

A SPASSO NEL TEMPO
STORIA DELLA BOLOGNA-FIRENZE

>> PAGINA 4

LA STRADA ROMANA

>> PAGINA 5



4 DOMANDE A FRANCESCA FATTESCHI, PROJECT MANAGER LOTTO 5A

Francesca Fatteschi, romana, 44 anni, un bimbo di sei, è entrata in Autostrade per l'Italia subito dopo la laurea in Ingegneria Civile - Trasporti. Tra i gli incarichi che ha ricoperto si segnala la supervisione alla progettazione dei grandi interventi di potenziamento della rete autostradale in Direzione Generale a Roma e l'esperienza nel settore dell'esercizio autostradale presso la Direzione di Tronco di Milano. Dal 2006 è Project Manager della tratta La Quercia - Badia.

Ingenere, qual è stata la difficoltà più grande che avete dovuto affrontare nel portare a termine i lavori del lotto 5A?

Nel corso dei sei anni di durata del cantiere abbiamo affrontato e superato diverse difficoltà per la complessità delle opere realizzate: viadotti, gallerie naturali, gallerie artificiali e rilevati



LOTTO 5A: FINITO!

Nel 2013 è stato raggiunto un traguardo importante per la Variante di Valico: la conclusione dei lavori del lotto 5A, sul versante bolognese, quello per intenderci che comprende la parte più settentrionale del nuovo tracciato autostradale. Una volta terminata la Variante di Valico, sarà proprio qui che i veicoli provenienti da Bologna potranno scegliere se proseguire verso Firenze



2009



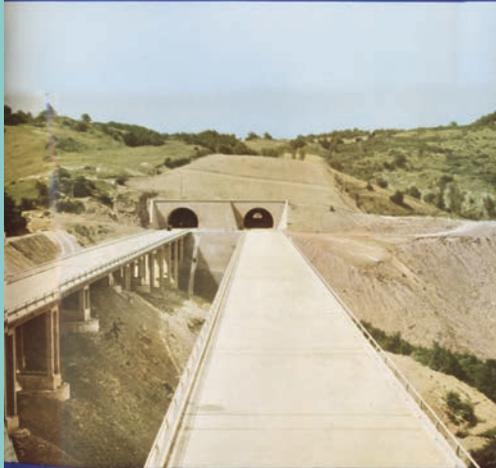
2013

La biforcazione della località "La Quercia" fotografata durante la costruzione e a fine lavori.

percorrendo il vecchio tracciato della A1 o imboccare il nuovo nastro d'asfalto appena completato.

Analogamente, ma in senso opposto, i chilometri del lotto appena terminato saranno gli ultimi percorsi in Variante dal traffico proveniente da Firenze e diretto verso Bologna.

Il lotto terminato è lungo oltre sette



Nel 1960, la rivista mensile "Autostrade" pubblicò le fotografie dei viadotti e delle gallerie che via via si andavano completando sul tratto appenninico dell'autostrada del Sole. Immagini in bianco e nero, a parte quelle di copertina, scattate a traffico ancora chiuso che fornivano della montagna un aspetto decisamente insolito. Sulla nostra newsletter oggi facciamo la stessa cosa, pubblicando le fotografie di un tratto di Variante di Valico completato nel corso del 2013. E che noi abbiamo percorso in anteprima.

chilometri, sette chilometri e seicento metri, per la precisione.

È composto da due carreggiate ognuna delle quali a due corsie di marcia più emergenza, quattro viadotti, cinque gallerie e l'importo dei lavori è stato di 375,4 milioni di euro. Tutte le gallerie sono progettate per ospitare la corsia di emergenza.

All'ingresso di quelle più lunghe sono già stati montati dei pannelli a messaggio variabile che entreranno in funzione quando la Variante di Valico sarà aperta al traffico e serviranno per informare gli utenti circa eventuali pericoli o disagi all'interno dei tunnel. I viadotti sono (da nord a sud): Viadotto Quercia, lunghezza 352 metri, Viadotto Casino, lunghezza 117 metri, Viadotto Rioveglio, lunghezza 330 e Viadotto Pian di Setta che, con una lunghezza di 633 metri, conduce all'imbocco della Galleria Grizzana portando il tracciato dal versante sinistro al versante destro del torrente Setta.



Fine lavori sul lotto 5A: l'ultimo escavatore se ne va...

>> SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

ricadenti nell'ambito fluviale molto pregiato del fiume Setta ed nel territorio urbanizzato delle frazioni di Pian di Setta e Ponte Locatello (Comune di Grizzana Morandi) e di Rioveglio (Comune di Monzuno).

Risultato reso possibile grazie ad uno spirito di collaborazione che ha coinvolto tutti: Sindaci, cittadinanza, gli Enti territoriali preposti alla salvaguardia dell'ambiente e dell'ambito fluviale, l'Osservatorio Ambientale. Senza dimenticare l'impresa appaltatrice e la Direzione Lavori, insieme abbiamo dovuto superare le criticità geologiche che caratterizzano i lavori in questo contesto dell'appennino bolognese.

"Il talento fa vincere le partite, l'intelligenza ed il lavoro di squadra fanno vincere il campionato" questa frase è di Michael Jordan, uno dei più grandi giocatori di basket di tutti

i tempi. Nella sua attività di Project Manager, quanto sono importanti i collaboratori?

Il lavoro di squadra è stato fondamentale. Abbiamo raggiunto l'importante traguardo di fine lavori, al quale è da aggiungere l'ancora più importante obiettivo di riduzione significativa degli infortuni sul lavoro. Basti pensare che in cantiere abbiamo avuto anche **500 lavoratori** impegnati contemporaneamente.

Grazie all'instancabile lavoro congiunto di tutti gli attori coinvolti, dai sindacati alla AUSL, dagli addetti alla prevenzione e protezione ai tecnici della Direzione lavori di SPEA, non si sono mai registrati infortuni gravi. Un grazie particolare ai miei colleghi di Autostrade per l'Italia con i quali ho avuto la fortuna di condividere il lavoro fino al traguardo.

Tempo fa, in una intervista rilasciata a questa newsletter, lei auspicava per il futuro una maggiore presenza



Galleria La Quercia [300 metri]



Galleria Rioveggio I [340 metri]



Galleria Rioveggio II [80 metri]



Galleria Casino [117 metri]



Galleria Grizzana [2.200 metri]



Pannelli a Messaggio Variabile

femminile nel campo delle costruzioni. C'è già stato qualche segnale positivo in questa direzione?

C'è ancora molta strada da fare. Purtroppo, in questo settore la presenza femminile è ancora molto, troppo, limitata. Penso che le aziende che operano nelle costruzioni e nelle infrastrutture debbano credere maggiormente nel contributo femminile.

La Variante di Valico che state realizzando in Appennino è la risposta moderna ad una esigenza antica risalente addirittura al periodo romano, o etrusco secondo alcuni studiosi di tracciati. Quanto vi sentite parte di questa lunga storia?

Nel corso dei lavori, in località La Quercia, abbiamo rinvenuto un importantissimo sito archeologico risalente all'epoca etrusca che studi condotti dalla Soprintendenza per

i beni archeologici dell'Emilia-Romagna hanno datato intorno al V secolo a. C.

Sono stati rinvenuti tracce di 5 edifici, articolati in diversi vani, alcuni con piani di calpestio originari, e con annessi aree cortilive e produttive esterne.

Molto interessante è l'antica sistemazione idraulica, costituita da un grande canale e da una serie di canalette, poste a protezione delle strutture abitative dal ruscellamento delle acque meteoriche provenienti dal vicino pendio. Gli archeologi ritengono che l'insediamento di La Quercia, certamente collegato alla città etrusca di Marzabotto, abbia rappresentato uno snodo importante del sistema dei collegamenti tra Etruria padana ed Etruria tirrenica.

A SPASSO NEL TEMPO STORIA DELLA BOLOGNA FIRENZE



La strada romana

Non è semplice sintetizzare la lunghissima storia dei collegamenti viabili tra Bologna e Firenze. Anche perché ogni epoca ha avuto il problema di come superare la catena appenninica per viaggiare tra NORD e SUD della penisola. Pellegrini in viaggio verso Roma, mercanti, soldati, funzionari dei vari Stati presenti prima dell'unificazione.

Nel 1989, Società Autostrade finanziò un convegno dal titolo **“La viabilità tra Bologna e Firenze nel tempo”** che si tenne in due sessioni presso San Benedetto Val di Sambro e Firenzuola e a cui parteciparono illustri studiosi. In buona sostanza, il simposio ribadì la centralità nel tempo del **Passo della Futa** come valico storico di collegamento tra le due città. Il motivo della sponsorizzazione del convegno da parte di Autostrade era che in quella sede venne annunciato il rinvenimento su quel crinale di alcuni tratti di selciato di epoca romana ancora ben conservati.

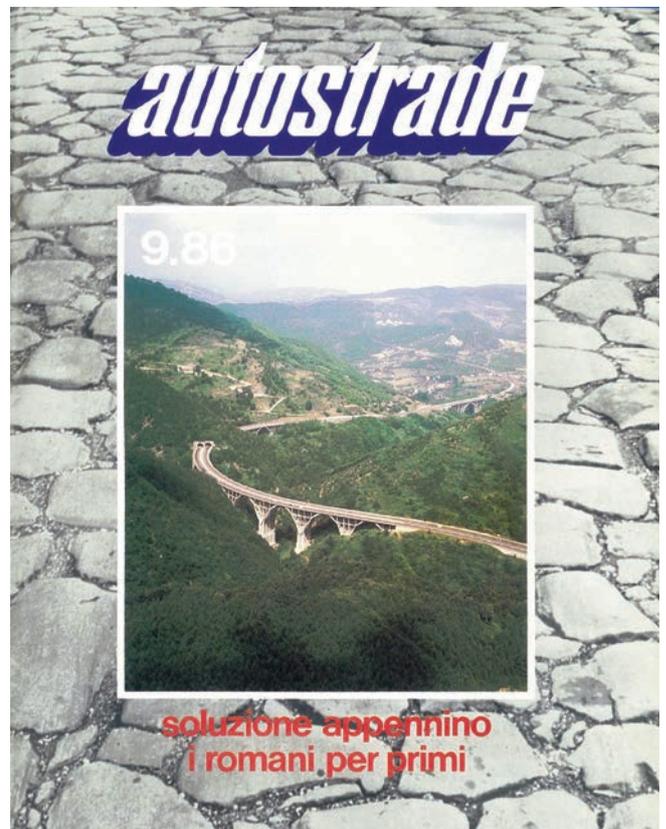
Autori della scoperta, di cui si occupò anche il mensile **“Autostrade”** con un numero speciale, furono i bolognesi Cesare Agostini e Franco Santi che da tempo erano alla ricerca di una antica via romana tra Bologna e Firenze.

Nel passaggio dall'epoca romana a quella medievale, fino a quella moderna, la strada della Futa subì alcune modifiche di tracciato, pur rimanendo sostanzialmente fedele all'originale. Ad esempio, venne inserito il **Passo della Raticosa** per consentire di raggiungere cittadine come Pianoro e Monghidoro (che allora si chiamava Scaricalasino). Per un periodo, il Passo venne anche abbandonato.

Sappiamo infatti che i pellegrini diretti a Roma per partecipare al primo Anno Santo della storia indetto nel 1300 transitarono da Firenzuola e dal **Passo del Giogo** e non dalla Futa e questo a causa delle



La strada romana e l'Autostrada del Sole



Numero di "Autostrade" del 1986 dedicato alla strada romana



In carrozza sulla Futa. Da notare sullo sfondo il Santuario bolognese della Madonna di San Luca



Corriera in transito sulla Futa

rivalità di confine tra i feudi della montagna. Una parentesi. Verso la metà del millesettecento la strada della Futa, per volontà del Granduca di Toscana Francesco I di Lorena, venne allargata e resa praticabile alle carrozze, mentre le altre strade di valico restarono percorribili solo a piedi o a dorso di mulo.

Ciò consentì di abbassare la durata del viaggio tra Bologna e Firenze a sole due giornate. Di questo è rimasta testimonianza nel diario dello scrittore tedesco Johann Wolfgang Goethe. Giunto in Italia per il **Grand Tour**, annotò di aver

trascorso la notte in una "misera" locanda di Loiano, a metà strada tra Bologna e Firenze. Correva l'anno 1786. Da allora, la strada che nei primi anni del secolo scorso venne dotata anche di servizio di linea con le corriere ha progressivamente visto aumentare la sua importanza.

Raggiungendo l'apice con le tappe della gloriosa Mille Miglia che vasta eco ebbero in Italia e all'estero. A sancire la fine del predominio della Futa nei collegamenti tra Bologna e Firenze ci pensò l'**Autostrada del Sole** che a partire dal 1960 ne assorbì quasi interamente il traffico.

LA STRADA ROMANA

Della presenza tra i boschi appenninici di una antica via romana che a partire dall'anno 187 a.C. collegava **Bononia** (antico nome di Bologna) a **Fiesole** per terminare ad Arezzo si sapeva da sempre.

Fiesole ha infatti origini più antiche rispetto a Firenze. È lo stesso Tito Livio a citare la costruzione della strada che venne realizzata per volontà del console Caio Flaminio per motivi strategico-militari al servizio

di Roma. Ma fino al 1977 nessuno l'aveva mai trovata.

Fu un rinvenimento casuale a consentirne l'individuazione. In seguito, la campagna di scavi diretta da Cesare Agostini e Franco Santi consentì di portare alla luce tratti di selciato in pietra arenaria conservati sotto mezzo metro di terra ancora in perfette condizioni. Tratti lineari. Come si sa, gli ingegneri romani non amavano i tornanti! Naturalmente, i ritrovamenti meglio conservati sono quelli che si trovano più in alto, in mezzo ai boschi.

La strada romana, battezzata "**Flaminia Militare**" dai suoi scopritori Santi e Agostini, in linea d'aria si trova a 4-5 Km dall'autostrada Bologna-Firenze e per lunghi tratti si trova parallela, con valico

a 1000 metri s.l.m. È larga 2 metri e quaranta centimetri corrispondenti ad 8 piedi romani. Era questa infatti la larghezza che potremmo oggi definiremmo "standard" per le consolari costruite fuori dalla città di **Roma**.

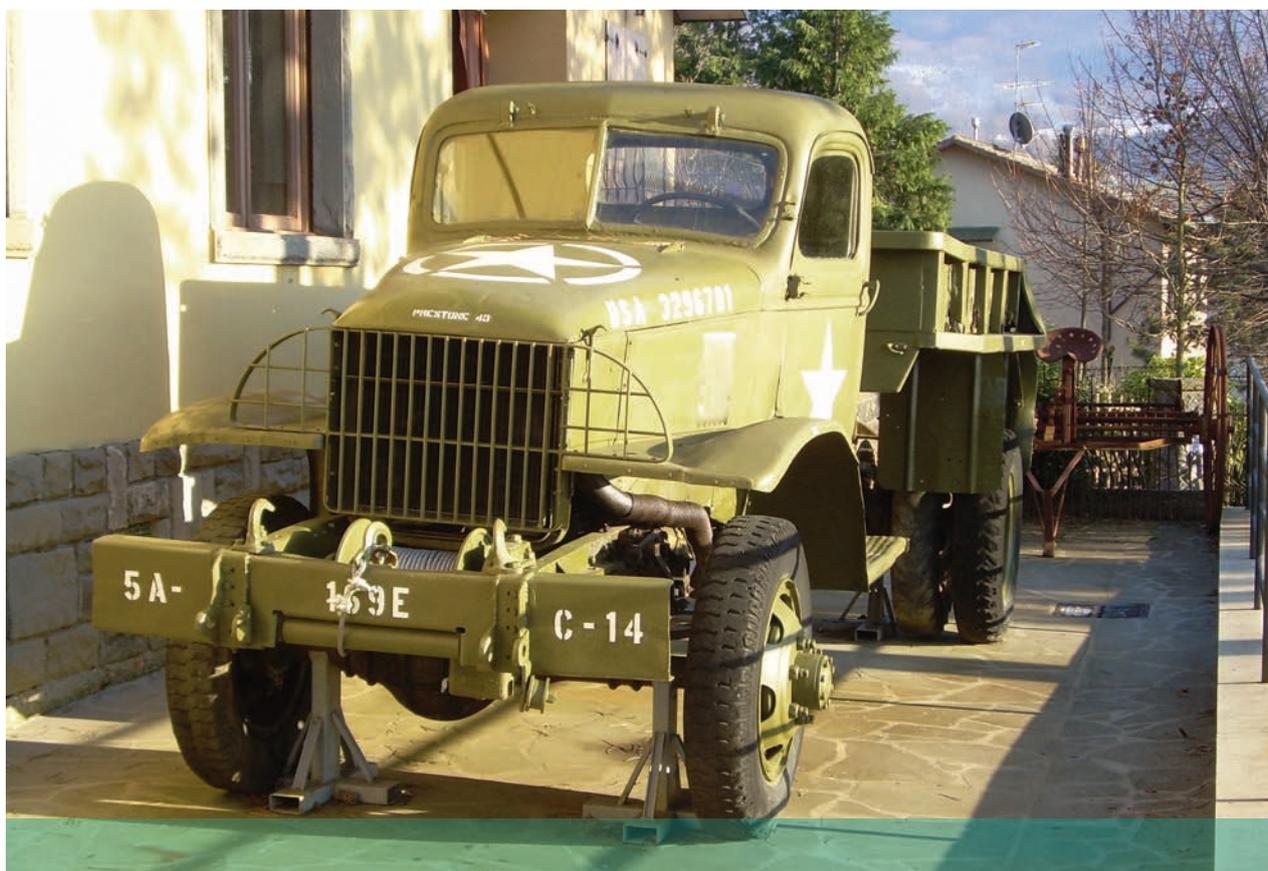
Il sito archeologico scoperto nel cantiere del **lotto 5A** della Variante di Valico risalente all'epoca etrusca, cui accenna l'ing. Francesca Fatteschi in altra parte della nostra news-letter, ha recentemente riaperto il dibattito su un collegamento toscano-emiliano antecedente al 187 a.C. della cui esistenza nessuno dubita, ma di cui ben poco si sa. Anche se qualche traccia di antica mulattiera potrebbe far pensare ad un percorso sul crinale Rioveggio-Montorio-Futa.

A chi volesse visitare la strada romana, giungendo in autostrada, consigliamo di uscire al casello di Pian del Voglio e seguire l'apposita segnaletica che in 9 Km di strada a tornanti in mezzo ai boschi conduce fino ai siti di scavo.

Ulteriori notizie su questa scoperta sono disponibili sul sito: www.flaminiamilitare.it.



In posa sulla strada romana (dal libro "La strada Bologna-Fiesole" - CLUEB editore)



DALLA GEORGIA A BRUSCOLI

Un'interessante notizia giunge da Bruscoli, località dell'Appennino toscano situata a pochi chilometri da Pian del Voglio. Il locale **Museo storico etnografico**, alle cui spese di ampliamento nel 2009 ha partecipato Autostrade per l'Italia con i fondi della Variante di Valico, ha acquistato, restaurato e messo in mostra un vecchio veicolo americano utilizzato durante la seconda guerra mondiale sui territori montani del Passo della Futa.

Si tratta di una autocarro **Chevrolet 4x4**, costruito nello Stato della Georgia (U.S.A.) e dotato di verricello anteriore per riuscire a cavarsela su ogni tipo di terreno. Durante il

delicato intervento di recupero, che si è completato con la riverniciatura con i colori mimetici originali, sulla sponda posteriore sono stati rinvenuti due fori di mitra tedesco calibro 50, segno evidente di un suo utilizzo in prima linea.

Dopo la guerra, come tanti altri veicoli "dimenticati" dall'esercito americano, venne utilizzato nei cantieri per la costruzione dell'autostrada Bologna-Firenze.



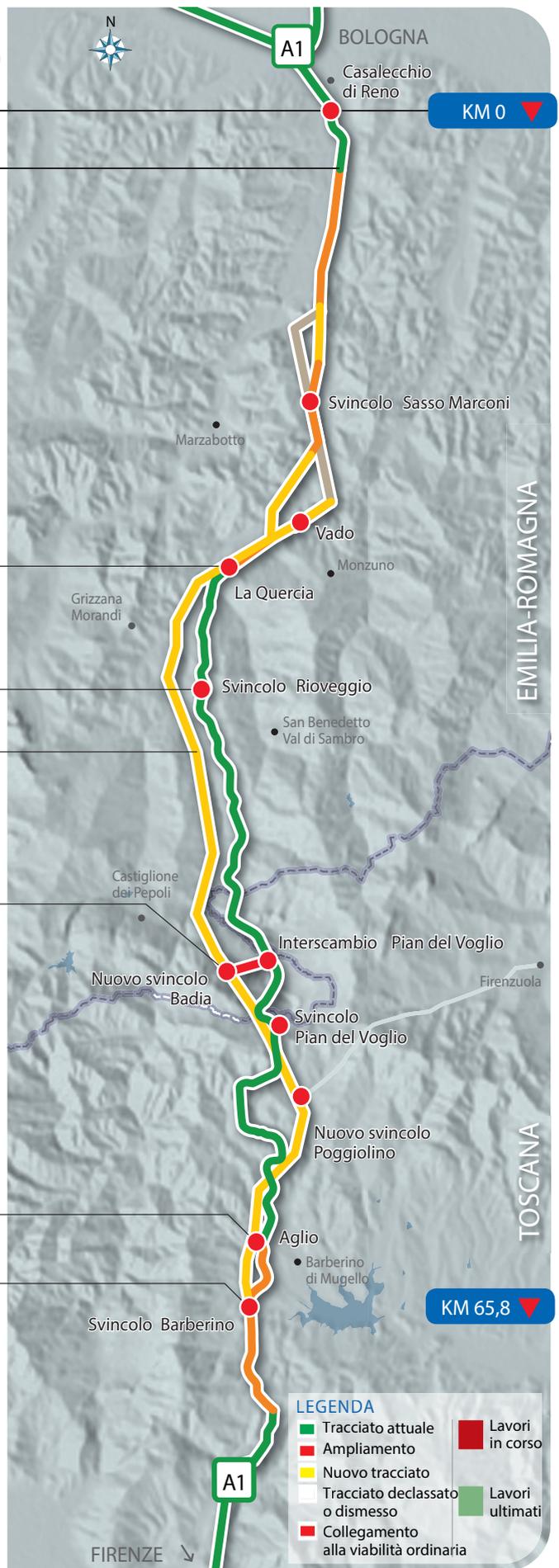
*Foto in alto:
L'autocarro in mostra al Museo Bruscoli*

*Qui a fianco:
Autocarro americano Chevrolet
a tre assi all'opera nei cantieri
dell'Autostrada del Sole*

IL PROGETTO COMPLESSIVO DELL'OPERA

VARIANTE DI VALICO aggiornamento al 15.01.2014

LOTTO	Valore intervento ^(*) €/mln	Avanzamento al 31.12.2013	Status	Fine lavori	Lunghezza
Casalecchio - Sasso Marconi (Lotto 0)	82,0	100,0 %		2009	4,1 Km
Sasso Marconi - La Quercia (Lotti 1, 2, 3, 4)	546,1	100,0 %		2007	19,4 Km
La Quercia - Badia Nuova (Lotto 5A)	375,4	100,0%		2013	7,6 Km
La Quercia - Badia Nuova (Lotto 5B)	398,3	69,1%	(1)	2014	3,3 Km
La Quercia - Badia Nuova (Lotto 6-7)	518,8	79,7%	(1)	2014	6,6 Km
Badia Nuova - Aglio Galleria di Base (Lotto 9-10-11)	1.041,0	95,0%	(1)	2014	11,2 Km
Badia Nuova - Aglio (Lotto 12 e Svincolo di Barberino)	281,7	100,0%	(2)	2011	4,5 Km
Aglio - Barberino (Lotto 13)	336,1	97,4%	(1)	2014	6,1 Km
Altre opere sul territorio ^(**)	387,1	55,6%		(3)	3,0 Km
TOTALE	3.971,8	87,4%			65,8 Km



(*) Stima al 31.12.2013. (**) Includono: Bretella di Firenzuola, Valorizzazione Ambientale, S.S. Val di Setta e S.S. Porrettana, Svincolo di Rioveggio, Adduttore Reno-Setta e Collettori fognari di Marzabotto, Prevam di 1^ e 2^ fase non antirumore e Riqualifica dell'A1 esistente tra Aglio e lo Svincolo di Barberino e i circa 3 km di adeguamento della VS10 per interscambio tra vecchio/nuovo tracciato (Interscambio vecchio e nuovo tracciato - ex Lotto 8).
 (1) Ad esclusione degli impianti elettromeccanici della tratta che verranno affidati successivamente.
 (2) In data 22.05.2007 è avvenuta l'apertura del nuovo Svincolo di Barberino.
 (3) Relativamente ai Collettori fognari di Marzabotto, all'Adduttore Reno-Setta ed al Prevam di 1^ fase i lavori sono ultimati. Relativamente allo Svincolo di Rioveggio i lavori sono in corso e l'ultimazione è prevista per la metà del 2013. L'ultimazione dei rimanenti lavori è funzione delle richieste del territorio.

TOTALE

LEGENDA

- Tracciato attuale
- Ampliamento
- Nuovo tracciato
- Tracciato declassato o dismesso
- Collegamento alla viabilità ordinaria
- Lavori in corso
- Lavori ultimati