CHI LAVORA IN QUEST'AZIENDA, CHE OGGI ABBIAMO TRASFORMATO IN UN INTERO NUMERO DEL MAGAZINE. PER LA PRIMA VOLTA DISTRIBUITO A TUTTI I COLLEGHI»

Francesco Delzio



04

EDITORIALE

06

**PASSANTE DI BOLOGNA
IL CONFRONTO
PUBBLICO PER
IL PASSANTE DI BOLOGNA**
di Alessandra Viola
da Agorà n. 15, 2016

14

**INVESTOR RELATIONS
LA FORZA DEI NUMERI
PER RACCONTARE LA SOLIDITÀ**
di Alessandra Viola
da Agorà n. 13, 2016

22

**VARIANTE DI VALICO
L'ITALIA IN "DIRETTISSIMA":
UNA SFIDA VINTA**
di Nicola Nosengo
da Agorà n. 12, 2016

30

**AREE DI SERVIZIO
LA SOSTA DIVENTA
UN MOMENTO DI QUALITÀ**
di Davide Coero Borgia
da Agorà n. 11, 2016

38

**SICUREZZA
VIABILITÀ E TECNOLOGIA:
L'ANIMA DELLE AUTOSTRADE**
di Antonio Savarese
da Agorà n. 10, 2015

46

**MYWAY
TUTTO IL MONDO DI
AUTOSTRADE IN TV**
di Davide Coero Borgia
da Agorà n. 9, 2015

54

**CLIMA ED ENERGIA
AUTOSTRADE ALLA LUCE
DEL SOLE**
di Giulia Bonelli
da Agorà n. 7, 2014

62

**INFOBLU
LA STRADA RACCONTATA
DAI PROTAGONISTI**
di Emanuela Donetti
da Agorà n. 5, 2014

70

**MARKETING TERRITORIALE
VIAGGIO NEL PAESE
MERAVIGLIOSO**
di Daniela Mecenate
da Agorà n. 3, 2013



I

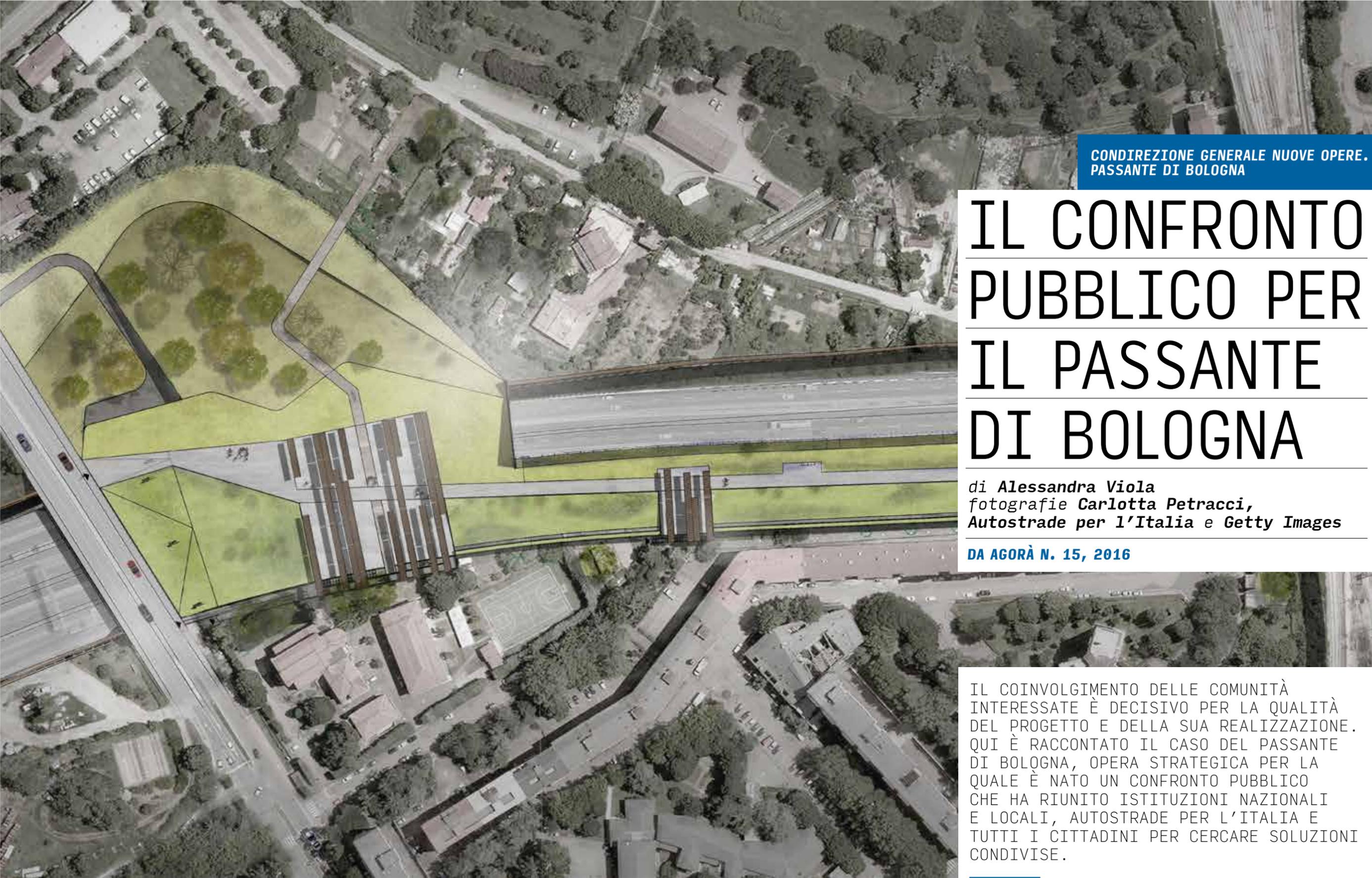
In questo numero speciale di *Agorà. Idee per la mobilità del futuro* – il nostro magazine aziendale nato nel 2012 e diventato un riferimento di qualità nel mondo dell'editoria di settore – abbiamo voluto rendere omaggio alle donne e agli uomini che dedicano alle società del Gruppo le loro energie e le loro competenze.

Si tratta di volti, storie e progetti che raccontano la nostra crescita globale, lo sviluppo della rete infrastrutturale, gli investimenti per la sicurezza e la qualità del servizio, la capacità di innovazione tecnologica. E che delineano un affresco dominato da un potente elemento distintivo: la “passione diffusa” dei nostri colleghi per il lavoro quotidiano e ancor più per l'azienda nella quale operano, per i suoi valori e per la sua identità.

Nelle pagine che seguono è racchiusa una carrellata dei reportage più rappresentativi pubblicati negli anni all'interno della rubrica di *Agorà* “Gente di Autostrade”. È una rubrica che abbiamo fortemente voluto e che compare fin dal primo numero del magazine: uno spazio dedicato alle testimonianze “sul campo” di chi lavora in quest'azienda, che oggi abbiamo trasformato in un intero numero del magazine. Per la prima volta distribuito a tutti i colleghi.

Francesco Delzio

Direttore Relazioni Esterne, Affari Istituzionali e Marketing di Atlantia e Autostrade per l'Italia



CONDIREZIONE GENERALE NUOVE OPERE.
PASSANTE DI BOLOGNA

IL CONFRONTO PUBBLICO PER IL PASSANTE DI BOLOGNA

di *Alessandra Viola*
fotografie *Carlotta Petracci*,
Autostrade per l'Italia e Getty Images

DA AGORÀ N. 15, 2016

IL COINVOLGIMENTO DELLE COMUNITÀ INTERESSATE È DECISIVO PER LA QUALITÀ DEL PROGETTO E DELLA SUA REALIZZAZIONE. QUI È RACCONTATO IL CASO DEL PASSANTE DI BOLOGNA, OPERA STRATEGICA PER LA QUALE È NATO UN CONFRONTO PUBBLICO CHE HA RIUNITO ISTITUZIONI NAZIONALI E LOCALI, AUTOSTRADE PER L'ITALIA E TUTTI I CITTADINI PER CERCARE SOLUZIONI CONDIVISE.



T

Nelle pagine precedenti: il progetto della galleria antifonica San Donato. In questa pagina: porta Massarenti.

Trent'anni di progettazione e conflitti. Due ipotesi alternative, una a nord e una a sud, studiate nei minimi dettagli. Pro e contro analizzati per anni, mentre enti pubblici e cittadini si dividevano tra le due soluzioni presentate. Dibattiti, riunioni, manifestazioni, volantini, altre riunioni. Come decongestionare il traffico della tangenziale? Poi, pochi mesi fa, il colpo di scena: via dal tavolo entrambe le ipotesi, arriva la "terza via", che prova a mettere tutti d'accordo. Benvenuti a Bologna, dove ci si prepara a realizzare il nuovo Passante, frutto della progettazione di Autostrade per l'Italia, di tre architetti di fama internazionale e dei

cittadini del capoluogo, con una concertazione unica nel suo genere. Ne abbiamo parlato con Mario Bergamo, Direttore Ingegneria dell'infrastruttura e con Roberto Tomasi, Condirettore generale Nuove opere, che per conto di Autostrade per l'Italia – da luglio a ottobre 2016 – hanno incontrato i residenti, gli amministratori locali, le associazioni, per spiegare in cosa consisterà il nuovo Passante e discutere l'opera nei più piccoli dettagli. «In mezzo secolo la rete italiana ha avuto una crescita rilevante» ricorda Mario Bergamo. «Negli anni Sessanta e Settanta, quando è stata costruita nella sua gran parte, si parlava di un traffico di circa 15.000 veicoli giornalieri: oggi in media arriviamo a 45.000 e in alcuni casi, come sulla Milano-Bergamo, si superano i 100.000 veicoli al giorno. Questo incremento si è avuto principalmente tra la fine degli anni Novanta e i primi anni Duemila, e così nel 2007 è stato necessario mettere in cantiere un piano di investimenti per la costruzione di terze e quarte corsie nei punti maggiormente congestionati». L'idea di un "passante" in grado di sollevare il nodo di Bologna da una parte del traffico giornaliero prende forma intorno alla metà degli anni Ottanta. Si pensa pri-

ma alla possibilità di un passante a nord, poi a quella di uno a sud. La città si divide, gli amministratori anche. I progetti si impantanano, ripartono, si fermano di nuovo. «Il nodo di Bologna ha una caratteristica particolare: è al tempo stesso svincolo della rete autostradale nazionale – dato che a Bologna si incontrano l'A13 da nord, l'A14 adriatica e le due A1 che vengono da nord e da sud – e nodo del sistema viario locale» spiega Roberto Tomasi. «La tangenziale a suo tempo era nata ed era stata progettata per trovarsi fuori dal centro urbano, ma con la crescita della città è stata da essa inglobata. Oggi questo rappresenta uno dei principali problemi, perché alcune abitazioni distano solo poche decine di metri dalle corsie, e il suo ampliamento è visto con preoccupazione». Le soluzioni studiate

Il nodo di Bologna ha una caratteristica particolare: è al tempo stesso svincolo della rete autostradale nazionale e nodo del sistema viario locale

In questa pagina: il team del progetto del Passante di Bologna. Da sinistra: Andrea Semproni, Claudia Calvanese, Livia Corazzieri, Marilisa Conte, Flavia Scisciò, Maria Teresa Cenci.

negli ultimi trent'anni prevedevano di riportare il traffico fuori dal centro, con passanti esterni che servissero anche da assi viari per nuovi ipotetici poli di sviluppo industriale. Lo sviluppo industriale però non c'è stato, i "comitati per il no" hanno imperversato e il traffico intanto è continuato ad aumentare. «Alla fine si è





deciso per un potenziamento in sede – spiega Tomasi – che prevede un ampliamento dell'arteria di sei metri e mezzo per parte, e in alcune zone anche di dieci metri. In pratica sia sull'A14 sia sulla tangenziale verrà realizzata una piattaforma a tre corsie più una corsia di emergenza per ogni senso di marcia, e nel tratto più carico si arriverà fino a quattro corsie». Il Passante porterà l'infrastruttura e le automobili piuttosto vicino ad alcune abitazioni, e anche per questo Autostrade per l'Italia ha deciso di anticipare il Decreto legge n. 50/2016 (che adesso lo rende obbligatorio), organizzando un confronto

In queste pagine: sopra, vista della copertura della galleria e il sottopasso Zanardi; a destra, Roberto Tomasi, Condirettore Nuove Opere e Mario Bergamo, Direttore Ingegneria dell'infrastruttura.

pubblico durato oltre quattro mesi. Ore e ore di discussione, decine di migliaia di pagine di documenti a disposizione dei cittadini, un "ping pong" di informazioni, critiche, dati, richieste, approfondimenti, modifiche. «Un'esperienza faticosa ma estremamente interessante e produttiva – la definisce oggi Bergamo – che ci ha insegnato quanto sia difficile eppure fondamentale "metterci la faccia". Le persone erano diffidenti, ma poi quando hanno capito che eravamo davvero lì per confrontarci con loro, piano piano hanno cambiato atteggiamento. La tangenziale rappresenta una cesura importante nel tessuto urbano, una barriera fisica. Il valore di questo progetto sta tra l'altro nello sforzo urbanistico di riconnettere la città, usando proprio l'infrastruttura come ricucitura del territorio». Attraverso la riqualificazione del verde pubblico, la creazione di piste ciclabili e aree boscate, persino di una nuova piazza che sormonterà la tangenziale nella zona di San Donnino, il Passante cerca così di riavvicinare quelle zone di Bologna prima divise dalla tangenziale. «Il confronto pubblico è stato di grande stimolo – continua Tomasi – perché in genere ai cittadini si presenta il progetto già finito, e questo crea naturalmente delle difficoltà. Invece in questo

ALCUNI NUMERI DEL PASSANTE DI BOLOGNA

13 km

la lunghezza dell'intervento sul sistema autostradale e tangenziale

120.000 mq

di interventi di protezione acustica tramite l'ampliamento delle barriere antirumore esistenti e la realizzazione di nuove barriere

130 ettari

la riqualificazione ambientale, superiore a 5 volte l'occupazione di nuovo suolo del Passante

80 km/h

il limite di velocità previsto per la tangenziale



caso abbiamo sottoposto loro già il progetto preliminare, e così abbiamo dovuto rendere conto delle soluzioni ambientali, delle alternative per la viabilità, dello sviluppo architettonico. Questo ha dato un impulso vivissimo all'organizzazione, ha reso "smart" il processo. Per la prima volta abbiamo sviluppato un progetto prevedendo sin dall'inizio tutte le attività di interconnessione e di inserimento dell'opera nel tessuto cittadino in modo integrato, con progetti sulle ciclabili, i parchi, i sottovia, le aree verdi, insomma su tutte quelle opere che hanno una valenza legata non solo all'infrastruttura ma anche all'ambito urbano. Parlando con i cittadini sono emerse preoccupazioni riguardanti la salute pubblica, la solidità della

Per la prima volta abbiamo sviluppato un progetto prevedendo sin dall'inizio tutte le attività di interconnessione e di inserimento dell'opera nel tessuto cittadino in modo integrato, con progetti sulle ciclabili, i parchi, i sottovia, le aree verdi



soluzione progettuale e l'attenzione a una riqualifica ambientale. La salute è stato il principale punto sollevato, e le maggiori preoccupazioni nostre e dei cittadini hanno riguardato la protezione acustica e le emissioni dei veicoli. Per questo alla fine abbiamo previsto l'aumento di circa il 60% delle attuali barriere, per complessivi 13 chilometri di barriere fonoassorbenti ancora più alte e protettive di quelle esistenti. Per quanto riguarda invece l'inquinamento dell'aria, oggi sappiamo che migliorando la viabilità del sistema tangenziale si eviterà il traffico "stop-and-go", il più inquinante, e secondo vari studi internazionali con un traffico scorrevole a una velocità di circa 80 km/h l'inquina-

In queste pagine: a sinistra, vista aerea del centro di Bologna; sopra la copertura della galleria in vista aerea e prospettica.

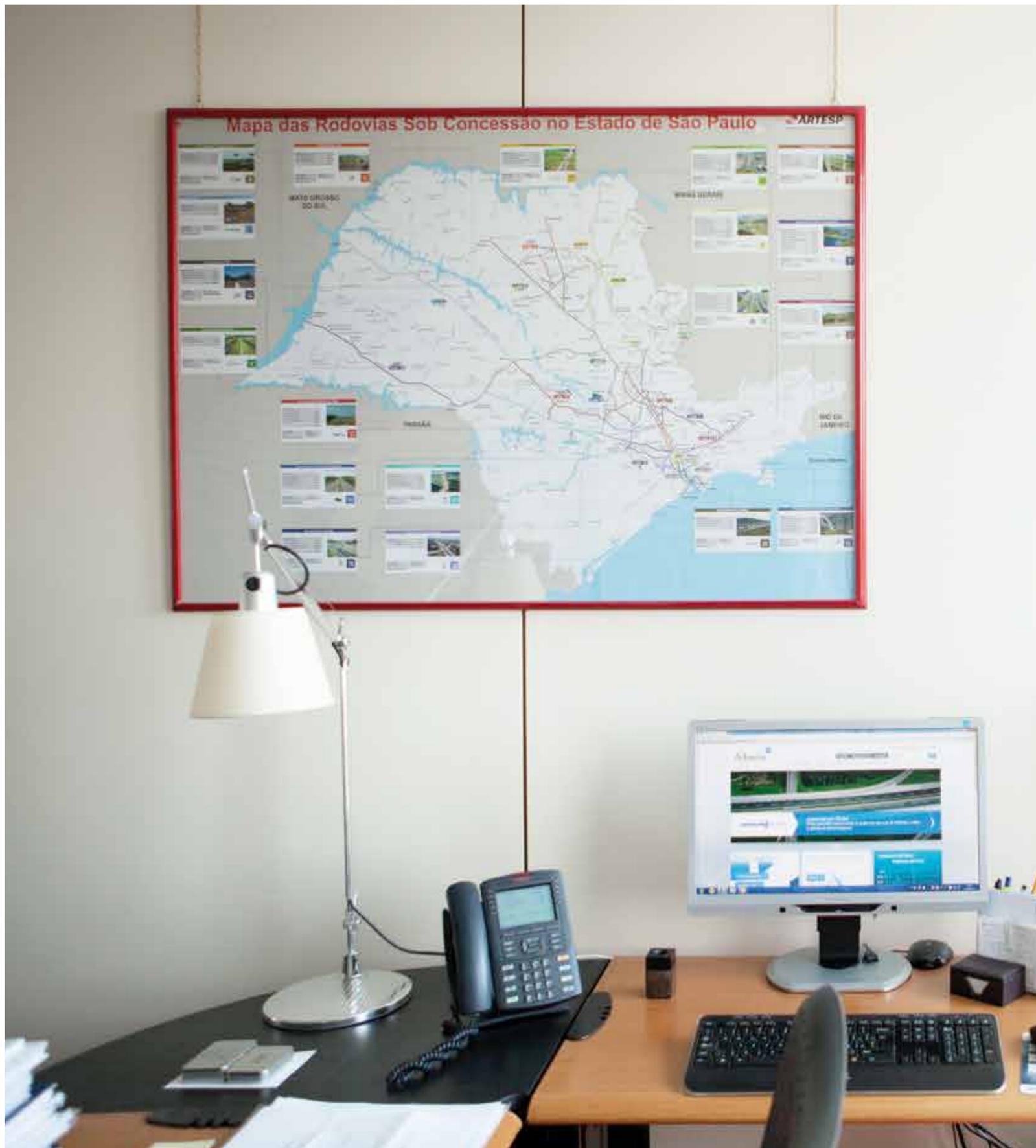
mento si ridurrà del 30%. Il resto lo faranno le case produttrici: dall'inizio del 2000 a oggi alcuni rapporti stimano che oltre il 50% dell'inquinamento sia stato ridotto proprio dai miglioramenti introdotti sui nuovi modelli di automobili». Il Passante di Bologna è già pronto a fare scuola. «Dal confronto alla valutazione fino al progetto definitivo potremmo metterci un anno e mezzo» spera Tomasi. «Per un'opera da 650 milioni di euro sarebbe una prima assoluta, ma prima di cantare vittoria puntiamo a chiudere tutto nei prossimi sette mesi, per aprire i cantieri a novembre 2017. Sarebbe un grandissimo risultato, d'esempio per altre opere di questo tipo».

CFO. CORPORATE FINANCE AND INVESTOR RELATIONS

LA FORZA DEI NUMERI PER RACCONTARE LA SOLIDITÀ

di *Alessandra Viola*
fotografie *Achille Filipponi*

DA AGORÀ N. 13, 2016



ATLANTIA È LA HOLDING QUOTATA IN BORSA CHE DETIENE LE SOCIETÀ AUTOSTRADE PER L'ITALIA E AEROPORTI DI ROMA. AL SUO INTERNO, UN TEAM DI PROFESSIONISTI DEL SETTORE DELLE INVESTOR RELATIONS LAVORA PER FAR SÌ CHE I RISULTATI E LE STRATEGIE DEL GRUPPO SIANO ADEGUATAMENTE APPREZZATI DAGLI ANALISTI FINANZIARI E DAL MERCATO.

S

Secondo la mitologia greca il titano Atlante reggeva sulle spalle l'intera volta celeste. Un peso non di poco conto, e naturalmente una grande responsabilità. Del resto anche l'atlante, la vertebra che si trova alla base del cranio e ne sostiene il peso, deve il suo nome a questo personaggio e alla condanna che Zeus gli inflisse. Si tratta solo di due tra i molti esempi possibili, alla luce dei quali tuttavia il nome di Atlantia, holding quotata in borsa con una capitalizzazione da 20,2 miliardi di euro a fine 2015, assume un preciso rilievo. «Ci vogliono spalle robuste per sostenere un settore fondamentale per l'economia e lo sviluppo di un intero Paese come le infrastrutture di trasporto» dice Massimo Sonego, Responsabile Corporate Finance e Investor Relations di Atlantia. «Aeroporti e autostrade moderne ed efficienti richiedono continue opere di potenziamento, per mantenerle adeguate alle esigenze della domanda, con ingenti investimenti. Occorrono capacità ingegneristiche d'avanguardia e una solidità finanziaria di grande rilievo. Sviluppare opere complesse come il nuovo avamposto dell'Aeroporto di Fiumicino o la Variante di Valico, fra le più grandi opere mai costruite in Europa per un investi-



Oltre **2000** km
di autostrade gestiti
tra Brasile, India, Cile
e Polonia

20

miliardi di euro
la capitalizzazione
in borsa di Atlantia
a fine 2015

30

miliardi
di titoli
emessi dal Gruppo
tra azioni
e obbligazioni

5

miliardi di euro
il fatturato del 2015



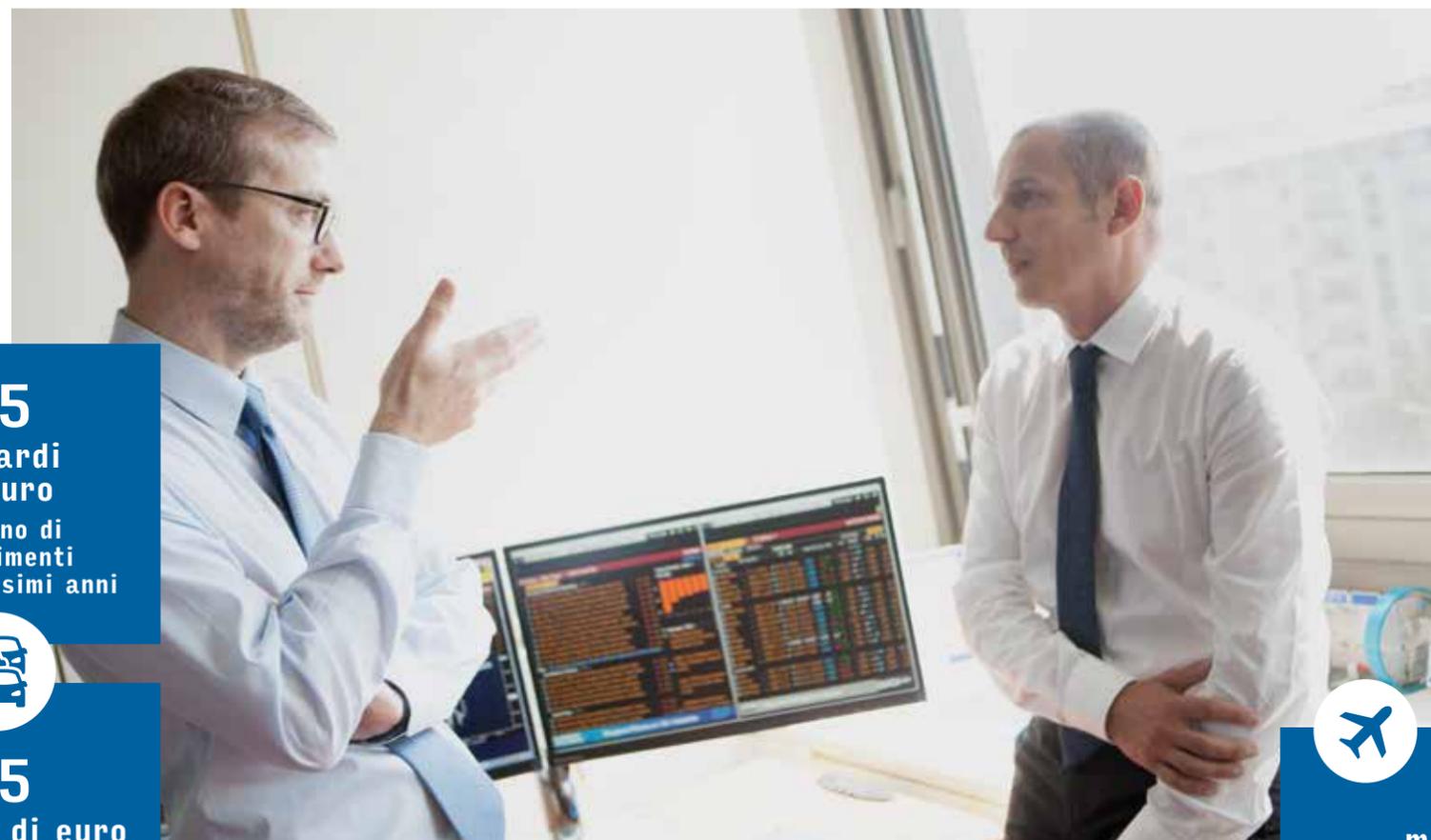
mento di oltre quattro miliardi di euro, richiede non solo di essere dei soggetti affidabili ma anche robustezza finanziaria». Per fare presa sui mercati proponendo investimenti con orizzonti temporali di lungo termine, occorre lavorare a una comunicazione aggiornata, trasparente e convincente, con interventi "personalizzati" per ogni tipo di investitore, dal piccolo risparmiatore al Fondo Sovrano.

La trasparenza è il punto chiave, ma non basta. Il nostro compito è veicolare le informazioni che il management fornisce alla comunità finanziaria, ma anche curare i rapporti con gli investitori

25
miliardi
di euro
il piano di
investimenti
per i prossimi anni



15
miliardi di euro
da investire
nelle autostrade
italiane per i tratti
più congestionati



10
miliardi
di euro
per l'ampliamento
dell'aeroporto
di Fiumicino



Nelle pagine precedenti: gli uffici e Massimo Sonogo, Responsabile Corporate Finance and Investor Relations Atlantia. In queste pagine: sopra, Massimo Sonogo e Domenico Dicuonzo, Responsabile Investor Relations Atlantia; sotto, Daniele Tutino e Ilaria Gioia.

È questa l'attività che i professionisti del settore delle Investor Relations svolgono quotidianamente, fungendo da "cinghia di trasmissione" per far sì che i risultati e le strategie del Gruppo siano presentati in modo da essere adeguatamente apprezzati dagli analisti finanziari e dal mercato. «Finanziare opere come autostrade, scali aeroportuali, valichi e trafori necessita di ampie risorse. Tra azioni e obbligazioni il Gruppo Atlantia ha emesso oltre 30 miliardi di titoli quotati in mercati regolamentati, che rendono vitale mantenere buone relazioni con gli investitori: dobbiamo assicurarli sulla nostra capacità di ritorno economico e di remunerazione del capitale investito, e

questo si fa condividendo obiettivi, strategie e piani d'investimento con la massima trasparenza, oltre che rendicontando puntualmente l'andamento della gestione». Atlantia è oggi una delle principali società italiane, un Gruppo che fa della solidità il suo biglietto da visita, con un fatturato di oltre 5 miliardi di euro nel 2015 e piani di investimento da oltre 25 miliardi di euro nei prossimi anni. Eppure la comunicazione di Atlantia è un sottilissimo gioco di equilibri, a cavallo tra complessi modelli finanziari e la narrazione della vision aziendale, per convincere gli investitori a scommettere su progetti a medio e lungo termine con ritorni economici molto dilazionati nel tempo. «La trasparenza è il punto chiave, ma non basta. Il nostro compito per prima cosa è veicolare le informazioni obbligatorie fornite alla comunità finanziaria in occasioni predefinite, come le assemblee degli azionisti, la presentazione dei risultati annuali e le informative trimestrali sui risultati in termini di performance di traffico, passeggeri, andamento operativo ed economico e finanziario. Ma è anche quello di curare i rapporti direttamente con gli investitori e le agenzie di rating, via mail, in conference call o in occasione di incontri personalizzati e road show. Lo sforzo, nel complesso, è quello di costruire una narrazione proiettata in avanti. Una visione di come evolverà il settore, e quindi di come cambieranno i trasporti, l'economia e in definitiva l'intero Paese da qui a venti o trent'anni». Nei progetti di Atlantia per il prossimo futuro ci sono fino a 15 miliardi di euro di investimenti nelle autostrade italiane per lo "sbottigliamento" dei tratti più congestionati, che si sommano ai 12 miliardi di euro già realizzati e ai 10 miliardi per i lavori di ampliamento dell'aeroporto di Fiumicino che, insieme a quello di Ciampino (rispettivamente 40 e 6 milioni di passeggeri l'anno), è gestito dall'altra grande società controllata: Aeroporti di Roma. «Da un



lato vogliamo agevolare lo scorrimento dei flussi di traffico sui tratti autostradali più congestionati o che in futuro lo diventeranno, come nel caso del passante di Genova. Dall'altro dobbiamo far fronte al ritmo di passeggeri che aumenta, migliorando la connettività di Roma e dell'intero Paese con il mondo: in quest'ambito è strategico il progetto di ampliamento dello scalo di Fiumicino». Per decidere quali progetti finanziare è indispensabile una visione strategica. Anche perché

La nostra strategia di crescita e diversificazione è guidata da alcuni mega trend molto chiari, tra cui la consapevolezza che i Paesi che oggi dimostrano la crescita più elevata si trovano tutti al di fuori dell'Europa, in America Latina o in Asia

dopo avere (idealmente, perché Atlantia ancora non esisteva) mosso i primi passi con la fondazione di Autostrade Concessioni e Costruzioni S.p.A. nel 1950, ed essere cresciuta sul mercato italiano fino a raggiungere le attuali dimensioni, la holding ha iniziato a esportare il suo know how e oggi gestisce più di 2000 chilometri di autostrade tra Brasile, India, Cile e Polonia lavorando al contempo su altri grandi progetti di investimento a Santiago del Cile e nell'area di San Paolo

in Brasile. «La nostra strategia di crescita e diversificazione è guidata da alcuni mega trend, rilevati a livello globale, molto chiari, quali la crescita demografica, la crescita della ricchezza pro capite, il tasso di motorizzazione, la presenza di risorse naturali. Da qui la consapevolezza che i Paesi che oggi dimostrano la crescita più elevata si trovano al di fuori dell'Europa, in America Latina o in Asia. Raccontare all'investitore cosa troverà in questi Paesi e portarlo a investire i suoi capitali con noi al di fuori dell'Europa richiede una comunicazione efficace. Dobbiamo dimostrare che Atlantia ha operato a lungo in Italia ma che oggi è in grado di esportare le sue conoscenze in Paesi ad alto potenziale, dove ci sono crescenti esigenze di mobilità, forti flussi demografici e una crescita dell'economia che i Paesi maturi non hanno più». Convogliare risorse economiche in Paesi in via di sviluppo, farsi garante del consolidamento della loro rete di trasporti e sostenerne dunque la crescita economica: il titano Atlantia ha trovato la sua... strada.

In queste pagine: a sinistra, Ilaria Gioia, Domenico Dicunzio, Antonella Vigliotta, Daniele Tutino, Massimo Chiari, Arianna Pacioni; a destra, Massimo Chiari.

DIREZIONE REALIZZAZIONE OPERE. VARIANTE DI VALICO

L'ITALIA IN "DIRETTISSIMA": UNA SFIDA VINTA

di **Nicola Nosengo**
fotografie **Simone Mizzotti,**
Fabrizio Esposito e Autostrade per l'Italia

DA AGORÀ N. 12, 2016

SCAVARE GALLERIE IN PRESENZA DI FUGHE DI GAS, COSTRUIRE SU UN TERRITORIO CON CARATTERISTICHE IDROGEOLOGICHE COMPLESSE, LAVORARE IN SICUREZZA E MANTENERE UN DIALOGO CON LE COMUNITÀ: LA VARIANTE DI VALICO È STATA PROBABILMENTE UNA DELLE SFIDE PIÙ COMPLESSE AFFRONTATE NEGLI ULTIMI ANNI. MA RAGGIUNGERE OBIETTIVI IMPORTANTI PORTA GRANDI SODDISFAZIONI, COME QUELLE DI CHI NE HA SEGUITO I LAVORI E OGGI VEDE REALIZZARSI UN'INFRASTRUTTURA E UN SOGNO.



Q

«Questo è un progetto che non si è fatto mai mancare niente». Così Stefano Storoni sintetizza la storia della Variante di Valico, di cui è stato, per molti anni e fino all'inaugurazione del 23 dicembre 2015, Responsabile di Area di Autostrade per l'Italia. Si riferisce alle tante difficoltà che hanno costellato un progetto partito nel lontano 1982, anno della prima proposta di un percorso alternativo da affiancare all'impervio e spesso congestionato tracciato dell'A1 tra Sasso Marconi e Barberino del Mugello. Alcune di quelle difficoltà sono entrate abbondantemente nelle cronache giornalistiche: il percorso a ostacoli dell'iter autorizzativo, i rapporti non sempre facili con le comunità del territorio. Ma altre, forse meno conosciute, erano connaturate a un progetto di complessità tecnica inedita, tutt'altro paio di maniche rispetto al tracciato storico, posto 226 metri più in alto. Storoni parla con grande rispetto di chi negli anni Sessanta realizzò quel tratto di autostrada, anche per ragioni biografiche. «Mio padre lavorò come amministrativo alla costruzione dell'A1, e il mio primo mese di vita lo passai in carrozzina a Barberino

Nella pagina precedente: il nuovo Viadotto Aglio della Variante di Valico. In questa pagina: Monica Stracquadanio e Raffaele Cerciello; Stefano Storoni; Calogero Merlo; gli uffici con Alfredo Melazzo, Serena Raffaelli e Massimo Mapelli.

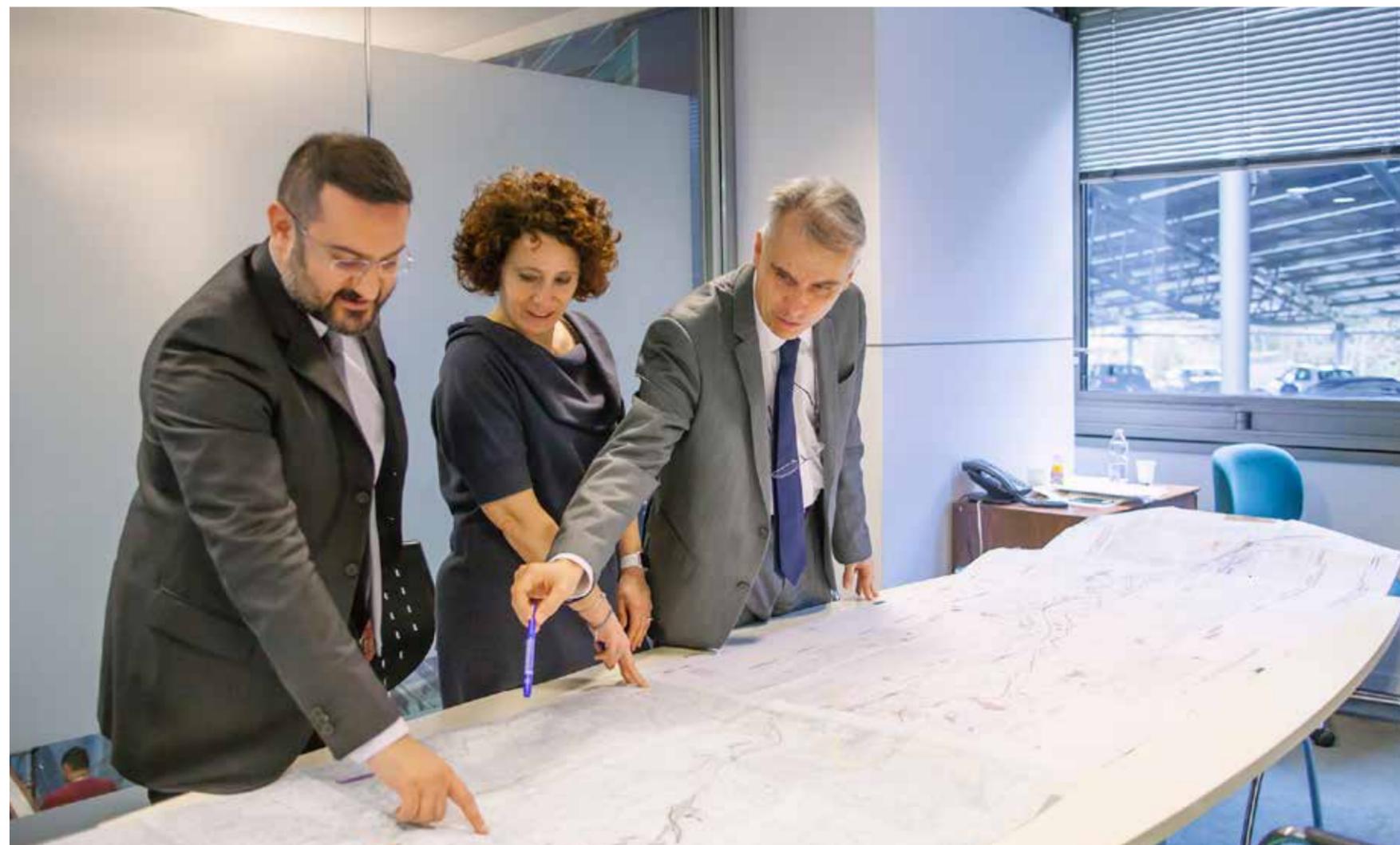


del Mugello» racconta. Ma è un fatto che, se l'autostrada storica seguiva molto di più l'orografia del territorio ed era tutta un saliscendi in modo da minimizzare le gallerie, con la Variante di Valico diventa possibile attraversare il tratto più impervio dell'Appennino tosco-emiliano senza quasi avvertire dislivelli e grandi curve. Per riuscirci sono stati scavati quasi 8 milioni di metri cubi, per fare posto a gallerie con superfici di scavo fino a 200 metri quadrati, uno sforzo che non ha nulla da invidiare ai più celebrati trafori alpini. «E l'Appennino è un contesto molto più difficile» spiega Storoni. «Un conto è scavare grandi gallerie nelle Alpi, dove si lavora su roccia dura, che resiste facilmente anche a grandi volumi di scavo. Ma l'Appennino è un coacervo di frane, movimenti attivi e latenti del terreno». I nu-

In questa pagina: da sinistra a destra, Paolo Grimaldi, Ciro Di Gabriele, Roberto Persio, Michele Roberti, il Direttore Investimenti e Infrastrutture Alberto Selleri, Francesca Fatteschi, Alfredo Melazzo, Serena Raffaelli, Massimo Mapelli, Giuseppe Di Giulio e Stefano Storoni.

Lavorare in assetto antideflagrante vuol dire che tutte le macchine che entrano in galleria devono essere prive di punti che si surriscaldano o che possono produrre scintille. E per macchine che devono scavare nella roccia non è un requisito banale

meri parlano chiaro, come ricordano Francesca Fatteschi e Giuseppe Di Giulio, che per Autostrade hanno seguito rispettivamente i lotti in territorio emiliano e toscano. In pochi mesi nel 2013, in una fase cruciale dei lavori, ci sono state 3500 frane nella sola area emiliana. Aggiungiamo la sismicità della zona e un contesto idrogeologico difficile, con torrenti e corsi d'acqua ovunque. L'inaccessibilità di alcune valli, che ha costretto spesso a realizzare una viabilità su misura. E per finire la presenza di gas metano e di benzene nell'ammasso roccioso. Difficile dar torto a Storoni: la Variante non si è davvero fatta mancare nulla, costringendo tutti – il team di Autostrade, la Direzione lavori, le ditte vincitrici degli appalti – a un *tour de force* umano e tecnologico. Trenta milioni di ore lavorate, dietro le quali ci sono migliaia di persone. I numeri più impressionanti sono quelli delle gallerie. A cominciare dalla Galleria di Base, tra Badia Nuova e Firenzuola, che con i suoi 8,7 chilometri di lunghezza e superfici di scavo di 180 metri quadrati per ogni carreggiata è un pezzo unico a livello mondiale. «È stato il primo lotto su cui sono iniziati i lavori, ormai circa 11 anni fa» ricorda Di Giulio. «Anche in questa galleria la presenza di gas ha posto grandi problemi, costringendoci a installare un sistema di areazione e lavaggio dell'aria senza precedenti, e un monitoraggio costante per scegliere in ogni tratto la tecnologia di scavo più sicura: a volte gli escavatori, a volte gli esplosivi». Poi le gallerie Sparvo e Val di Sambro, più corte ma con superfici di scavo fino a 200 metri quadrati. E forse niente rappresenta le sfide tecnologiche poste da quest'opera come la fresa usata per scavare la galleria Sparvo. Una macchina realizzata appositamente dopo un lungo lavoro di ricerca svolto da Autostrade assieme ad AUSL e Università di Bologna, e alla ditta appaltatrice Vianini-TOTO, per individuare una soluzione che consentisse di scavare in assoluta si-



In queste pagine:
i Responsabili
del Procedimento
Giuseppe Di Giulio e
Francesca Fatteschi
e il Responsabile
di Area Stefano
Storoni.

curezza volumi così grandi in assetto “antideflagrante”, indispensabile in presenza di gas potenzialmente esplosivi. «Lavorare in assetto antideflagrante vuol dire che tutte le macchine che entrano in galleria devono essere prive di punti di innesco, cioè di punti che si surriscaldano o che possono produrre scintille» spiega Storoni. E per macchine che devono scavare nella roccia non è un requisito banale. Un adeguamento molto costoso, a cui si aggiunge il fatto che ciò che veniva estratto dal fronte della fresa veniva convogliato in un nastro e in un tubo in modo che tutto l'eventuale gas metano vi rimanesse confinato. Dai lavori per la galleria Val di Sambro, invece, è venuto il momento più difficile di tutta la storia dell'opera. La

La Variante non si è davvero fatta mancare nulla, costringendo tutti a un tour de force umano e tecnologico. Trenta milioni di ore lavorate, da migliaia di persone

scena si svolge nella primavera del 2012. Alla Prefettura di Bologna, Autostrade si trova a fronteggiare i rappresentanti di diversi enti del territorio. C'è timore a Ripoli, borgo del comune di San Benedetto Val di Sambro, nel tratto emiliano, per alcuni movimenti registrati durante i lavori di scavo della galleria. Addirittura il Consiglio Regionale chiede di fermare i lavori di scavo: ciò avrebbe significato di fatto bloccare per lungo tempo il completamento della Variante. Il gruppo di lavoro organizzato in Prefettura contrappone tempestivamente i pareri di ISPRA (Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale) e CNR (Consiglio Nazionale delle Ricerche) che escludono la possibilità di eventi catastrofici. Dopo un confronto che Storoni ricorda “durissimo”, riescono a convincere Prefetto e Istituzioni a far proseguire i lavori. «Alla fine i fatti ci hanno dato ragione» dice oggi Storoni. «I movimenti si sono stabilizzati, come avevano detto i nostri esperti, una volta completati gli scavi delle gallerie, e oggi stanno gradualmente tendendo a zero». La parte visibile del percorso, ovvero i viadotti, non è stata da meno. Anche qui, la squadra ha dovuto scegliere





In questa pagina:
da sinistra, Ciro
Di Gabriele, Paolo
Grimaldi, Roberto
Persio, Alfredo
Melazzo, Serena
Raffaelli, Michele
Roberti, Massimo
Mapelli.

Grazie a una costante opera di sensibilizzazione dei lavoratori, abbiamo ottenuto un vistoso calo degli incidenti per tutti gli ultimi anni dell'opera e nessun infortunio negli ultimi 30 giorni prima dell'inaugurazione, in cui venivano posati 1.600.000 metri quadrati di pavimentazioni, 850 t di acciaio, 460 chilometri di cavi e oltre 1000 apparecchiature impiantistiche

ogni volta la tecnologia costruttiva più adatta per scavalcare quelle valli alte, strette e lunghe che caratterizzano l'Appennino tosco-emiliano. Per la maggior parte i viadotti della Variante sono stati realizzati con travi continue varate a spinta, in cui gli impalcati che diventeranno i ponti vengono issati su dei martinetti e spinti su degli scivoli fino alla loro sede. Non è stato così per il viadotto Aglio, il più complesso: posto all'altezza di Barberino, è il più spettacolare con un'altezza massima di 600 metri totali, e con luci di campata, ovvero l'intervallo tra un pilone e il successivo, fino a 148 metri. Per questo viadotto è stata usata la tecnologia Dywidag, in cui prima si realizza la pila partendo dal fondo della valle, fino all'altezza dell'impalcato. Una volta arrivati lì, si aggiungono via via a destra e sinistra pezzi di impalcato, fino ad arrivare a metà della campata. Stessa cosa con la pila successiva. Il risultato, spiega Di Giulio, è che a un certo punto ci si ritrova con "terrazze" sospese nel vuoto, lunghe – nel caso della campata più am-

pia – la bellezza di 74 metri. Tutta la struttura deve essere progettata per resistere a quella breve ma delicata fase in cui l'altra metà della campata non c'è ancora, e le forze in gioco sono completamente diverse da quelle dell'opera definitiva. Forse, però, la soddisfazione più grande non è venuta dalla tecnologia, ma dall'aver garantito che l'ultima fase dei lavori si concludesse senza nessun infortunio. Questo anche grazie a una costante opera di sensibilizzazione dei lavoratori, basata su un programma di premi – per singoli lavoratori e per squadre – a chi si distingueva per adesione alle norme di sicurezza, o alle squadre che segnalavano i "quasi infortuni". Risultato: un vistoso calo degli incidenti per tutti gli ultimi anni dell'opera e nessun infortunio in quegli ultimi, concitati e delicati 30 giorni prima dell'inaugurazione, in cui venivano posati 1.600.000 metri quadrati di pavimentazioni, 850 tonnellate di acciaio, 460 chilometri di cavi e oltre 1000 apparecchiature impiantistiche. «L'attenzione alla sicurezza è stata in testa alle nostre preoccupazioni, sempre» conferma Fatteschi. «Anche negli ultimi giorni, quando si lavorava a rotta di collo per aprire entro la scadenza, siamo stati attentissimi e giravamo costantemente per i cantieri. Era proprio allora che la foga degli ultimi momenti creava il rischio di distrazioni che potevano diventare incidenti». Ora che i riflettori si sono abbassati, il lavoro di Storoni, Fatteschi e Di Giulio – e di tutta la loro squadra – non è finito: ci sono da completare il casello di Firenzuolo – la cui apertura è imminente –, i raccordi con la viabilità locale, le opere per il territorio – viabilità locali, sistemazioni idrauliche, sistemazioni di movimenti franosi, piste ciclabili, opere a verde, parcheggi. Ma già ora migliaia di automobilisti attraversano ogni giorno una catena montuosa senza nemmeno accorgersene, ed è forse il più bel complimento che si possa fare a quest'opera.



DIREZIONE AREE DI SERVIZIO

LA SOSTA DIVENTA UN MOMENTO DI QUALITÀ

di **Davide Coero Borga**
fotografie **Valerio Muscella** e **Autostrade per l'Italia**

DA AGORÀ N. 11, 2016

LA PAUSA È CORROBORANTE, È PARTE ESSENZIALE DEL VIAGGIO, LO RENDE PIÙ FACILE E DIVERTENTE. È PER QUESTO CHE LE AREE DI SERVIZIO DI AUTOSTRADE PER L'ITALIA SONO COSÌ IMPORTANTI E GESTITE CON ESTREMA CURA. PERCHÉ LA SOSTA DEVE ESSERE QUALCOSA DI PIÙ DI UN SEMPLICE MOMENTO DI RIPOSO DAL VIAGGIO: PUÒ DIVENTARE UNA VERA E PROPRIA OCCASIONE PER ARRICCHIRLO, ANCHE DI NUOVE IDEE.

C

«Ci vediamo al Cantagallo». Il pranzo della domenica i bolognesi lo venivano a consumare qui. Nell'Area di Servizio più grande d'Italia, nel cuore dell'Autostrada del Sole, appena inaugurata, in quelli che erano i primi anni Sessanta. Sembrava una gigantesca astronave venuta dallo spazio profondo e atterrata sull'Emilia operaia: l'Area di Servizio di Cantagallo, a Casalecchio di Reno (BO), che per tanti italiani è stata forse una delle più vivide incarnazioni dell'idea di futuro. Il fiume di auto che correva in entrambe le direzioni e i bambini con il naso incollato alla finestra a guardare lo spettacolo del progresso. A quattro ruote. Oggi, mezzo secolo più tardi, eccolo ancora qui: il futuro. Sono 400 milioni i viaggiatori su quattro ruote che ogni anno sostano in una delle oltre duecento Aree di Servizio sparse per tutto lo Stivale sulla rete di Autostrade per l'Italia. Ben 205 – se vogliamo essere precisi – buone ragioni per prendersi una pausa dal viaggio. Meno di 30 chilometri a separarle una dall'altra. Con 87 ristoranti aperti tutti i giorni e 8000 persone al lavoro per garantire sempre un servizio di qualità. L'Area di Servizio segna il passo del progresso, dell'innovazione, rinnovando il

Nelle pagine precedenti: da sinistra a destra, Michele Maltese, Fabrizio Maturi, Francesco Dipalma, Cristiano Mandolesi, Giorgio Moroni, Daniele Bisogno, Claudio Ricci, Giovanni Niccoli, il Direttore ADS Luca Ungaro, Antonio Vassallo, Roberto Magara, Stefano Catolino, Salvatore Pepe, Valerio Fusco, Eugenio Del Prete, Marta Martone. Seduti: Rita Sonetto, Francesca Rega, Teresa Vurro, Donatella Natalini, Anna Maria Portantiero, Chiara Lantieri. In queste pagine: Luca Ungaro; a destra, Giorgio Moroni, Francesco Dipalma, Valerio Fusco, Stefano Catolino.

rapporto con il territorio e fornendo un servizio eccellente in quella che nell'economia del viaggio è poco più che una pausa. Una manciata di minuti per sgranchire le gambe, mangiare un boccone, prendere un caffè. Ne abbiamo parlato con Giorgio Moroni, responsabile Sviluppo e Gestione Aree di Servizio, e Claudio Ricci, amministratore delegato di Giove Clear. «In poco più di dieci anni Autostrade per l'Italia, in collaborazione con i partner commerciali, ha investito un miliardo di euro per ristrutturare e riqualificare completamente l'intero sistema delle Aree di Servizio», spiega Moroni. «Abbiamo realizzato nove strutture ex novo e ampliato considerevolmente gli spazi dedicati alle strutture commerciali (+44% della superficie) e al parcheggio di autovetture e mezzi pesanti. Ma anche Wi-Fi gratuito in tutte le Aree di Servizio della rete, spazi dedicati ai camperisti, truck center, aree gioco esterne e interne ai locali ristoro, e spazi aperti per gli animali domestici. Senza dimenticare i parcheggi coperti e le zone di sosta attrezzate per chi sceglie di rimanere all'aperto. A tale proposito abbiamo lanciato e stiamo implementando progetti di *landscaping*, come creare zone d'ombra non solo mediante la piantumazione di alberi ma an-



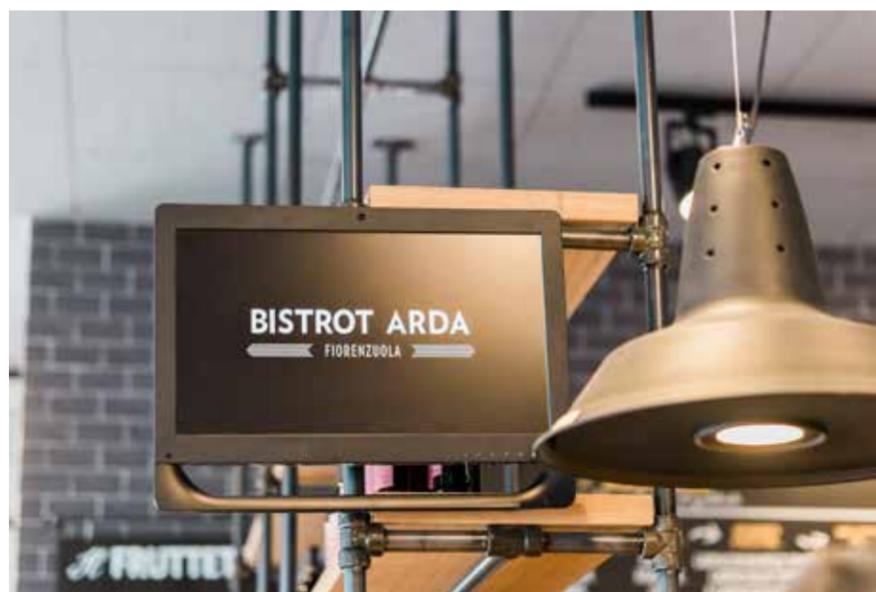
Sono 400 milioni i viaggiatori su quattro ruote che ogni anno sostano in una delle oltre duecento Aree di Servizio sparse per tutto lo Stivale sulla rete di Autostrade per l'Italia



L'Area di Servizio continua a essere una finestra sul futuro, come lo è stata negli anni Sessanta. È un centro servizi d'avanguardia, e insieme un grandissimo esempio di Responsabilità Sociale d'Impresa

che con gli stalli ombreggiati». La sosta in Area di Servizio è nell'immaginario di molti una fermata "obbligata", dove fare rifornimento di carburante e ripartire. Ma cosa succede quando la continuità nell'erogazione dei servizi si accompagna a verifiche della performance di vendita e di qualità del servizio? Quali processi virtuosi si innescano se al costante collaudo degli impianti e la pulizia di spazi comuni e toilette si affianca un monitoraggio della concorrenza fuori autostrada di centri commerciali, outlet, pompe bianche? Cosa cambia quando il viaggiatore "sceglie" di proposito il posto dove sostare dopo aver letto con attenzione uno dei 53 ledwall che, sulla rete Autostrade per l'Italia, mettono a confronto in tempo reale (tutto in chiaro, si tratta di un sistema online condiviso con il Ministero dello Sviluppo Economico) il prezzo self-service di benzina e gasolio su quattro Aree di Servizio consecutive?

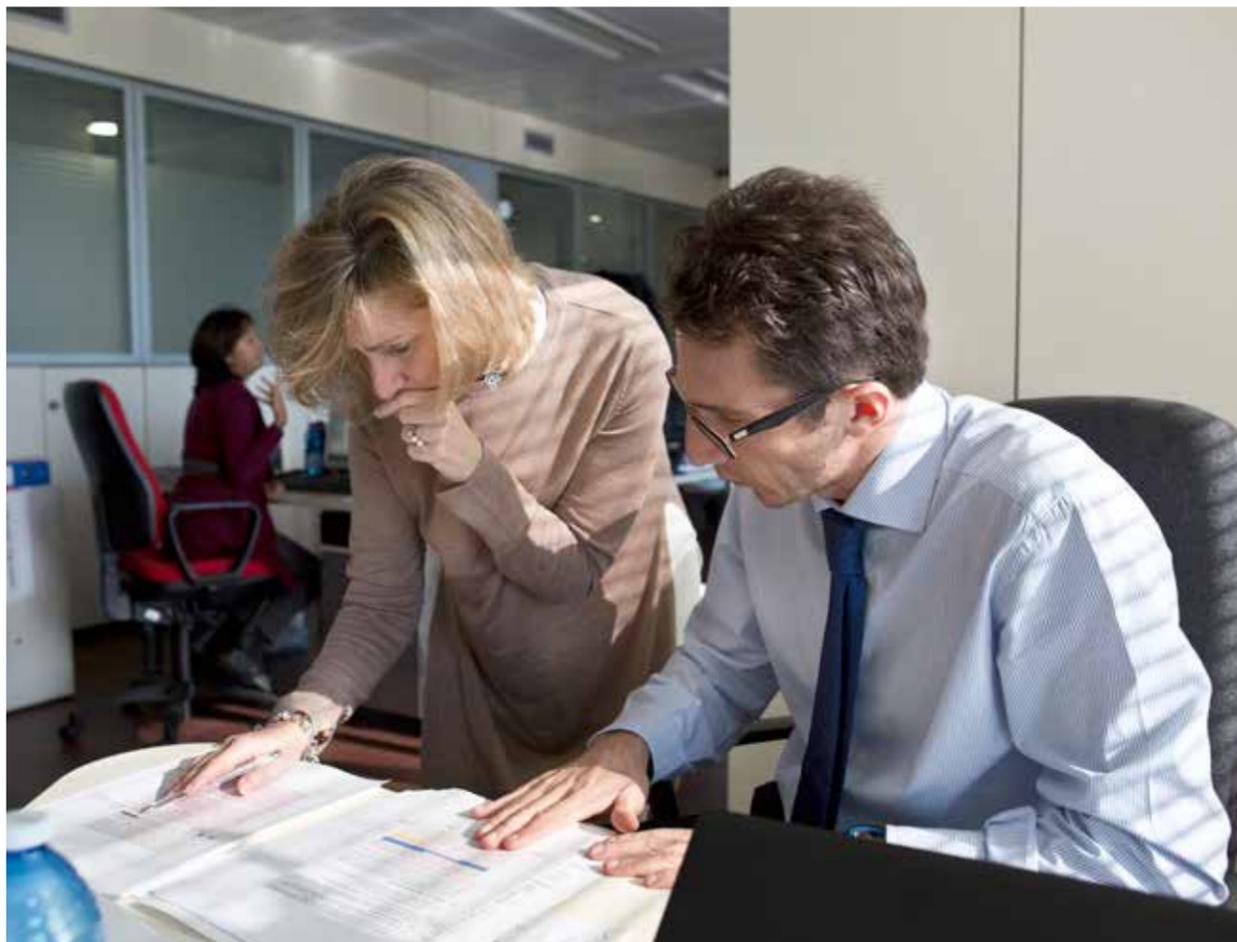
«Stiamo parlando di qualcosa di radical-



mente diverso da quello che, girando in auto, possiamo trovare nel resto d'Europa», spiega Moroni. «Non è un caso se il modo in cui le Aree di Servizio italiane sono state concepite e strutturate ha fatto di Autostrade per l'Italia il benchmark per il mercato estero». Qui non si installano pompe di benzina. Qui si costruisce un luogo fatto per accogliere. Fast food per chi va di fretta. Ma anche Bistrot per chi preferisce un approccio "slow": valorizzazione delle tradizioni gastronomiche del territorio e recupero di lavorazioni artigianali. Viviamo in un Paese meraviglioso ed è giusto che lo straordinario patrimonio artistico, culturale, ambientale ed

In queste pagine:
l'Area di Servizio
del ponte Arda.

enogastronomico di cui l'Italia è portatrice venga veicolato sulla più grande delle infrastrutture che permette a chi arriva da fuori (ma anche a chi ci abita e ancora non lo conosce) di scoprirlo e amarlo. E allora ecco che quella che saremmo tentati di apostrofare come un "non luogo", una parentesi di viaggio – l'Area di Servizio – si rivela uno spazio ricco, in cui anche la cultura trova una sua dimensione. Una vetrina per il territorio, che può "agganciare" chi è di passaggio offrendo un ventaglio di esperienze in funzione del tempo disponibile, come nel caso della fortunata iniziativa di marketing territoriale "Sei in un Paese meraviglioso". Un mercato ben fornito di prodotti locali, a chilometro zero, e offerte commerciali in linea con quanto potremmo trovare in centro città. Un sistema, come nella nuova struttura realizzata nell'Area di Servizio Villoresi Est, all'insegna della sostenibilità, che risponde a progetti interamente realizzati secondo standard di efficienza energetica e impronta ecologica. Un *business center* con sale conferenze e servizio catering per avere un ufficio in movimento. «L'Area di Servizio continua a essere una finestra sul futuro, come lo è stata negli anni Sessanta», conclude Moroni. «È un centro servizi d'avanguardia, e insieme un grandissimo esempio di Responsabilità Sociale d'Impresa: abbiamo deciso di dire di no alla vendita di alcolici, no alla vendita di materiale pornografico, no all'installazione di slot che possano favorire comportamenti di dipendenza dal gioco. Sono dei "no" che costano, e che farebbero comodo al fatturato di un'azienda, ma che non appartengono al nostro modo di fare impresa». Inoltre, con la fine di giugno si chiude un lungo periodo di gare per rinnovare i servizi oil e non oil, e le offerte commerciali proposte continuano a essere all'insegna della soddisfazione della customer experience e dell'innovazione dei format con un'attenzione ai trend del cosiddetto



away from home. «Il primo Carrefour h24 in Italia è stato aperto a La Pioppa Ovest e adesso è uno dei format che il player francese sta esportando nei grandi centri. Inoltre a Secchia Ovest grazie al connubio con Eataly è nato il format “Eataly x Autogrill”, il primo del canale autostradale: 1150 metri quadrati di eccellenze e corner ristorazione. Per adeguare il locale all’offerta gastronomica tipica di Eataly gli spazi interni sono stati completamente rinnovati e ridefiniti».

«Non dobbiamo aver paura di metterci alla prova», spiega Claudio Ricci, amministratore delegato di Giove Clear, azienda con 450 operai impegnati in oltre 600.000 ore di lavoro all’anno per garantire la pulizia quotidiana di 6 milioni di metri quadrati di piazzali su 166 Aree di Servizio e 132 locali servizi igienici. «La qualità del nostro lavoro deve poter essere valutata direttamente da chi

ne fruisce. Per questo come dirigente ho scelto di mettermi in prima persona a disposizione degli utenti e instaurare un filo diretto con loro». Monitor interattivi tramite i quali il cliente può segnalare, con dei semplici tap sul touchscreen, il disservizio riscontrato in tempo reale agli addetti sull’Area. Un apprezzato servizio SMS per l’invio di suggerimenti e reclami sviluppato di pari passo all’installazione di cartelli, vetrofanie, adesivi in 118 locali toilette della rete. È lo stesso Ricci a rispondere e richiamare vivavoce le persone che scrivono al servizio di Giove Clear per capire meglio cosa non va, come intervenire, o anche solo far sentire a chi è

In queste pagine: il lavoro negli uffici, e l’Area di Servizio Secchia Ovest.

dall’altra parte del filo che le persone ci sono, lavorano e lavorano bene. Il risultato? L’indice delle “visite zero difetti” dei locali servizi igienici puliti da Giove Clear, che sottintende una conformità di tutti gli indicatori di qualità misurati all’interno di una visita, è passato da un 96,6% del 2014 a un ottimo 98,1%. Già, perché le Aree di Servizio sono costantemente monitorate da un ente rilevatore terzo che, con un team di veri e propri agenti in borghese, visita 80 volte l’anno ognuna delle 205 Aree delle rete di Autostrade per l’Italia, segnalando difformità e favorendo immediate azioni correttive. Una sosta a prova di James Bond.



DIREZIONE CENTRALE OPERATIONS.
COORDINAMENTO VIABILITÀ

VIABILITÀ E TECNOLOGIA: L'ANIMA DELLE AUTOSTRADE

di *Antonio Savarese*
foto di *Tommaso Buzzi*

DA AGORÀ N. 10, 2015

COME TUTTE LE INFRASTRUTTURE, LE AUTOSTRADE RICHIEDONO UNA TEMPESTIVA GESTIONE DELLE EMERGENZE, MANUTENZIONE COSTANTE E UN CONTINUO LAVORO DI ADEGUAMENTO ED EVOLUZIONE AI NUOVI STANDARD TECNOLOGICI E NORMATIVI. VI PRESENTIAMO GLI UOMINI CHE LAVORANO DIETRO LE QUINTE PER RENDERE L'INFRASTRUTTURA SEMPRE PIÙ FLUIDA E SICURA.



La rete di Autostrade per l'Italia è molto ampia e ramificata. La sfida più grande è garantire lo svolgimento delle Operations mantenendo la continuità del servizio di viabilità autostradale e riducendo al minimo i disagi per i clienti in viaggio

In queste pagine: da sinistra a destra, Giovanni Mainini, Massimiliano Nigro, Nicola Napolitano, Davide Bergantin, il Direttore Centrale Operations Paolo Berti, Pietro Rossi, Enrico Valeri, Stefano Marigliani, Fabrizia Casola Ceconi, Fabio Lorenzi, Davide Pisa.

L

La rete autostradale è un po' come le grandi arterie e vene del corpo umano: così come queste hanno il compito di portare velocemente il sangue in circolo, allo stesso modo Autostrade lavora per trasportare nel minor tempo possibile, e in modo sicuro, merci e persone. Ma come tutte le infrastrutture, le autostrade richiedono, per funzionare correttamente, una tempestiva gestione delle emergenze, manutenzione costante e un continuo lavoro di adeguamento ed evoluzione ai nuovi standard tecnologici e normativi. E, per farlo, è necessario tenere tutto sotto controllo. Appena entrati nei diversi uffici di Autostrade per l'Italia che si occupano della nostra sicurezza e della viabilità (il Coordinamento Viabilità, il Centro Viabilità e il CNEV - Coordinamento Nazionale Emergenze di Viabilità) quella che si riceve è proprio una sensazione di controllo globale e capillare: sono gli schermi a essere i protagonisti di questa unità, trasmettendo immagini dell'intera rete autostradale. Un vigilare attento.

È Nicola Napolitano - Responsabile della Gestione Traffico all'interno dell'unità Coordinamento Viabilità della Direzione Centrale Operations, a raccontarci qua-



li sono le principali attività del Coordinamento Viabilità: «Il nostro obiettivo è quello di assicurare la corretta gestione della rete attraverso il monitoraggio e il supporto operativo delle nove sedi territoriali di Autostrade per l'Italia (Direzione di Tronco di Genova, Milano, Bologna, Firenze, Fiano Romano, Cassino, Pescara, Bari, Udine), a ciascuna delle quali è affidata la responsabilità della gestione operativa di circa 300 chilometri di autostrade.

I mille occhi della rete

La rete di Autostrade per l'Italia è molto ampia e ramificata, attraversa un territorio complesso e variegato, senza contare che le sue tratte autostradali risalgono a epoche differenti. I numeri relativi al traffico, inoltre, sono molto elevati: nel 2015, hanno circolato 859 milioni di veicoli (tra cui il 17,6% composto da mezzi pesanti), percorrendo 45,5 miliardi di chilometri. Gestire la viabilità, dunque, non è cosa semplice: «La nostra sfida più grande è quella di garantire lo svolgimento delle

Operations mantenendo la continuità del servizio di viabilità autostradale e riducendo al minimo i disagi per i clienti in viaggio» afferma Napolitano. «Ci occupiamo quindi di supportare le Direzioni di Tronco nella pianificazione di cantieri a elevato impatto sul traffico, nelle analisi di incidentalità, nella gestione delle operazioni invernali, dei transiti eccezionali o delle convenzioni con le organizzazioni di soccorso meccanico. Inoltre, nell'ambito degli eventi emergenziali sovraregionali (neviccate diffuse, esodi estivi) alla nostra unità è affidata la gestione della Sala CNEV». Si tratta di una grande stanza, in cui telecamere puntate su singoli tratti di autostrada trasmettono sugli schermi la situazione, permettendo di tenerli sotto controllo nel dettaglio. «Qui ci affianchiamo alle Direzioni di Tronco, monitorando che tutto sia gestito secondo gli standard operativi e con una visione d'insieme, per esempio individuando i percorsi alternativi di lunga percorrenza o coordinando il trasferimento di risorse verso le Direzioni di Tronco più interessate dall'evento». Nonostante l'Italia sia conosciuta all'estero come il Paese del Sole, negli ultimi anni abbiamo visto la neve cadere copiosa sulle autostrade ed è perciò fondamentale, per il lavoro di questo gruppo, la presenza di un servizio meteo interno che si aggiunga a quelli istituzionali: per garantire le previsioni più accurate nella gestione degli eventi nevosi. «Negli anni scorsi siamo arrivati a registrare fino a 260.000 ore neve chilometri (indicatore che misura la durata e l'estensione delle neviccate) in una sola stagione invernale. Abbiamo a disposizione circa 240.000 tonnellate di sale per il trattamento della pavimentazione durante gli eventi nevosi, stoccate in 9 depositi strategici (hub) e 140 depositi tattici (posti neve), e utilizziamo su tutta la rete una flotta di oltre 2000 mezzi operativi antineve (lame sgombraneve, spargitori di sale e mezzi speciali) e fino a 5000



In queste pagine:
a sinistra, Nicola
Napolitano; sopra,
gli uffici.

persone (tra operatori interni e addetti di imprese esterne) impiegate nelle fasi di criticità». Per garantire la sicurezza di tutti noi sono indispensabili investimenti e continue installazioni tecnologiche sull'intera rete: oltre 2500 chilometri di carreggiate coperte con Safety Tutor; 1740 pannelli a messaggio variabile; 3263 telecamere per il monitoraggio del traffico.

Tecnologie a tuttotondo

Uno dei fattori chiave è l'elevato numero di informazioni che vengono gestite e che permettono al Coordinamento Via-



bilità un monitoraggio in tempo reale. È fondamentale l'uso di sistemi informatici per l'acquisizione sul campo delle informazioni e la loro elaborazione.

«Nella gestione della viabilità utilizziamo, sia a livello centrale sia a livello di Direzione di Tronco, molti strumenti informatici all'avanguardia, tutti sviluppati da una società del Gruppo, Autostrade Tech» racconta Napolitano. «In particolare il Sistema Informativo della Viabilità (SIV), un sistema in cui confluiscono tutte le notizie riguardanti gli eventi di viabilità che provengono da una molteplicità di fonti distribuite (telecamere, sensori di monitoraggio traffico, colonnine SOS, operatori dell'esercizio addetti alle attività di viabilità, Polizia Stradale, gli stessi automobilisti, ecc.), per monitorare l'intera rete autostradale. Dal momento della rilevazione, l'evento è inserito nel sistema e da lì gestito fino alla risoluzione, coordinando le attività necessarie sul territorio. Mentre l'utenza è informata in tempo reale su ciò che sta accadendo grazie ai Pannelli a Messaggio Variabile (PMV) e alla molteplicità di canali radio-televisivi utilizzati (Isoradio, RTL 102.5, trasmissione MyWay su Sky, l'app MyWay per smartphone Apple e Android, ecc.). Sono fondamentali inoltre il portale meteo, per l'elaborazione e la diffusione delle infor-

Grazie all'evoluzione tecnologica, oggi i sensori sono integrati direttamente nella logica di funzionamento; basti pensare che una telecamera non solo è in grado di vedere, ma anche di sentire, di riconoscere se c'è un veicolo fermo, se c'è del fumo o del fuoco

mazioni e previsioni meteorologiche, e il sistema BMS per la gestione della flotta dei mezzi per le operazioni invernali, dalla loro convocazione in caso di eventi neve al monitoraggio dei tracciamenti GPS degli stessi mezzi».

Stefano Marigliani, Direttore del I Tronco di Genova, prima Responsabile di Esercizio del IV Tronco di Firenze, racconta entusiasta le innumerevoli potenzialità di queste tecnologie: «Grazie all'evoluzione tecnologica, oggi i sensori sono integrati direttamente nella logica di funzionamento; basti pensare che una telecamera dei nostri giorni non solo è in grado di vedere, ma anche di sentire, di riconoscere se c'è un veicolo fermo, se c'è del fumo o del fuoco. Inoltre i sensori di traffico, non misurano solo il numero di veicoli che passano, ma sviluppano analisi differenziali che, lavorando sulla velocità media, segnalano rallentamenti o il crearsi di code, generando opportuni allarmi nel sistema».

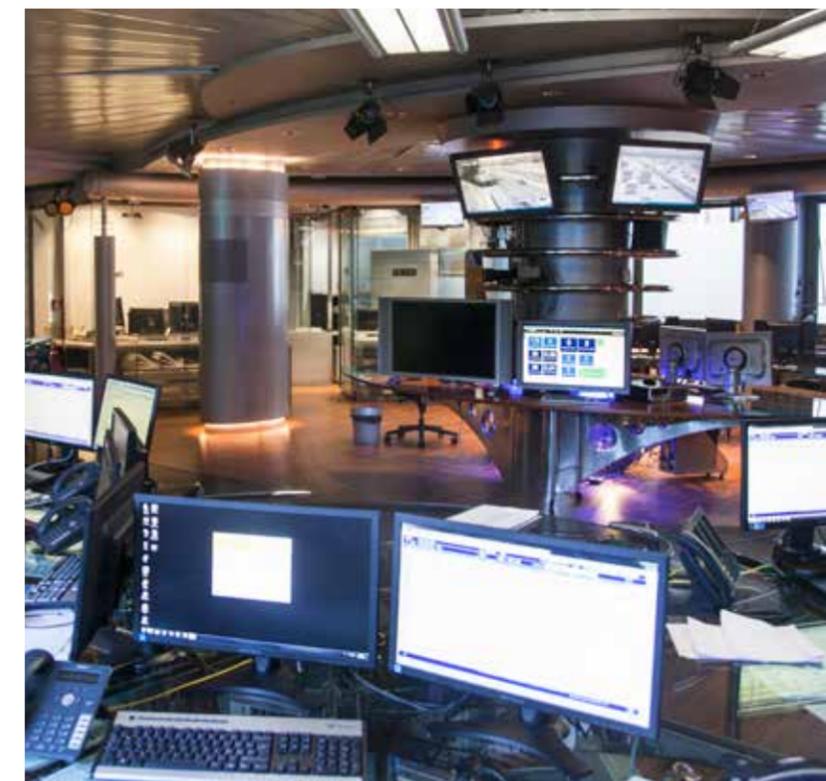
Il fattore umano

Lavorare in Autostrade vuol dire allo stesso tempo garantire il regolare esercizio e far fronte a eventuali emergenze: quanto conta l'organizzazione e quanto il fattore umano? «Il fattore umano conta sempre, tuttavia nel nostro lavoro il vero elemento chiave è l'organizzazione; come in ogni squadra, infatti, il campione può fare la differenza, ma bisogna essere bravi a ricondurre queste esperienze all'interno della società per far sì che l'intera organizzazione adotti le best practice e diventi migliore in un processo di evoluzione continuo» racconta Marigliani.

Spesso il lavoro si compie dietro le quinte: meno uomini sono presenti sul campo meno problemi ci sono. Davide Bergantin, Responsabile di Esercizio del V Tronco di Fiano Romano, racconta come ci si sente a lavorare in questa situazione: «Sono entrato in Autostrade nel 2006 e nonostante fossi una persona che per

In queste pagine:
a sinistra Paolo Berti; sotto, l'interno della sala CNEV.

motivi familiari viaggiava molto, non avevo la percezione della complessità di questo mondo. Dietro i caselli, i pedaggi e i cantieri c'è una realtà fatta di persone, di organizzazione e di programmazione che spesso l'utente non riesce a percepire, ma il nostro è un lavoro bellissimo». Sulle autostrade circola un gran numero di mezzi e uomini (oltre due milioni di veicoli al giorno) e spesso la realtà di quello che potrebbe accadere supera la fantasia. «Ricordo con piacere, perché si è risolto senza conseguenze tragiche, un ciclista tedesco che con nonchalance aveva imboccato la A12 Roma-Civitavecchia o una signora che sbagliando il pedale ha parcheggiato nella zona ristoro di un'Area di Servizio. Insomma proviamo a controllare tutto, ma il fattore umano rimane un aspetto imprevedibile». L'impegno degli uomini dell'Esercizio è silenzioso e lontano dalla luce dei riflettori; la loro grande forza di volontà e l'entusiasmo con cui lavorano garantiscono a tutti noi di viaggiare liberamente e sicuri, protetti da chi vigila sulle strade.



DIREZIONE RELAZIONI ESTERNE
AFFARI ISTITUZIONALI
E MARKETING. MYWAY

TUTTO IL MONDO DI AUTOSTRADE IN TV

di *Davide Coero Borga*
fotografie di *Carlotta Petracci*
e *Autostrade per l'Italia*

DA AGORÀ N. 9, 2015

INFORMAZIONI IN TEMPO REALE SUL TRAFFICO AUTOSTRADALE. MA ANCHE CONSIGLI PER IL VIAGGIO, TREND SU CODE E INCIDENTI, SUGGERIMENTI PER SCOPRIRE LE BELLEZZE INTORNO ALL'AUTOSTRADA. FANTASCIENZA? PER NIENTE, SOLO TELEVISIONE. QUELLA CHE AUTOSTRADE PER L'ITALIA HA CREATO NEL 2013 E CHE È DIVENTATA UNA COMPAGNA INDISPENSABILE PER OGNI VIAGGIATORE.





I

Nelle pagine precedenti: Elena Ramognino e Marco Zanetti, della redazione MyWay. In queste pagine: sopra, al centro il Direttore Relazioni Esterne, Affari Istituzionali e Marketing di Autostrade per l'Italia Francesco Delzio con la redazione di MyWay e Massimo Iossa, Responsabile Marketing e Qualità del Servizio. A destra: le anchor di MyWay Marilù Pipitone, Elena Ramognino, Federica Ambrogio, Elisa Sciuto ed Eleonora Arosio.

Immaginate un servizio di informazione costante sul traffico, capace di raccontare non solo quanto succede sulla rete autostradale italiana, bensì di immaginare cosa sta per succedere al traffico su strada: dove si sta per creare un imbottigliamento, dove invece la situazione guadagna scorrevolezza, qual è la solu-

zione più smart per raggiungere la vostra destinazione. Immaginate un servizio di previsione della viabilità, un sistema di navigazione così intelligente da conoscere il trend del traffico, un consulente dedicato che offre soluzioni nell'immediato. Fantascienza? Previsioni serie e affidabili sulla viabilità oggi le possiamo fare. Davvero. Presidio continuo della rete, informazioni in tempo reale, coordinamento degli interventi ordinari e straordinari sulle strade ci consentono di avere una mappatura completa del flusso di autoveicoli sul territorio, una descrizione tanto puntuale da consentire l'elaborazione di una previsione concreta del traffico. Autostrade per l'Italia, all'avanguardia da sempre sul tema viabilità, è stata la prima a raccontare il trend del traffico sulla sua rete autostradale. E il medium scelto per comunicare informazioni e previsioni sulla viabilità è la tv, con il primo canale televisivo interamente dedicato all'infor-

MyWay va in onda tutti i giorni, tutto l'anno sul canale meteo della piattaforma, SkyMeteo24 e sul canale all news SkyTG24



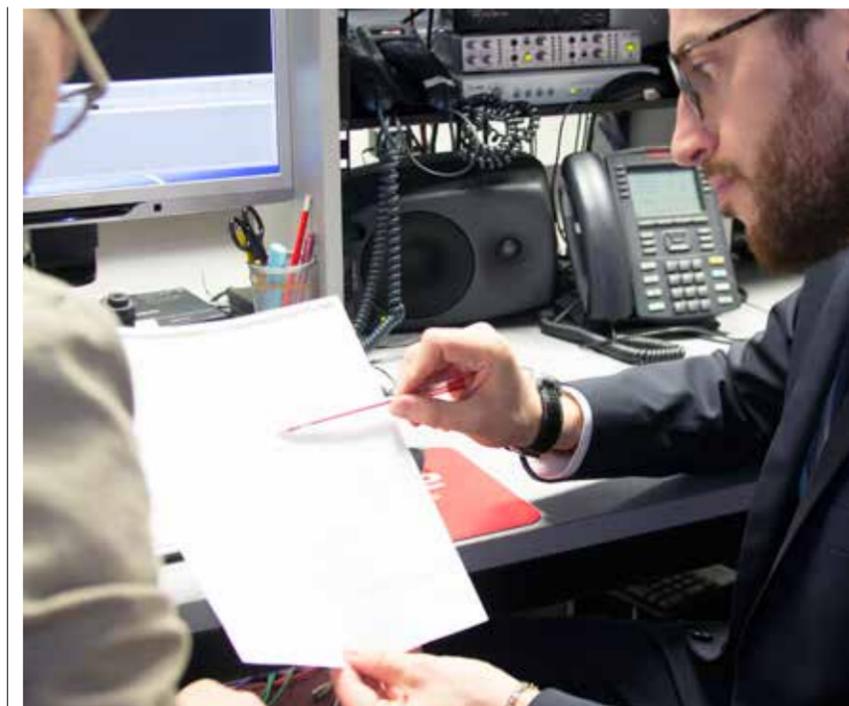
mazione su viabilità in autostrada e attorno alle grandi città, con aggiornamenti in tempo reale: MyWay.

MyWay nasce da un'idea di Francesco Delzio, Direttore Relazioni Esterne, Affari Istituzionali e Marketing di Atlantia e Autostrade per l'Italia, sviluppata insieme a Massimo Iossa, Responsabile Marketing e Qualità del Servizio e in partnership con Sky. Da dicembre 2013 va in onda tutti i giorni, tutto l'anno sul

canale meteo della piattaforma, SkyMeteo24 e sul canale all news SkyTG24, che oggi viene trasmesso con le edizioni principali del telegiornale anche in chiaro sul canale 50 del digitale terrestre. In tutto 30 collegamenti quotidiani e, dal lunedì al venerdì, due focus sulla viabilità attorno alle grandi città per SkyTG24. E MyWay è visibile anche su www.autostrade.it, sul sito web di SkyTG24 e anche nelle zone ristoro delle principali Aree di Servizio



Immaginate un servizio di previsione della viabilità, un sistema di navigazione così intelligente da conoscere il trend del traffico, un consulente dedicato che offre soluzioni nell'immediato. Fantascienza?



Prima di MyWay, le informazioni sul traffico sono state un tema quasi esclusivo della radio. Oggi il racconto della viabilità italiana passa via tv. Con una marcia in più: la capacità di descrivere cosa sta per succedere sulla strada

della rete autostradale (oltre 100), grazie al canale televisivo dedicato Infomoving. In redazione una squadra tutta al femminile, con cinque anchor – Elena Ramognino, Federica Ambrogio, Elisa Sciuto, Marilù Pipitone ed Eleonora Arosio – volto televisivo di Autostrade per l'Italia, e sette responsabili di produzione: Daniela Lello, Chiara Tomassetti, Veronica Sprizzi, Delia La Sala, Laura Collura, Mariosa Centrone e Mariangela Rodà. A coordinare il team Marco Zanetti, Responsabile di Contenuti e Produzione MyWay. «L'idea di portare l'informazione sul traffico in tv ha preso piede nel corso del 2013, quando Autostrade per l'Italia ha ricostruito una mappatura dei bisogni dell'utenza», spiega Zanetti. «Abbiamo scoperto che, come le persone controllano il meteo in televisione prima di intraprendere un viaggio importante o, più banalmente, prima di cominciare la giornata, così esiste un bisogno di previsioni sul traffico che si potrà trovare una volta saliti in macchina».

Prima di MyWay, le informazioni sul traffico sono state un tema ad appannaggio quasi esclusivo della radio. «Oggi, grazie al contatto quotidiano e costante con le nove sale radio presenti sulla rete, e una rete di telecamere capillare – vengono utilizzate oltre mille telecamere, più di mille obiettivi puntati sulle autostrade italiane – riusciamo a conoscere nel dettaglio cosa sta avvenendo e cosa avverrà... quindi a raccontare l'evoluzione delle notizie nei testi redatti dalla nostra redazione», continua Zanetti. Il racconto della viabilità italiana passa via tv. Con una marcia in più: la capacità di descrivere cosa sta per succedere sulla strada. «MyWay fa questo. Cerca di capire come si muovono gli automobilisti sulla rete, cosa Autostrade per l'Italia sta già facendo per risolvere il problema e cosa sta per succedere sulla rete autostradale», prosegue Zanetti. «Non possiamo fermarci a una mera descrizione puntuale dello

In queste pagine: la sede, lo studio e gli uffici.

stato dell'arte. Abbiamo la necessità di comunicare ai viaggiatori – e soprattutto a chi sta per mettersi in viaggio – come una situazione di congestione viene gestita dalle nostre squadre operative e mezzi di soccorso, quali sono i tempi per il ripristino della regolarità e quali sono i percorsi alternativi che consigliamo per aggirare il problema. Tutto già prima di partire».

Da questo punto di vista MyWay è molto più di info traffico. Con MyWay Au-

Il nostro valore aggiunto è conoscere i trend di traffico e sapere quando e dove possono crearsi addensamenti

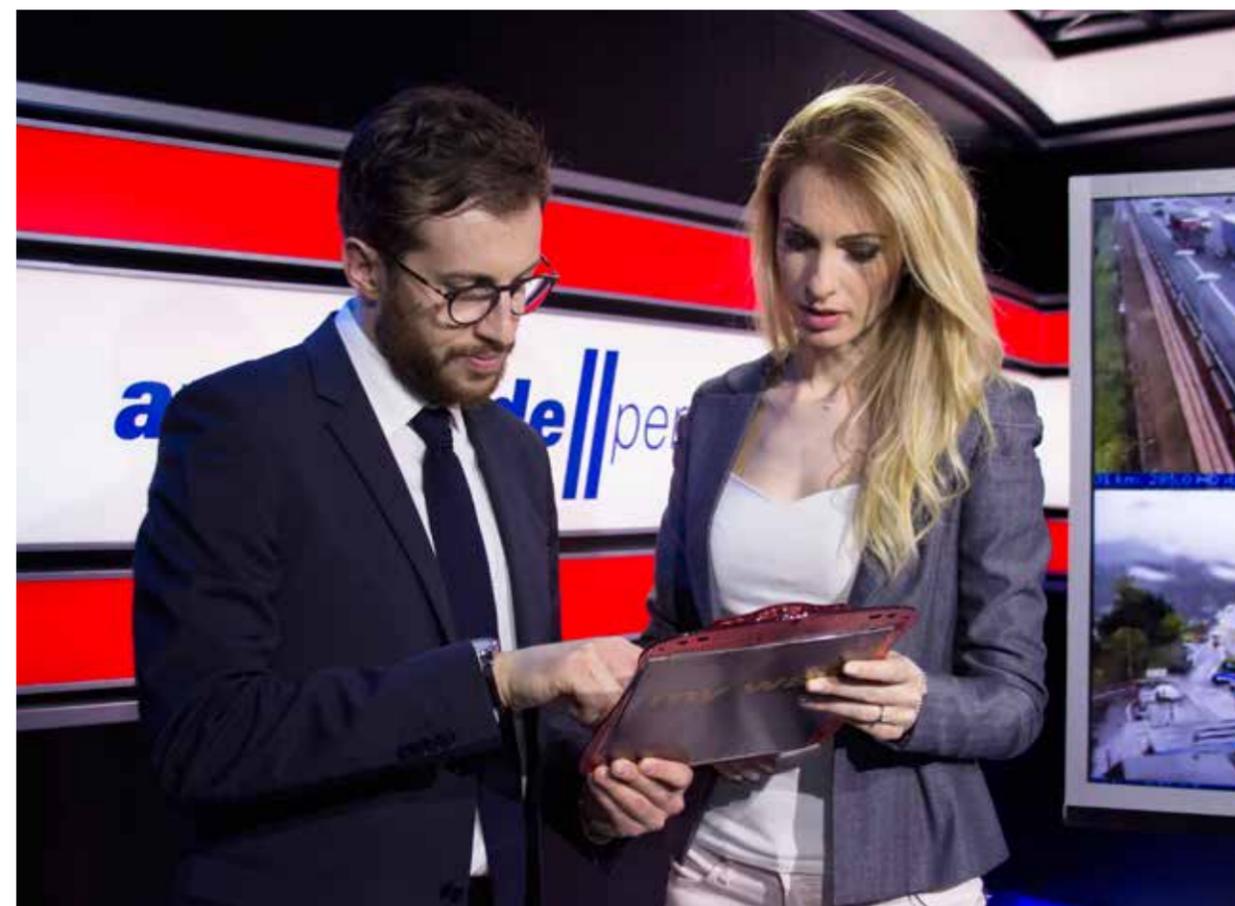
In queste pagine: sotto, due colleghe della redazione MyWay, Chiara Tomassetti e Veronica Sprizzi. A destra, Elena Ramognino e Marco Zanetti.

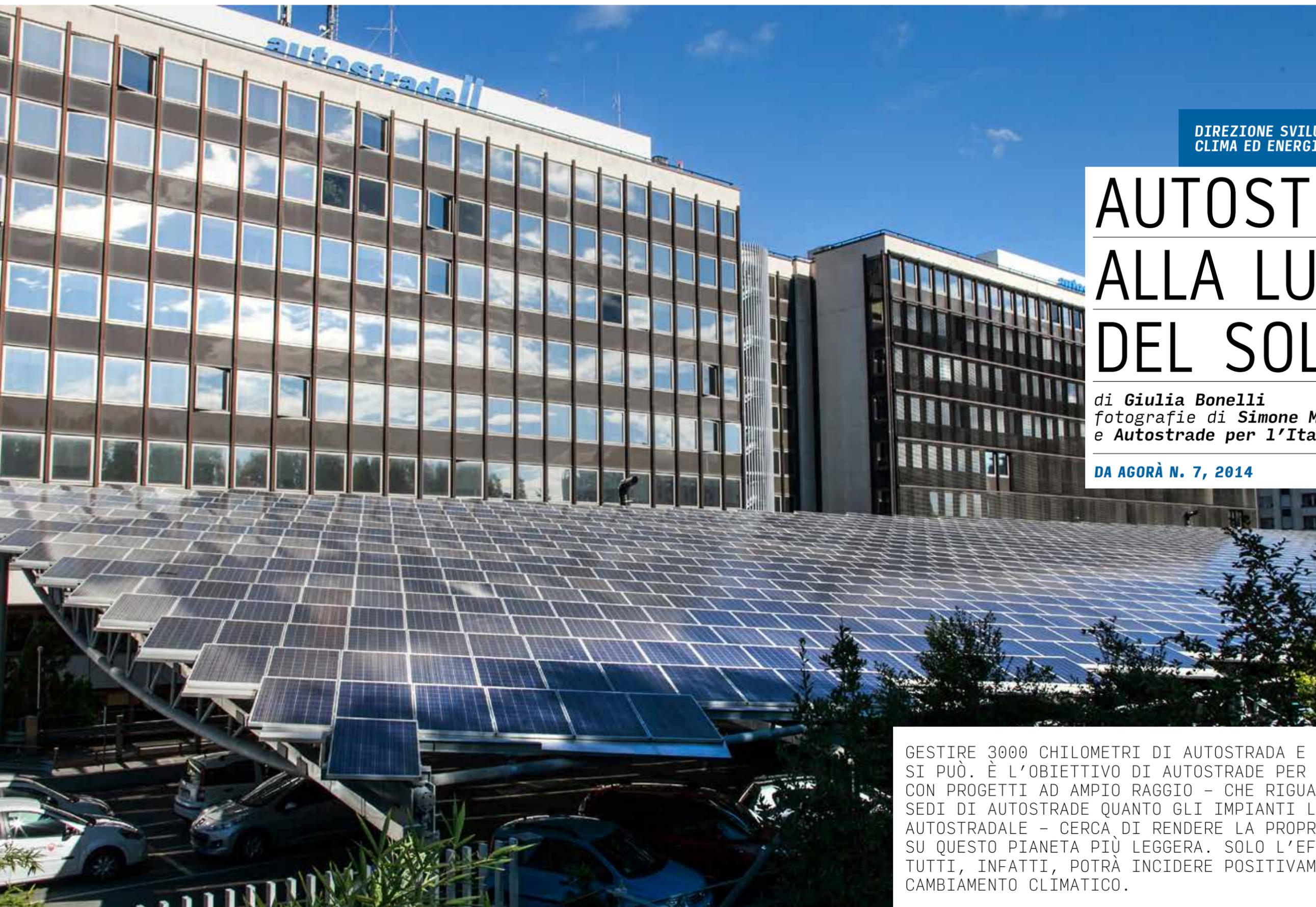


tostrade per l'Italia fa servizio pubblico, cultura dell'informazione, prevenzione. «Comunicando in modo corretto ai viaggiatori quale equipaggiamento e comportamenti bisogna adottare in condizioni meteo avverse ed eventi eccezionali. Evitiamo disagi alla circolazione e gestiamo al meglio l'infrastruttura di cui siamo responsabili».

Cosa succede quando scatta un'emergenza? «La macchina operativa è costruita per gestire bene anche le situazioni eccezionali», sottolinea Zanetti. «Il nostro valore aggiunto è conoscere i trend di traffico e sapere quando e dove possono crearsi addensamenti. Negli ultimi dieci anni è cambiato radicalmente il modo di viaggiare. Non esiste più il grande esodo estivo – sui mesi di luglio e agosto c'è una distribuzione lineare del traffico. Le persone viaggiano più volte, magari nel weekend. Quando si verifica un'emergenza apriamo un canale diretto con Sky, raccontiamo cosa sta succedendo, come viene gestita la situazione e come evolverà. Il nostro sguardo è sempre rivolto al futuro. Ogni giorno». E il racconto puntuale di MyWay non trascura anche quanto esula dalla quotidianità. Dal venerdì pomeriggio alla domenica sera occhi puntati sul traffico del weekend, con attenzione ai flussi in uscita e in entrata attorno alle principali città. In concomitanza con le partite di campionato, sui canali sport e calcio della piattaforma Sky, un servizio per i tifosi di calcio diretti agli stadi dove si giocano i match di serie A.

Ma la vera sfida è accompagnare tutti gli italiani con un sistema di diffusione delle informazioni leggero e veloce: per questo motivo Autostrade per l'Italia ha lanciato l'app MyWay, grazie alla quale si può fruire dei collegamenti MyWay da smartphone e tablet, con aggiornamenti in tempo reale ogni mezz'ora, proprio come in tv.





DIREZIONE SVILUPPO TECNOLOGICO.
CLIMA ED ENERGIA

AUTOSTRADAE ALLA LUCE DEL SOLE

di *Giulia Bonelli*
fotografie di *Simone Mizzotti*
e *Autostrade per l'Italia*

DA AGORÀ N. 7, 2014

GESTIRE 3000 CHILOMETRI DI AUTOSTRADA E INQUINARE MENO SI PUÒ. È L'OBIETTIVO DI AUTOSTRADAE PER L'ITALIA CHE CON PROGETTI AD AMPIO RAGGIO - CHE RIGUARDANO TANTO LE SEDI DI AUTOSTRADAE QUANTO GLI IMPIANTI LUNGO IL SEDIME AUTOSTRADALE - CERCA DI RENDERE LA PROPRIA IMPRONTA SU QUESTO PIANETA PIÙ LEGGERA. SOLO L'EFFICIENZA DI TUTTI, INFATTI, POTRÀ INCIDERE POSITIVAMENTE SUL CAMBIAMENTO CLIMATICO.



ammessa per l'ottavo anno consecutivo al Dow Jones Sustainability Index». Un risultato non da poco, se si pensa che viene concesso dopo una selezione durissima, e che le aziende italiane ammesse si contano sulle dita di una mano. Parlando di risparmio energetico, uno dei fiori all'occhiello di Autostrade per l'Italia è proprio il fotovoltaico. I pannelli degli uffici di

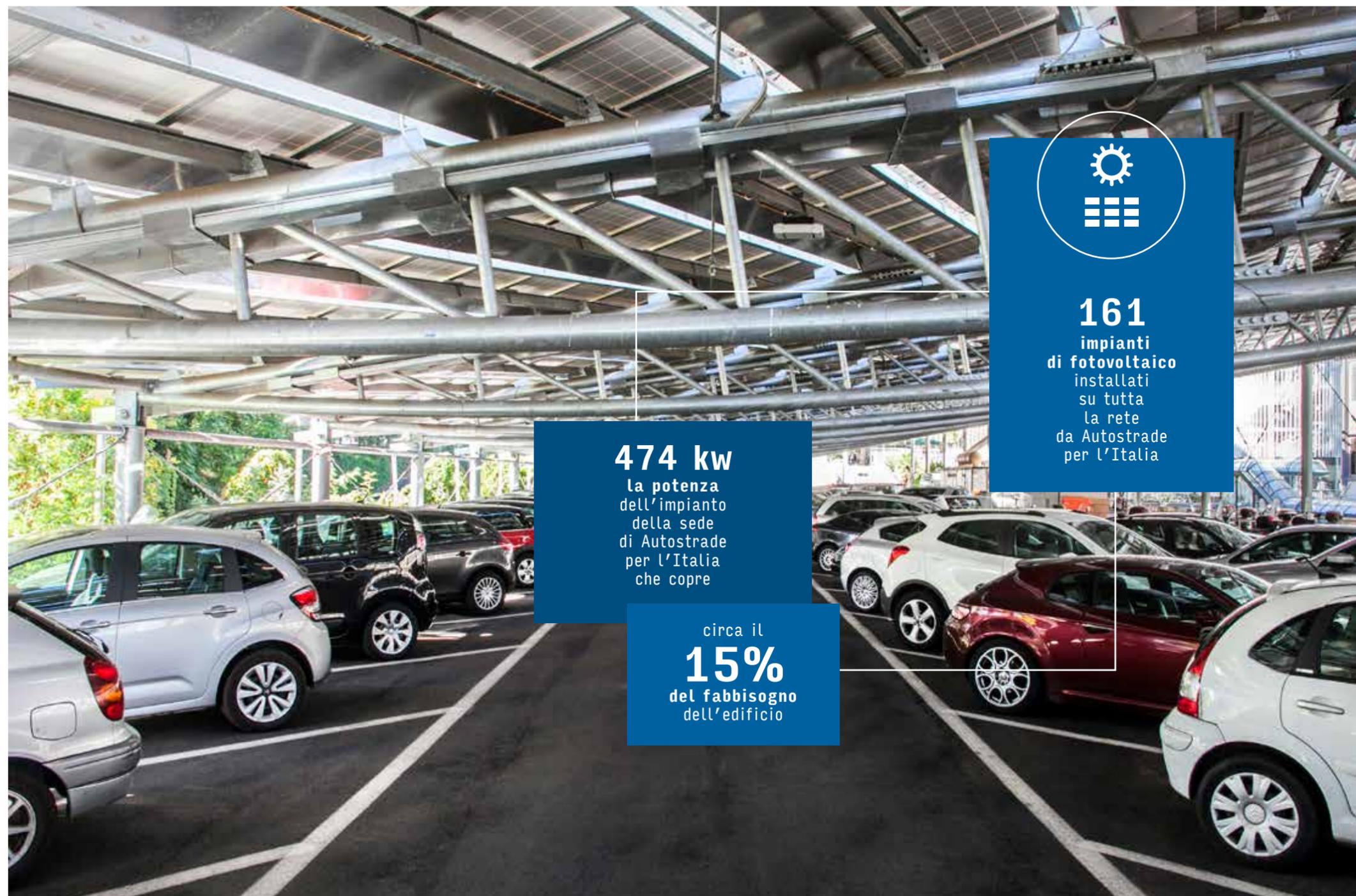
Roma, al 50 di via Alberto Bergamini, sono soltanto uno dei tanti esempi sparsi lungo lo stivale. «Fino ad oggi abbiamo realizzato 161 impianti: ci piace immaginare questa rete come un generatore fotovoltaico diffuso, che copre le Aree di Servizio, con le pensiline dei parcheggi per i nostri utenti, ma anche le sedi dei nostri uffici», spiega l'ingegnere indicando i

pannelli solari della sede Direzionale di Roma: una struttura a campata unica, che dall'alto forma un suggestivo mosaico di tasselli d'argento. Questo piccolo gioiello architettonico è impegnato tutti i giorni in un incessante lavoro di produzione energetica. «È un impianto molto significativo: sono 474 kilowatt, che coprono circa il 15% del fabbisogno dell'edificio»,

A

Autostrade per l'Italia, la protagonista assoluta della viabilità nel nostro Paese, non si occupa solo di gestire gli oltre 3000 chilometri di autostrade che si snodano imponenti da nord a sud. «In questi anni sono state sviluppate numerose iniziative nel campo della sostenibilità e del risparmio energetico», ci racconta Christian Tucciarone, Responsabile Clima ed energia dell'azienda. «Autostrade per l'Italia negli ultimi anni si è spesa parecchio nella direzione della sostenibilità ambientale e ha fornito la spinta necessaria ad Atlantia, la capogruppo, per essere

Nelle pagine precedenti: i pannelli sul parcheggio della sede di Autostrade per l'Italia. In queste pagine: sopra, Elpidio Marotta, Impianti di climatizzazione; Christian Tucciarone, Responsabile Clima ed energia; Nicola Romano, Coordinatore Climatizzazione, Davide Campolongo, Responsabile Progetti Energia. A destra, il parcheggio della sede.



161
impianti
di fotovoltaico
installati
su tutta
la rete
da Autostrade
per l'Italia

474 kw
la potenza
dell'impianto
della sede
di Autostrade
per l'Italia
che copre

circa il
15%
del fabbisogno
dell'edificio



In queste pagine:
sopra, svincolo
illuminato a LED
sulla A12; a
destra Christian
Tucciarone.

dice Tucciarone. «Il tutto avviene quasi in totale autoconsumo. Quindi mentre l'impianto produce, noi qui dentro consumiamo l'energia che ne deriva». Il piano fotovoltaico, avviato nel 2007, nel corso degli anni è cresciuto sempre di più. Grazie a questo progetto, Autostrade per l'Italia è oggi in grado di autoconsumare il 40% dell'energia elettrica prodotta dai propri impianti e di coprire il 7% del proprio fabbisogno energetico. È così che i consumi totali della rete vengono progressivamente ridotti, con una conseguente diminuzione dei costi energetici. Si tratta di un importante esempio di come sostenibilità energetica ed economica siano strettamente correlate. «Migliorare l'impatto delle nostre azioni dal punto di vista ambientale porta anche dei benefici in termini economici: è dimostrato che a queste iniziative sono abbinati notevoli risparmi nella bolletta» sottolinea Tucciarone. L'approccio di Autostrade per l'Italia si sposa bene con i recenti impegni sottoscritti a livello internazionale dai principali Paesi industrializzati nel

mondo, espressi nella conferenza di Parigi sui cambiamenti climatici (COP21), rinnovando i precedenti obiettivi definiti con il "Piano 20 20 20" promosso all'UE. «Abbiamo adottato tali obiettivi internazionali come linea guida strategica a medio e lungo termine, definendo in aggiunta un target al 2020 di riduzione ulteriore di CO₂ del 6% rispetto ai valori del 2015» dice Tucciarone. «L'implementazione delle fonti rinnovabili e dei progetti di risparmio energetico vanno in questa direzione, perché ridurre i consumi energetici porta a un conseguente abbattimento delle emissioni di CO₂». Ecco allora che il fotovoltaico diventa uno dei principali alleati nella lotta per la sostenibilità ambientale. Ma quando il sole tramonta, le automobili continuano a scorrere numerose lungo le autostrade: si apre così un altro importante capitolo, quello dell'illuminazione stradale. «Anche in questo settore ci consideriamo dei pionieri» afferma Tucciarone. «Abbiamo installato nelle nostre gallerie 34.000 corpi illuminanti al LED, con un risparmio

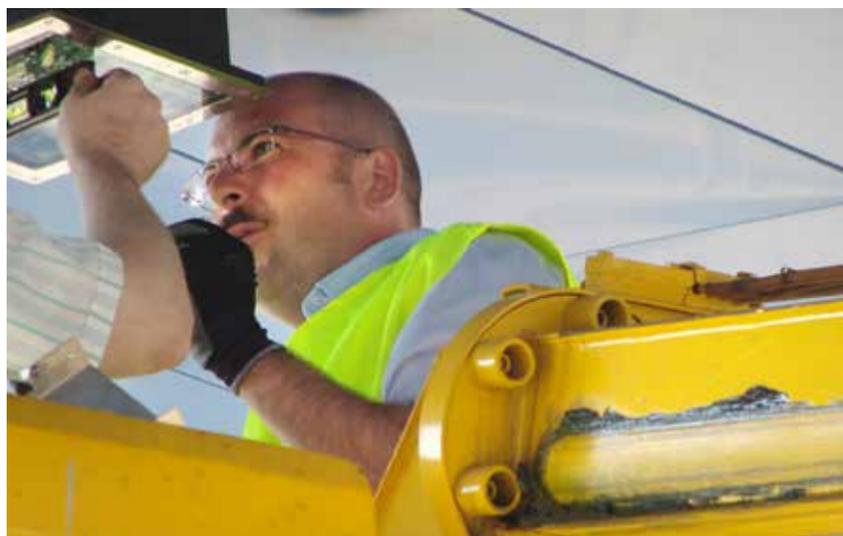
L'approccio di Autostrade per l'Italia si sposa bene con i recenti impegni sottoscritti a livello internazionale dai principali Paesi industrializzati nel mondo, espressi nella conferenza di Parigi COP21 sui cambiamenti climatici

energetico annuo di oltre 11 gigawattora. Il progetto, pluriennale, è stato portato avanti dalla nostra struttura Impianti di Firenze». Se il numero sembra piccolo, basta considerare che Autostrade per l'Italia consuma in totale oltre 170 gigawattora all'anno su tutta la sua rete, anche per effetto della recente entrata in esercizio della Variante di Valico: risparmiarne una decina grazie a questo particolare tipo di luci posizionate in galleria è un dato non indifferente. Senza contare che la luce bianca del LED permette una migliore visibilità: la percezione degli ostacoli aumenta, le strade diventano più sicure. «Questo ci ha permesso di abbinare al risparmio energetico anche vantaggi sulla manutenzione e l'affidabilità» spiega Tucciarone. «In galleria abbiamo due circuiti di illuminazione: uno cosiddetto "di permanente", acceso 24 ore su 24, l'altro "di imbocco", che serve ad adeguare la vista del guidatore alle condizioni interne alla galleria e a percepire correttamente gli ostacoli in tale tratto. Autostrade è andata ad agire sui circuiti di permanente, sostituendo la totalità dei corpi illuminanti a sodio ad alta pressione con altrettanti al LED. Siamo stati tra i primi in Europa ad aver adottato questa tecnologia». Una volta rinnovato il sistema di illuminazione in galleria, è arrivato il turno dell'illuminazione esterna. «Siamo intervenuti sui piazzali di stazione, sulle Aree di Servizio e sulle pensiline in



autostrada, con vari progetti di risparmio energetico» racconta l'ingegnere. A volte basta davvero poco per risparmiare energia: è il caso delle torri faro, speciali apparecchi utilizzati per illuminare aree molto vaste. «Avevamo installato circa 1400 corpi illuminanti, da 1000 watt l'uno. Ci siamo resi conto che nel frattempo era subentrata un'evoluzione tecnologica sul mercato: una nuova generazione di corpi da 600 watt poteva raggiungere le medesime prestazioni illuminotecniche. Così, garantendo lo stesso flusso luminoso, abbiamo conseguito un risparmio secco del 40%. Semplicemente sostituendo un corpo illuminante con un altro. Anche qui la prossima frontiera sarà il LED con ulteriori benefici in termini di risparmio energetico». E a proposito di sostituzioni e adeguamenti, un altro settore in cui Autostrade per l'Italia è intervenuta è la climatizzazione a partire dai sistemi di climatizzazione con gas non ecologici, come i gas fluorurati R-22. «Questi gas, non più impiegabili secondo le recenti disposizioni normative del settore», spiega Tucciarone, «hanno dato vita a un piano quadriennale di dismissione, con conclusione entro il 2014, delle vecchie pompe di calore con l'installazione di 160 nuovi impianti a più alta efficienza. In questo modo, oltre all'adeguamento normativo, siamo stati in grado di risparmiare 2,5 gigawattora su base annua, e di evitare l'emissione di circa 1000 tonnellate di CO₂». Un altro progetto di rilievo in questo settore è stato attuato nelle cabine di esazione e negli edifici. Il principio è semplice: attivare gli impianti solo in presenza di personale, altrimenti si spengono automaticamente. «Insomma, vale la regola del buon padre di famiglia», conclude Tucciarone. Una famiglia molto grande, quella di Autostrade per l'Italia. Per mantenerne l'energia, occorre anche saper risparmiare, e i frutti di tali azioni sono concreti: l'apertura al traffico della modernissima Variante di Valico con

La mobilità elettrica e la creazione di infrastrutture dedicate rappresenta la prossima sfida che Autostrade intende cogliere: contribuire alla diffusione di questo nuovo modo di concepire il trasporto



In queste pagine:
sopra, Gabriele
Gamannossi,
Responsabile
Impianti elettrici e
di illuminazione. A
destra, i pannelli
del parcheggio.

apparatati tecnologici all'avanguardia ha pesato in termini di consumo energetico per un 10% di incremento sul trend storico. Incremento che è stato assorbito interamente dall'insieme di iniziative portate avanti da Autostrade per l'Italia nell'ultimo quinquennio. La mobilità elettrica e la creazione di infrastrutture dedicate rappresenta la prossima sfida che Autostrade intende cogliere: contribuire alla diffusione di questo nuovo modo di concepire il trasporto rappresenterà uno degli elementi cardine per il raggiungimento degli obiettivi di riduzione della CO₂ in tale settore. L'impegno da parte di Autostrade per l'Italia per la diffusione di una rete di ricarica elettrica e della relativa evoluzione tecnologica sarà una leva fondamentale per favorire lo sviluppo di queste forme innovative di mobilità.



11

gigawattora
di risparmio energetico
raggiunto grazie
ai LED

34.000

corpi illuminati
a LED
installati
nelle gallerie
di Autostrade
per l'Italia

INFOBLU

LA STRADA RACCONTATA DAI PROTAGONISTI

di **Emanuela Donetti**
 fotografie di **Andrea Staccioli**
 e **Getty Images**

DA AGORÀ N. 5, 2014

L'INFORMAZIONE STRADALE IN TEMPO REALE È QUELLA DI INFOBLU, L'AZIENDA FONDATA DA AUTOSTRADE PER L'ITALIA CHE È RIUSCITA A ELABORARE UN MODELLO "CROWDSOURCING" DI ALTA PRECISIONE PER FORNIRE SERVIZI SUL TRAFFICO E SULLA MOBILITÀ. LA TECNOLOGIA DI INFOBLU SI INSERISCE PERFETTAMENTE NELLA LOGICA DELLE SMART CITY E SI RINNOVA COSTANTEMENTE TENENDO IL PASSO CON L'INNOVAZIONE EUROPEA CANDIDANDOSI COME PLAYER DEL MONDO DEL "VEICOLO CONNESSO".



N

Nasce come uno strumento per fornire informazioni sullo stato di percorribilità della rete autostradale italiana, e si ritrova a essere una delle primissime aziende davvero smart d'Italia. È la storia di Infoblu, azienda fondata da Autostrade per l'Italia nel 2000, che oggi fornisce copertura informativa sulle strade e sulle principali aree metropolitane di tutta Italia, grazie all'integrazione dei dati provenienti da più di due milioni e mezzo di "auto connesse" dotate di blackbox e 900.000 smartphone con la app MyWay. Elaborando questa enorme quantità di dati in tempo reale, grazie alla piattaforma sviluppata *in house*, Infoblu è riuscita a creare un metodo innovativo per fornire non solo informazioni sul traffico in tempo reale ma anche un vasto assortimento di servizi informativi di viabilità multicanale, nell'ottica innovativa della "mobility as a service", in sinergia con la trasformazione del mercato verso un'auto sempre più "connessa". Com'è successo che un'impresa tutta italiana sia riuscita ad accedere al mercato in cui si muovono aziende di fama mondiale come TomTom o Google? Concentrazione sul core business, buone idee, passione, preparazione. Ma soprattutto visione. Quella di Fabio Pressi, Amministratore Delegato di Infoblu, supportato da un team ristretto ma molto agguerrito, che si è trovato ad affrontare questa sfida che ogni anno di-

Nelle pagine precedenti: le nuove tecnologie che rendono le auto connesse. In queste pagine: Fabio Pressi, Amministratore Delegato di Infoblu.



Il tempo reale è fondamentale per chi si trova in strada. Consente di fare scelte immediate, di cambiare direzione, di evitare incolonnamenti, di diminuire il tempo alla guida, o di evitare del tutto un viaggio



ventava più stimolante e coinvolgente, riuscendo a raggiungere risultati davvero interessanti. Per capire le trasformazioni del mercato dell'infomobilità, basta ricordare come ci si informava sulle condizioni del traffico negli anni Ottanta, e come lo si fa oggi. Prima era un numero sul cosiddetto *avantielenco* (lo ricordate? Le prime pagine dell'elenco telefonico, con tutti i numeri utili), poi annunci via radio e tv, la radio dedicata, e poi una lunga scivolata con il numero verde, i pannelli a messaggio variabile sulla rete, i navigatori a bordo, e ora le app su tablet e smartphone. L'informazione sul traffico è diventata una questione quotidiana per chiunque, come il meteo e le notizie d'attualità; condiziona le scelte di lavoro, gli orari degli appuntamenti, modifica i "soliti" percorsi. «Il tempo reale è

E015

digital ecosystem

MYWAY
E E015

Infoblu è presente dal 2011 nel mondo delle app per smartphone, prima con Infoblu Traffic poi partecipando alla nascita di E015, l'innovativo "ecosistema digitale" nato in occasione dell'Expo2015 di Milano, in cui ogni azienda coinvolta nel tema della mobilità condivisa ha inserito i propri dati rinunciando alla loro "proprietà" totale, per realizzare delle applicazioni davvero intermodali. L'evoluzione di questi servizi ha portato nel 2015 all'ideazione di MyWay, applicazione per iOS e Android realizzata da Infoblu per Autostrade per l'Italia. Nata per accompagnare chi si sposta sulla rete stradale con informazioni real time sul traffico, i Tutor, le telecamere e i servizi in autostrada, MyWay è stata tra le app più scaricate nel periodo estivo, a dimostrazione di quanto i suoi contenuti siano apprezzati da chi viaggia.

fondamentale per chi si trova in strada. Consente di fare scelte immediate, di cambiare direzione, di evitare incolonnamenti, di diminuire il tempo alla guida, o di evitare del tutto un viaggio – spiega Pressi – per questo è importante che una struttura come la nostra offra un servizio preciso, garanzia di efficacia». In cosa è diverso dagli altri navigatori sul mercato, in molti casi addirittura gratuiti? «Infoblu integra i dati provenienti da più flotte, in grado di generare ben 90 milioni di punti gps ogni giorno corrispondenti a 350.000 chilometri percorsi ogni ora». Le informazioni che Infoblu riceve sono estremamente precise: «A seconda dell'apparecchio a bordo, arriviamo a ottenere un dato di posizione



I vecchi sistemi di rilevamento del traffico offrono una visione limitata delle criticità stradali. Ne conosce le conseguenze chi sente per radio la notizia di un incolonnamento e poi su strada incontra il rallentamento parecchi chilometri prima



fino a ogni due secondi. Questo significa che le informazioni che generiamo hanno un'accuratezza assolutamente non paragonabile a quanto ottenuto prima d'ora». Il segreto di Infoblu è quindi legato proprio al *crowdsourcing*. Le "Smart Road", di conseguenza, hanno bisogno di pochi sensori collocati fisicamente sulla carreggiata, o nelle sue prossimità, perché sono le automobili stesse a farsi "sensore", grazie ai gps, alle sim degli apparecchi di bordo di cui sono dotate le "scatole nere" installate da molte assicurazioni sui veicoli e alle app utilizzate per l'informazione real time lungo il proprio percorso. Infoblu

In queste pagine:
Fabio Pressi e
Andrea Cerino,
Responsabile
sviluppo business
e contratti, al
lavoro.

raccoglie dati da questa massa di mezzi in movimento, ne analizza percorsi, interruzioni, fermate, velocità. Elabora il tutto e reinvia le informazioni a tutti gli apparecchi connessi, alle radio che partecipano al progetto, in un continuo scambio di dati e informazioni che, potendo passare su vari canali (radio, televisivi, internet, app, navigatori), trasformano Infoblu in un vero e proprio broadcaster crossmediale. Se Smart City è gestione dei Big Data e loro trasformazione in informazione, Infoblu si candida a essere leader del settore in Europa nei prossimi anni, con una competenza ovunque invidiabile.

«Grazie a questo effetto di raccolta di dati in *crowdsourcing*, potendo cioè utilizzare i segnali inviati in automatico da un'enorme quantità di veicoli su strada, abbiamo potuto realizzare quella che abbiamo chiamato una "geografia di flussi veicolari". Una rete dinamica, sovrapposta all'infrastruttura effettiva, che riconosce in ogni momento la condizione del traffico sulle strade, mostrando non solo eventi quali ad esempio le code su strada, ma indicando anche come stiano via via evolvendo. La colonna di auto segnalata in un dato momento potrebbe nel breve termine modificare la propria lunghezza o avere un diverso punto di partenza e di fine. I vecchi sistemi di rilevamento del traffico offrono una visione limitata delle criticità stradali. Le telecamere, per esempio, permettono di monitorare uno spazio che varia da qualche decina di metri a un centinaio; tra una telecamera e l'altra, finora, le informazioni erano limitate ai controlli su strada. Ne conosce le conseguenze chi sente per radio la notizia di un incolonnamento e poi su strada incontra il rallentamento parecchi chilometri prima di quanto comunicato». La precisione ora è data proprio dal poter trasformare ogni mezzo in un emettitore di segnale, e non più solo un ricevitore. Il punto di forza del *crowdsourcing* è proprio quello di poter innescare un meccanismo circolare in cui i mezzi in movimento sulla rete stradale contribuiscono ad alimentare un flusso dati che verrà loro restituito (dopo opportuna elaborazione) sotto forma di informazione (sempre aggiornata e dunque effettivamente utile). Navigatore e smartphone diventano quindi aggregatori di servizi destinati a chi si sposta: gps, notifiche push, app, web radio. E poco importa se il gps è integrato nel veicolo o se si utilizza il cellulare, l'importante è che lo strumento sia connesso e possa ricevere e fornire dati in tempo reale. Quest'ultimo, e la sua interpretazione professionale, è fondamentale per la definizione del "miglior percorso" suggerito o in supporto alle de-



MYWAY TRUCK

A partire dall'esperienza di MyWay, è nata MyWay Truck. Realizzata per Autostrade per l'Italia, in collaborazione con la Polizia di Stato e le principali associazioni dell'autotrasporto. Questa app ha contenuti e funzionalità dedicate nello specifico al mondo degli autotrasportatori, quali gli aggiornamenti in tempo reale di notizie specifiche riguardanti i mezzi pesanti e i servizi dedicati presenti nelle Aree di Servizio, in particolare la possibilità di monitorare sullo smartphone il proprio mezzo durante la sosta tramite le webcam installate nei parcheggi. Infoblu oggi è pronta a supportare la prossima generazione di servizi sull'infomobilità, come testimoniato dal fatto di essere stata la prima a lanciare a luglio 2016 il TPEG/DAB, servizio di informazioni sul traffico tramite la Radio Digitale.

cisioni personali. Il sistema è in grado di riconoscere variazioni anche minime delle velocità sulla rete, fornendo un allarme di inizio (o termine, ovviamente) di ogni situazione di traffico particolare, il tempo di attraversamento di una coda, l'incrocio di queste informazioni con quelle pianificate dal gestore della strada – lavori in corso, chiusure, riaperture, ecc. «Procedendo per *crowdsourcing* da tutti i soggetti protagonisti della mobilità, e quindi imparando a utilizzare dati sempre diversi, in grandissime quantità per ogni istante, abbiamo creato una competenza che ci consente ad esempio di distinguere una coda di traffico da un corteo di manifestanti o da un autobus. Chi si basa semplicemente sull'incrocio di dati provenienti da carte sim, infatti, si trova a confondere un pullman pieno

di passeggeri con un enorme groviglio di piccoli veicoli. I segnali provengono dai cellulari delle persone a bordo, ma alcuni sistemi non hanno algoritmi che consentano una distinzione tra i veicoli. E questo è molto importante, se devo fornire informazioni e indicazioni certificate». Preoccupazione naturale, visto che Infoblu è la voce ufficiale di Autostrade per l'Italia, mentre altre app di navigazione – anche le più diffuse – non offrono garanzie sulle informazioni che forniscono. Vista l'altissima concorrenza di app consumer, peraltro gratuite, Infoblu si rivolge prevalentemente al mercato business dei gestori di infrastrutture e del traffico commerciale, servendosi anche delle competenze di ITS (Intelligent Transport System) già *in house* grazie alle altre società del Gruppo, per operare come broadcaster di informazione a piattaforma crossmediale. Infoblu, inoltre, fornisce i suoi contenuti a MyWay, il servizio di viabilità lanciato da Autostrade per l'Italia in collaborazione con Sky. Il servizio prevede 30 collegamenti televisivi giornalieri dalle 7.10 alle 21.40, in onda ogni mezz'ora sul canale 501 SkyMeteo24 e un servizio interamente dedicato al traffico nelle grandi città di Roma e Milano.

La bontà delle informazioni fornite da Infoblu è avvalorata dal fatto che le centrali dedicate al monitoraggio del traffico del CCISS (presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), di ANAS, della Provincia di Trento e dell'Agenzia della Mobilità di Roma stanno utilizzando la piattaforma come controllo dei dati reali, e pre-validazione della situazione del traffico, in modo da ridurre i tempi di verifica puntuale di ogni condizione sulle strade nazionali. Le tecnologie applicate al settore trasporti già oggi dimostrano come l'Internet of Things sia in effetti più vicino di quanto si possa immaginare e come la disponibilità di nuove informazioni e nuovi servizi, sempre più precisi e puntuali, contribuisca alla diffusione di nuove connessioni alle rete globale.

In queste pagine:
una delle
applicazioni su cui
lavora Infoblu.



DIREZIONE RELAZIONI ESTERNE, AFFARI ISTITUZIONALI
E MARKETING. "SEI IN UN PAESE MERAVIGLIOSO"

VIAGGIO NEL PAESE MERAVIGLIOSO

di *Daniela Mecenate*
fotografie *Carlotta Petracci*
e *Autostrade per l'Italia*

DA AGORÀ N. 3, 2013

USCIRE DALL'AUTOSTRADA PER SEGUIRE ITINERARI ORIGINALI E SCOPRIRE BORCHI POCO NOTI, CASTELLI SCONOSCIUTI, PERCORSI NON BATTUTI. È IL PROGETTO "SEI IN UN PAESE MERAVIGLIOSO" DI AUTOSTRADE PER L'ITALIA, CHE PORTA IL VIAGGIATORE DENTRO LE PIÙ MAGICHE ATMOSFERE DELL'ITALIA MENO NOTA E CHE HA DATO VITA A UN PROGRAMMA DI SUCCESSO SU SKY ARTE. AGORÀ HA INCONTRATO LA SQUADRA CHE CI STA LAVORANDO E CHE CREA SUGGERIMENTI PER VERE E PROPRIE ESPERIENZE DI VIAGGIO.



*Solo noi di Autostrade
per l'Italia potevamo farlo,
noi che attraversiamo lo Stivale
in lungo e in largo e che,
idealmente, non ci fermiamo mai*

L

L'autostrada sorpassa se stessa. Non è più solo una grande via di comunicazione veloce e grigia, da percorrere rapidi per arrivare nel minor tempo possibile. Da qualche anno è diventata un'altra cosa: un viaggio da fare a tappe, fermandosi per scoprire un'emozione e vivere un'esperienza racchiusa in un itinerario sconosciuto, in un percorso non battuto, in un borgo sorprendente. E se ci si lascia guidare capiterà, ad esempio, di imbattersi in castelli poco noti nel parmense dove – chissà! – forse davvero vivono ancora dei fantasmi smaniosi. Oppure capiterà di ritrovarsi in Valcamonica immersi nell'arte rupestre dei nostri antenati di 10.000 anni fa, o ci si fermerà sulle terrazze panoramiche di ville liguri a picco sul mare, dove ancora si producono veluti e damaschi secondo antichissime tradizioni. Magari si finirà dentro un antico maniero tra gli ulivi pugliesi, dove l'esoterismo è di casa e la numerologia lascia a bocca aperta. Tutto questo percorrendo l'autostrada? «Certo – spiega Massimo Iossa, Responsabile Marketing e Qualità del Servizio – basta seguire i nostri consigli. Dal 2013 abbiamo lanciato il progetto "Sei in un Paese meraviglioso", dedicato a chi ha voglia di scoprire con noi quanto l'Italia sia sorprendente e unica. Ma non con i soliti itinerari già noti: Firenze, Napoli e Venezia sono già meta

Per realizzare questo progetto abbiamo coinvolto due grandi partner: Touring Club Italiano e Slow Food Italia. Sono loro a segnalarci i percorsi più belli o inesplorati nei pressi delle nostre uscite autostradali e a indicarci i luoghi dove dormire e mangiare



Nelle pagine precedenti: il lavoro negli uffici. In queste pagine, da sinistra a destra, Barbara Centis, il Responsabile Marketing e Qualità del Servizio Massimo Iossa, Melania Alessandra Battaglia e Donatella Perrone. Sopra, un cartellone in itinere che segnala un possibile itinerario in prossimità dell'uscita autostradale.

di turisti di tutto il mondo, si sa che sono luoghi strepitosi. Noi invece vogliamo portare i nostri clienti sulle strade meno battute, su itinerari a tema o percorsi originali per far vivere un'esperienza unica e originale». Quindi Autostrade ci porta fuori dalle autostrade? «In un certo senso sì – racconta Melania Battaglia, del marketing – vogliamo rilanciare il turismo on the road, ma che sia intelligente e sorprendente». Tutto succede fermandosi nelle Aree di Servizio. È qui che avviene

l'incontro con l'esperienza inattesa. Una maxi installazione e un totem interattivo ci inviteranno a valutare l'idea di uscire al prossimo casello e iniziare un'avventura: cinque gli itinerari suggeriti, tutti entro 50 chilometri dall'uscita autostradale e di diversa durata, ossia tre ore, mezza giornata, una giornata, due giorni. La maxi installazione è simbolicamente racchiusa in un'enorme cornice dorata dentro la quale si può entrare per leggere le informazioni necessarie. Così si attraversa una sorta di portale, si oltrepassa un confine che potrà farci ritrovare... nel Paese delle meraviglie.

«Per realizzare questo progetto – spiega gli esperti di marketing dell'azienda – abbiamo coinvolto due grandi partner: Touring Club Italiano e Slow Food Italia. Sono loro a segnalarci i percorsi più belli o inesplorati nei pressi delle nostre uscite autostradali e a indicarci i luoghi dove dormire e mangiare: ci affidiamo a dei veri esperti».

Un progetto ideato e realizzato dalla Direzione Relazioni Esterne, Affari istituzionali e Marketing guidata da Francesco Delzio. Le Aree di Servizio coinvolte sono 100, così da coprire l'intera rete di Autostrade per l'Italia con oltre 500 experience. Un cartello turistico richiama l'attenzione del viaggiatore invitandolo a fermarsi nell'Area di Servizio, e da lì si può iniziare l'esperienza on the road. «Questo progetto – spiega ancora Melania Battaglia – non nasce per avere ritorni di business, ma ci permette di farci sentire più vicini ai nostri clienti e rafforzare la nostra immagine. Spesso chi percorre l'autostrada non distingue quale sia il tratto gestito da noi e quale quello gestito da altre società e con questo progetto vorremmo caratterizzarci fortemente. “Sei in un Paese meraviglioso” serve a farci percepire non più solo come sinonimo di sicurezza, grandi opere e viabilità, ma anche come accompagnatori verso esperienze di viaggio ori-

Castello Estense di Ferrara
© Luca Gavagna



Autostrade vi porta fuori dalle autostrade. Tutto succede fermandosi nelle Aree di Servizio. È qui che avviene l'incontro con l'esperienza inattesa

ginali e di qualità. L'autostrada diventa non solo il mezzo per andare, ma anche il mezzo per fermarsi». A raccontarci nei dettagli come avviene operativamente la scelta dei percorsi e degli itinerari è Barbara Centis. «Facendo questo lavoro ho scoperto luoghi che neanche sospettavo – premette – e mi diverto molto. Noi abbiamo scelto le aree in base ad alcuni criteri (ad esempio un'equilibrata distribuzione territoriale) e Touring Club e Slow Food hanno sguinzagliato i loro autori e i loro

In queste pagine: il castello Estense di Ferrara, un esempio di ciò che si può vedere grazie a una delle experience suggerite da “Sei in un Paese meraviglioso”.

ESPERIENZA DI VIAGGIO AL CENTRO-NORD

Ferrara:
Signoria rinascimentale
1 giorno
A13

Uscita autostradale:
Ferrara Nord
Area di Servizio: Po Ovest
– Castel Bentivoglio Est

Scoprire Ferrara significa inoltrarsi nel Rinascimento estense: la città è ancora testimonianza viva di un passato sontuoso. Se ne coglie subito l'essenza fendendo le mura da porta degli Angeli lungo corso Ercole I d'Este, asse della città rinascimentale e sfiorando i portici della Certosa immersi in un'autentica “campagna urbana”. Si prosegue poi alla scoperta della casa di Ariosto, e ci si lascia conquistare dalle cristalline geometrie del palazzo dei Diamanti. I fasti del Castello estense e la Basilica di San Francesco lasciano senza fiato, sono “impronte” dirette di una signoria potente, coltissima e raffinata. Infine nella Delizia di Schifanoia, l'unica nel territorio cittadino, si conclude il suggestivo viaggio nel cuore dell'età dell'oro ferrarese.

esperti per trovare gli itinerari più interessanti nei dintorni dei nostri caselli. A volte loro stessi hanno scoperto luoghi inaspettati. Ogni volta ci forniscono una serie di proposte, tra le quali facciamo una cernita: una volta scelti gli itinerari, inizia la realizzazione delle installazioni e quindi il rapporto con i fornitori». Il tutto anche a cura di Donatella Perrone, che aggiunge: «Infine le maxi installazioni e i cartelloni vengono posizionati nelle Aree di Servizio e lungo la rete autostradale. In questa fase sono fondamentali i colleghi delle Direzioni di Tronco, che ci affiancano in questo delicato lavoro e che sono sempre molto disponibili. Inoltre, importantissima è anche la collaborazione degli affidatari delle Aree di Servizio, che potranno trarre vantaggi da questa iniziativa, che porterà più turisti e più visitatori anche per loro».

Tutto il progetto è realizzato in collaborazione con la Struttura di Vigilanza delle

In queste pagine: sotto, Francesco Delzio, Direttore Relazioni Esterne, Affari Istituzionali e Marketing di Autostrade per l'Italia e Roberto Pisoni, Direttore di Sky Arte, all'evento di lancio della prima serie di *Sei in un Paese meraviglioso* su Sky Arte, svoltosi nel Parco di Bomarzo. A destra, un cartellone in itinere che segnala l'experience più vicina.

SEI IN UN PAESE MERAVIGLIOSO SU SKY ARTE

«Sei in un Paese meraviglioso» ha conquistato la prima serata di Sky Arte, diventando un vero e proprio programma televisivo. Dopo il successo della prima stagione (dieci puntate andate in onda da giugno 2015) è stata realizzata la seconda serie, trasmessa su Sky Arte HD dal 21 aprile al 15 agosto 2016. Diciotto nuove puntate da 30 minuti. Quattro itinerari per ogni puntata e un solo «Virgilio»: Dario Vergassola che, partendo dalle aree di servizio, è andato alla scoperta degli angoli più suggestivi e meno conosciuti dei territori che circondano la rete autostradale. La produzione di Autostrade per l'Italia, in collaborazione con Sky Arte HD è stata realizzata da Ballandi Arts.



ESPERIENZA DI VIAGGIO AL SUD

I castelli sulla costa pugliese
2 giorni
A14

Uscita autostradale:
Andria-Barletta
Area di Servizio Canne della Battaglia Ovest - Dolmen di Bisceglie Est

La figura di Federico II ha segnato profondamente quest'angolo della Puglia: qui sorsero alcune delle più interessanti e originali fortezze militari volute dal sovrano. Castelli e rocche nate per controllare da vicino il mare e i porti e nello stesso tempo le vie di comunicazione che correavano nell'entroterra. A Barletta, Bisceglie e Trani, le fortezze si ergono a pochi passi dalle altre sentinelle del Medioevo pugliese: le Cattedrali romaniche sorte sulla via per Gerusalemme, che si estendono lungo la costa pugliese fino a Ruvo di Puglia e Molfetta.

Concessioni Autostradali del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e con le Regioni, presso le quali «noi del Marketing facciamo una sorta di road show per presentare l'iniziativa».

E dunque sulla strada, in viaggio. Nel bagagliaio tanta voglia di scoprire. E ce ne sono di opportunità, sugli oltre 2800 chilometri di rete di Autostrade per l'Italia: dai misteriosi mostri di Bomarzo, nel Lazio, ai sorprendenti itinerari della Marca Trevigiana, dai percorsi gastronomici nel regno del Parmigiano Reggiano alle atmosfere assolate e poco note della Puglia, dai sentieri meno battuti della Val d'Orcia alle sorprese della Valle Alifana, in Campania. «Solo noi di Autostrade per l'Italia potevamo farlo – conclude con orgoglio Melania – noi che attraversiamo lo Stivale in lungo e in largo e che, idealmente, non ci fermiamo mai. Oggi invece invitiamo i viaggiatori a fare delle tappe, a vivere slow, ad abbandonare per una giornata la velocità del percorso in autostrada e a godere delle bellezze del territorio italiano».





Testata registrata presso
il Tribunale di Roma (n. 430012)

Finito di stampare a dicembre 2016
presso Stamperia Artistica Nazionale
- Trofarello (TO)



IMMAGINE DI COPERTINA

© Archivio Autostrade
per l'Italia



euro 12,00

