

PIÙ DI GARIBALDI POTÉ
L'AUTOSOLE →

>> PAGINA 4

IL SA.I.E. A BOLOGNA →

>> PAGINA 6

GALLERIA-VAL-DI-SAMBR
8 NOVEMBRE 2014



UNA GRANDE VITTORIA PER TUTTA L'ITALIA

**UN'OPERA CHE SA DI
RINASCITA**

*Matteo Renzi
Presidente del Consiglio dei Ministri*

Ha rinunciato all'autista, Matteo Renzi, guidando personalmente il Suv che da Barberino l'ha portato nella galleria Val di Sambro, davanti all'ultimo diaframma, l'ultimo ostacolo roccioso, poi abbattuto, della Variante di Valico.

E quei chilometri sull'Appennino devono aver riportato alla memoria del premier una sua paura di bambino e il patema da babbo, visto che ha tre figli: il mal d'auto.

Sono state due le sensazioni forti che l'ingegner Giovanni Castellucci, amministratore delegato di Autostrade per l'Italia, ha regalato, davanti al presidente del consiglio, Matteo Renzi, prima dell'abbattimento dell'ultimo diaframma della galleria Val di Sambro, roccioso ostacolo finale alla Variante di valico: ossia alla nuova grande scommessa che ora sembra finalmente vinta.

Ed è proprio di "grande vittoria per tutta l'Italia", che l'ingegner Castellucci ha parlato. Anche se, ha avvertito, di vittoria si potrà parlare solo quando questo nuovo tracciato raddoppio dell'Autosole nel tratto appenninico, Bologna-Firenze, il più impegnativo e difficile, sarà finalmente inaugurato: probabilmente nel secondo semestre del 2015. Quando i 59 chilometri, di cui 32 in variante, con



Val di Sambro, 8 novembre 2014



41 gallerie, per un investimento di 4 miliardi, saranno finalmente percorsi da automobili e mezzi pesanti.

"Siamo arrivati all'ultimo, ideale colpo di piccone - ha detto Castellucci - e voglio ringraziare tutti coloro che hanno contribuito a rendere concreto questo successo. Mi riferisco agli operai e ai tecnici, di cui dobbiamo apprezzare l'indiscutibile capacità, ma anche alle autorità, ai responsabili delle istituzioni che hanno collaborato con noi affinché si potessero superare le infinite difficoltà burocratiche che hanno complicato oltre ogni immaginazione il nostro compito per un periodo di tempo lunghissimo e, permettetemi,

inaccettabile per un'opera indispensabile al Paese e al suo sviluppo".

Ed è a questo punto che l'amministratore delegato di Autostrade per l'Italia ha offerto la seconda sensazione forte: cioè l'insopportabile peso di una burocrazia e di un dedalo di leggi e regolamenti capaci far passare ventiquattro anni (dal 1982 al 2006) dall'idea e dal primo progetto della Variante di valico fino all'ultima autorizzazione.

"Sono stati - ha insistito Castellucci - ventiquattro anni d'incertezze, di sforzi vanificati, di attese che avrebbero potuto far cadere la speranza di poter realizzare il raddoppio di un tratto d'autostrada indispensabile alle comunicazioni fra il

>> SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Forse è per questo che, quasi come una liberazione, ha voluto annunciare: *"Questo sarà l'ultimo Natale in cui i bambini vomitano in A1, sull'Appennino".* Una frase con un'evidente promessa sottintesa: *"Abbattuto il diaframma non ci saranno altri ostacoli, per cui la Variante di valico potrà essere inaugurata nel 2015".*

Parole, sia quelle dette che quelle non dette, capaci di rappresentare un messaggio per l'ingegner **Giovanni Castellucci**, amministratore delegato di Autostrade per l'Italia, che poco prima

aveva ripercorso il lunghissimo iter del raddoppio della Firenze-Bologna nel tratto appenninico, da Sasso Marconi a Barberino di Mugello: 24 anni per passare dall'idea e dal progetto fino all'ultima autorizzazione.

"Il nostro Paese - ha detto il presidente del consiglio con piglio rassicurante - è capace di uscire dal tunnel della pigrizia, della stanchezza, della rassegnazione. E la condizione per farlo è che ognuno di noi faccia il proprio pezzetto di strada. Dobbiamo abbattere gli ultimi tabù, le nostre paure, perché

l'Italia è più forte di come viene descritta e un'opera come la Variante di valico lo dimostra".

Dopo aver garantito agli operai, preoccupati per il loro futuro dopo la fine dei lavori sull'Appennino, che grazie allo Sblocca Italia altre opere potranno partire e le occasioni di lavoro, anche per loro, non mancheranno, Renzi si è sottoposto al rito del taglio della cravatta che celebra la chiusura di un cantiere. Con la battuta: *"Tanto non è mia, me l'ha prestata Castellucci..."*.

Nord e il Sud d'Europa. Speranza che sembrava svanita nel 2001, in seguito a un atto del governo dell'epoca che pareva aver cancellato d'un colpo tutti gli atti. E quando, anche nella nostra stessa azienda, pareva interessare più lo sviluppo della telefonia che quello, primario, di fare nuova strada. Ma si è trattato, lasciate che lo dica, anche di una speranza che Autostrade, nonostante tutto, ha voluto tenere accesa, con ragione: riannodando piano piano tutti i fili, riscrivendo carte e ottenendo le autorizzazioni. Attraverso sforzi e fatiche straordinarie. Che vorrei non dovessero essere più necessarie, e mi piace dire questo davanti al presidente del consiglio, se vogliamo davvero che il nostro Paese cambi passo e si dia una forte accelerata sul cammino della ripresa e dello sviluppo”.



Alcuni momenti della cerimonia per l'abbattimento dell'ultimo diaframma della Galleria val di Sambro alla presenza del Presidente del Consiglio dei Ministri Matteo Renzi



I 50 ANNI DELL'AUTOSOLE



Nella tenda del pellegrino, la chiesa di San Giovanni Battista a Firenze, la chiesa dell'autostrada, c'erano tutti.

Il presidente e l'amministratore delegato di Autostrade, Fabio Cerchiai e Giovanni Castellucci, il ministro dei lavori pubblici Maurizio Lupi, il vescovo di Firenze Cardinale Giuseppe Betori, tutte le autorità istituzionali, ma anche e specialmente dipendenti e pensionati di Autostrade.

Tutti, per ricordare quegli otto anni che vanno dal '56 al '64 in cui venne completato l'intero tracciato dell'autostrada

Le tappe di un'opera che ha unito l'Italia PIÙ DI GARIBALDI POTÈ L'AUTOSOLE

- 1953** L'idea di un'autostrada da Milano a Napoli, viene promossa dal ministro Ezio Vanoni. Lo studio di fattibilità fu affidato ad gruppo di lavoro cui parteciparono le principali aziende del momento.
- 1955** Il progetto fu donato allo Stato, e nell'ambito della legge 463 del 21 maggio (legge Romita) viene approvata la realizzazione della Milano-Roma-Napoli.
- 1956** Il 14 aprile viene firmata la prima convenzione tra ANAS ed Autostrade (la società fondata dall'IRI nel 1950) per la costruzione e l'esercizio dell'Autosole. Il 19 maggio a San Donato Milanese, il presidente della Repubblica Giovanni Gronchi, pone la prima pietra. Vengono affidati gli appalti per i primi 26 lotti.
- 1957** In febbraio vengono appaltati altri 40 lotti: da Milano a Modena; da Bologna a Firenze; da Capua a Napoli.
- 1958** Dopo due anni di lavori, l'8 dicembre, vengono aperti al traffico i tratti Milano-Piacenza nord e Piacenza sud-Parma, per un totale di 102 chilometri (manca il ponte sul Po).
- 1959** Nel corso dell'anno vengono aperti al traffico i tratti Capua-Napoli; Piacenza nord-Piacenza sud-Parma-Modena sud; Modena sud-Bologna sud. Il 24 novembre, con l'inaugurazione del tratto Bologna sud-Sasso Marconi della A1 è praticamente funzionale l'intera tratta Milano-Bologna di 195 chilometri.
- 1960** L'Autostrada del Sole è percorribile da Milano a Firenze: il 3 dicembre viene aperto al traffico il tratto appenninico tra Sasso Marconi e Firenze.
- 1962** Entrano in esercizio i tratti Roma-Frosinone e Frosinone-Capua, che avvicinano Roma a Napoli.
- 1964** Dopo soli otto anni di lavori, l'autostrada viene completata il 4 ottobre, con l'apertura del tratto Orvieto-Chiusi, l'ultimo "diaframma" tra Firenze e Roma.



che da Milano raggiunge Napoli, l'arteria che srotolandosi lungo le pianure, arrampicandosi sugli appennini, lanciandosi verso il sole ha accorciato la penisola.

I tecnici stranieri la consideravano l'autostrada più bella del mondo. Un miracolo infrastrutturale tutto italiano di una perfetta sinergia tra le aspettative del pubblico, l'impegno delle istituzioni e le capacità tecnico imprenditoriali di Autostrade.

E oggi a 50 anni di distanza, come ha ricordato Castellucci, si sta realizzando un altro miracolo infrastrutturale, la Variante di Valico, che scorrendo nel cuore dell'appennino sta facendo emergere il top dell'ingegneria e della tecnica italiana.



Fabio Cerchiali e Giovanni Castellucci con Maurizio Lupi e il Cardinal Betori

IO C'ERO



Monsignor Elio Pierattoni

dove poter pregare. Racconta la sua storia, e quella della chiesa, monsignore, in occasione dei cinquant'anni dell'Autostrada A1, l'Autosole, simbolo del boom anni Sessanta. Che per questo Paese potrebbe avere un seguito, nel 2015, con l'inaugurazione di un altro simbolo di rinascita: la Variante di Valico. Il raddoppio. Una nuova speranza di sviluppo. Anche lui, monsignor Pierattoni, è qui da mezzo secolo e spiccioli di mesi: classe 1925, musicista, componente della commissione diocesana per l'arte sacra e perfino pilota d'aereo. Forse, quando gli affidarono l'incarico, pensavano che lui potesse fare un salto, ogni tanto, all'aeroporto di Peretola, ad appena qualche chilometro di distanza? No, il 5 aprile 1964, domenica in Albis inondata di

Si dichiara, non senza orgoglio, prete della chiesa dell'Autostrada, monsignor Elio Pierattoni. E lascia intendere di sentirsi un po' come il guardiano di un faro: vede le macchine passare in lontananza, come le navi sul mare, e lui sta qui, nella chiesa a forma di tenda progettata da Giovanni Michelucci, concepita come luogo d'incontro per chi è in viaggio e magari cerca un luogo

sole dopo la Pasqua inzuppata di pioggia, gli vennero consegnate le chiavi di questa straordinaria chiesa dalla forma essenziale e magnifica, perché lui fosse non solo il celebrante delle messe, ma anche il custode, colui che se la porta addosso come una missione irrinunciabile. Appunto uno specialissimo guardiano. Lo scelse Emenegildo Florit, allora arcivescovo di Firenze, che gli consegnò questi seimila metri quadrati (la metà coperti di pietra rosata, cemento armato, vetri e bronzi, l'altra metà giardino) insieme a Ezio Donatini, presidente dell'epoca di Autostrade, e al sindaco santo di Firenze, Giorgio La Pira. La costruzione della chiesa era stata decisa quasi come un ex voto, un omaggio alla memoria degli operai caduti nella costruzione dell'autostrada. A suo modo un atto di fede. E monsignore ricorda quel periodo di mezzo secolo fa con la solennità che si deve alla fine di una grande opera, l'autostrada A1, costata lavoro e impegno.

Un'opera che aprì una nuova era, magari non meno tormentata di quelle precedenti, ma sicuramente diversa, capace di trasformare le persone: i giovani contadini delle terre comprese fra Firenze e Prato diventati operai, con figli poi geometri o addirittura ingegneri. In ogni caso, quegli anni Sessanta visti con gli occhi di un monsignore votato alla sua missione, segnarono una svolta, un cammino nuovo. Che prosegue, giorno dopo giorno, e domenica dopo domenica: in una chiesa quasi sempre affollata, mentre qualche centinaio di metri più là, sull'autostrada, le macchine passano veloci e leggere, quasi senza far rumore. Appunto come navi sul mare. Mentre lui legge il Vangelo e distribuisce l'Eucarestia.

FLASH NEWS

**SA.I.E. il Salone Internazionale dell'Edilizia di Bologna
 INFRASTRUTTURE E RETI METROPOLITANE PER IL RILANCIO DEL PAESE**


Ennio Fantastichini

È stata una occasione per presentare la fiction Rai **"La strada dritta"** con l'interprete del presidente della società autostrade di 50 anni fa, Fedele Cova, l'attore Fantastichini. E il tema delle infrastrutture, del loro valore nell'economia di un Paese, della necessità di renderle sempre più sostenibili, intelligenti e sicure è stato affrontato in un serrato confronto tra rappresentanti del governo del territorio e i rappresentanti delle grandi imprese italiane, impegnate nel nostro Paese e nel mondo nella costruzione di grandi infrastrutture. Per Atlantia c'era il direttore progetti infrastrutturali, Gennarino Tozzi, che, pur ricordando l'impresa degli anni sessanta ha sottolineato come anche oggi, con la Variante di Valico, si stanno esprimendo le eccellenze tecniche e imprenditoriali di un Paese

che per queste cose deve essere al centro dell'attenzione internazionale. Una nuova opera, la più grande e moderna opera infrastrutturale di cui questo Paese deve essere orgoglioso. Oggi come allora.

Gennarino Tozzi


"IL CEMENTO E LA SCUOLA ITALIANA DI INGEGNERIA: L'AUTOSTRADA DEL SOLE"


"Il cemento e la scuola italiana di ingegneria: l'Autostrada del Sole". "L'Autostrada del Sole - ha detto **il presidente di Confindustria Giorgio Squinzi** all'inaugurazione - è stato il primo fattore di unificazione di un Paese che non era veramente unito". La mostra fotografica allestita al SA.I.E. ha voluto ricordare il cinquantesimo anniversario dell'inaugurazione della grande infrastruttura stradale. 26 scatti in cui protagonisti assoluti sono stati i viadotti in cemento armato del tratto Bologna - Firenze con immagini provenienti da otto archivi tra cui quello Centrale dello Stato, dell'ANAS, della fondazione Dalmine e di Autostrade per l'Italia. Sicuramente è stata un grande contributo al boom economico e al successo internazionale del Made in Italy.



OMAGGIO A GIACOMO VENTURI

Lo sconcerto e il dolore ci prendono sempre quando, improvvisamente, scompare una persona, nel pieno della propria vita e con una grande passione nel gestire le proprie responsabilità. Per Giacomo Venturi, per la sua prematura scomparsa, questi sentimenti sono ancor più forti, tanto era importante la sua presenza e il suo modo di interpretare il suo ruolo.

Da Sindaco di Zola Predosa e da Vice Presidente della Provincia di Bologna ha partecipato a tutte le trasformazioni



del suo territorio, governando con grande intelligenza e senso civico le opportunità e i problemi che spesso accompagnano la realizzazione di infrastrutture e avendo ben chiaro il fine ultimo di questo lavoro. Il "bene comune", è sempre stata la sua bussola e al suo servizio ha messo la sua minuziosa e appassionata conoscenza del territorio, le problematiche, la storia, le Istituzioni e le comunità.

Sul grande cantiere della Variante di Valico, sul nodo di Casalecchio e quello di Rastignano, sul progetto del nuovo casello di Crespellano sulla A1 e il collegamento con la Bazzanese, la sua, non è mai stata una presenza solo formale all'interno di un complesso iter amministrativo. Venturi è stato un prezioso protagonista è un autorevole interlocutore per i Sindaci, per la Regione Emilia-Romagna, ma anche per i comitati dei cittadini, per i tecnici e i dirigenti delle imprese impegnate nelle progettazioni e nei lavori.

Sarebbe difficile contare le riunioni, i tavoli di lavoro, gli incontri pubblici e quelli istituzionali. Lui c'era sempre e da protagonista.

Qualcuno lo ha giustamente definito un "dirigente di Comunità". È vero, e lo si è visto anche nei momenti difficili come nelle discussioni pubbliche a Vado nel comune di Monzuno, negli incontri in Prefettura per affrontare i problemi del comune di San Benedetto Val di Sambro e della frazione di Ripoli, nei tanti incontri romani presso il Ministero delle Infrastrutture dove ha sempre tenacemente rappresentato le esigenze del suo territorio.

Una bella persona e un bravo amministratore!

Ci uniamo volentieri e con affetto ai tanti che lo hanno definito e lo ricordano così.

Gennarino Tozzi

Direttore Progetti Infrastrutturali di Atlantia

Anno 9 - Novembre 2014
Periodico di Autostrade per l'Italia

VARIANTE
DI VALICO



4
2

Direttore responsabile

Germana Parolini

Comitato di Redazione

Gennarino Tozzi
Francesco Fabrizio Delzio
Alberto Selleri
Francesco Casaccia
Riccardo Bicchi

Redazione

Sandro Bennucci
Pier Giovanni Carta
Stefano Cellini
Giovanna De Cesare
Marianna Lorusso

Grafica e impaginazione

Giovanna Carabba

Direzione e Stampa

Via Bergamini, 50
00159 Roma

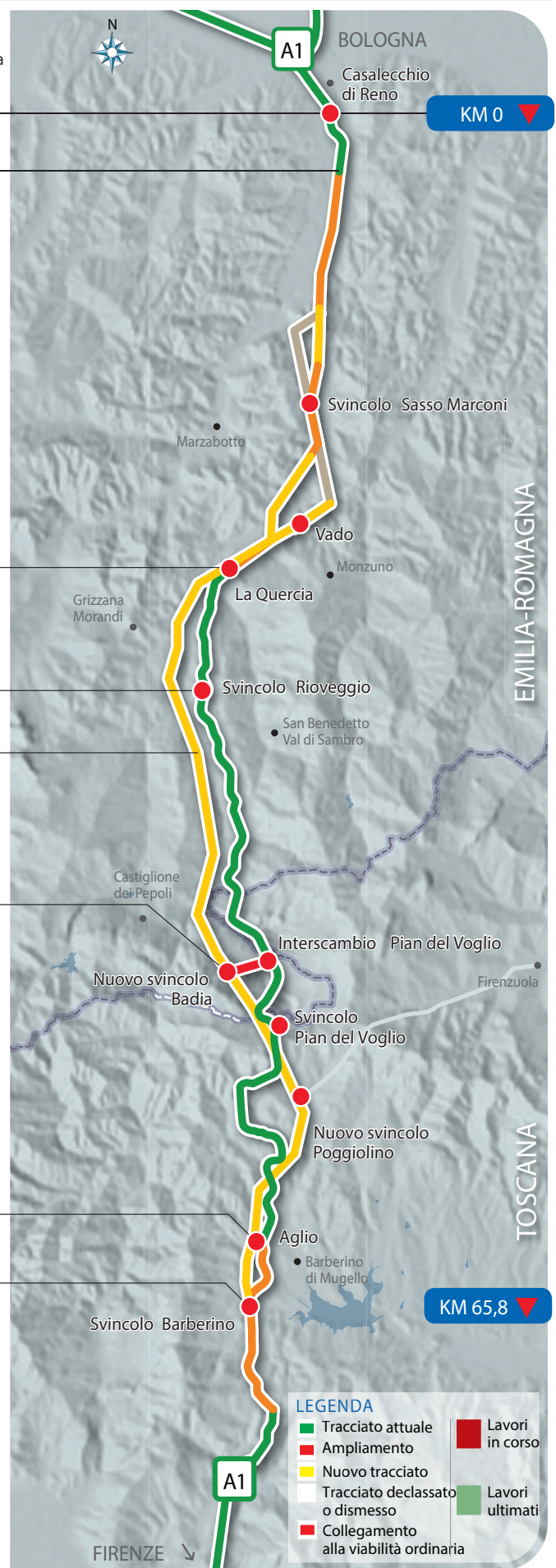
www.autostrade.it

Andato in stampa il 18.11.2014

IL PROGETTO COMPLESSIVO DELL'OPERA

VARIANTE DI VALICO aggiornamento al 17.11.2014

LOTTO	Valore intervento ^(*) €/mln	Avanzamento al 31.10.2014	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)	549,5	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)	400,3	82,7%	(1)	2015	3,3 Km
La Quercia - Badia Nuova (Lotto 6-7)	638,8	75,0%	(1)	2015	6,6 Km
Badia Nuova - Aglio Galleria di Base (Lotto 9-10-11)	1.083,4	96,1%	(1)	2015	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)	353,7	94,2%	(1)	2015	6,1 Km
Altre opere sul territorio ^(**)	320,1	69,1%		(3)	3,0 Km
TOTALE	4.084,6	89,4%			62,8 Km



(*) Stima al 31.10.2014. (**) 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.
 (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