

VARIANTE DI VALICO

NUMERO

4
6



NUMERI E STORIA DI UNA DELLE
OPERE PIÙ IMPORTANTI
D'EUROPA →

>> PAGINA 3

HANNO DETTO →

>> PAGINA 5

APERTA IL 23 DICEMBRE SCORSO, RADDOPPIA E RENDE PIÙ VELOCE
IL TRATTO APPENNINICO DELL'A1 TRA BOLOGNA E FIRENZE

LA VARIANTE CHE AVVICINA NORD E SUD DELL'ITALIA

Antivigilia di Natale, galleria Val di Sambro, ore 12.30: il premier Matteo Renzi schiaccia il pulsante rosso del telecomando e si accendono le frecce verdi in testa alla carreggiata in direzione Firenze. La Variante di Valico entra in funzione. L'imbuto dell'Appennino è stappato. Primo a percorrerla è un corteo di vecchie Fiat 500, déjà vu del primo "Cinquino" che inaugurò nel 1960 la tratta Bologna-Firenze dell'Autosole. 59 chilometri raddoppiano il nodo cruciale e spesso labile del collegamento tra il nord e il centro-sud. "L'opera di una generazione", come la definisce l'amministratore delegato di Autostrade, Giovanni Castellucci, è attesa da 33 anni. "Finalmente, non



Foto di Autostrade per l'Italia e di Pierfrancesco Nardizzi

PIACE!

Sì. Piace a tutti. Ad un mese dall'inaugurazione, si possono fare i primi bilanci. "Code fra Barberino e Roncobilaccio": mai più accaduto. Il 75% del traffico ha scelto la variante di valico. In pratica è il 95% del traffico pesante, dei camion che ogni giorno percorrevano e percorrono la Bologna-Firenze, oltre a 50-60 mila veicoli. E sono, infatti, i camionisti i più entusiasti. Sulle pagine dei giornali, nelle interviste radio e televisive... è un coro unanime. Si risparmia tempo. Si risparmia denaro. Si guida bene. È bella. È luminosa. Oh, sì! Le nuove luci a led delle gallerie sono un vero successo. E la strada ti accompagna, morbida e



Le tre cinquecento storiche che hanno percorso per prime la Variante



ci credeva più nessuno”, twitta in mattinata il presidente del Consiglio. E invece la Variante di Valico è una realtà, è l’alternativa che già il 50% degli automobilisti e il 90% dei camionisti scelgono per attraversare l’Appennino.

La Variante, metafora di un Paese “bloccato”, diventa “segnale di ripartenza per l’Italia”, chiosa il presidente, e manda in soffitta anche il più classico degli annunci di Iso-radio: “Code fra Barberino e Roncobilaccio”.

>> SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

sinuosa, proteggendoti dalle intemperie. Certo, ci sono ancora delle cose da fare. Ad esempio manca un’area di servizio. Entro aprile, però, dovrebbe essere pronta “Badia” che speriamo aiuti anche a compensare i problemi dei lavoratori delle aree del vecchio percorso. Ah la vecchia A1. Verrà man mano rimessa a posto. Oggi è comunque un percorso, una gradevolissima “panoramica” che attraversa l’appennino... dove non ci sono praticamente camion. Un bel viaggiare.





Alcuni momenti dell'inaugurazione

NUMERI E STORIA DI UNA DELLE OPERE PIÙ IMPORTANTI D'EUROPA

4 MILIARDI, 9 ANNI DI LAVORI E 24 ANNI DI AUTORIZZAZIONI



Se qualcuno volesse spiegare l'Italia fuori dall'Italia, la vicenda della Variante sarebbe perfetta perché c'è dentro più o meno tutto quello che funziona e non funziona. Partiamo dalle cose che funzionano: in nove anni, uno in più di quelli che furono impiegati per costruire l'intera Autostrada del Sole (1956-1964), è stata realizzata una delle più importanti infrastrutture d'Europa degli ultimi 20 anni. Paragonabile per volumi di scavo e difficoltà al Tunnel della Manica e al traforo del Gottardo, costruita in una delle zone più complesse al mondo dal punto di vista geologico. I numeri par-

lano chiaro: 4,1 miliardi di investimenti per 59 km, di cui 32 in variante, 41 nuove gallerie e altrettanti viadotti. Costruita per il 50% in galleria scavando 7,9 milioni di metri cubi di terra. Proprio per lo scavo di una di queste gallerie, la Sparvo, l'impresa affidataria Toto vince nel 2013 il World Tunneling Award, l'oscar dello scavo, utilizzando "Martina", la fresa più grande del mondo, con un diametro di 15 metri, praticamente quanto un palazzo di 5 piani. Due corsie per senso di marcia, 2 nuove aree di servizio (da ultimare) e 2 nuovi svincoli: Badia e Poggiolino. Il percorso

La mappa



è più dritto, la quota di valico si abbassa di 226 metri, quindi meno rischio neve, e si riducono di oltre il 30% i tempi di percorrenza, con un risparmio annuo di carburante stimato in circa 100 milioni di litri.

Ma c'è anche un pezzo della storia che racconta come dalla prima "pietra legislativa", che dà il via libera alla Variante di Valico, la legge 531 (piano decennale per la viabilità di grande comunicazione e riassetto del settore autostradale) del 1982 all'ultima autorizzazione, passano ben 24 anni. Un'eternità, se si pensa che ne sono bastati solo 4 (1952-56) per autorizzare la A1. Una serie di complicazioni di ogni genere - ambientali, politiche, economico-finanziarie e burocratiche - hanno ritardato i tempi di consegna e fatto

lievitare il costo dell'opera dai 2,5 miliardi stimati nel 1997 ai 4,1 finali.

È il 1982, il primo progettista della Variante è Pierluigi Spadolini, architetto e fratello maggiore di Giovanni, all'epoca presidente del Consiglio. Quattro anni dopo, all'apertura dell'anno giudiziario, il procuratore generale di Firenze denuncia l'aumento di incidenti stradali e minaccia di processare i politici per omicidio colposo, se non fanno costruire la Variante. Nel 1990 vengono siglate le convenzioni tra ministero dell'Ambiente, Anas, Autostrade, regioni ed enti locali. Passano altri 6 anni e nel 1996 il governo Prodi definisce l'opera "prioritaria" e, superate le resistenze dei Verdi, il ministro delle Infrastrutture Di Pietro avvia l'iter autorizzativo e viene pubblicato il primo bando di gara. L'anno successivo, Autostrade per l'Italia e Anas firmano la nuova convenzione di concessione che prevede la realizzazione della Variante a fronte dell'allungamento della concessione al 2038 e dell'assegnazione dei costi dell'opera ad Autostrade.

Nel 2001 l'ulteriore Valutazione di impatto ambientale sul progetto originale conferma la compatibilità ambientale dell'opera, già espressa nel giugno del 1988. Ma i lavori cominciano solamente nel 2006. Nel frattempo i problemi non sono pochi, né irrilevanti. A quelli ambientali si intrecciano ostacoli burocratici, giudiziari e impreveduti di natura geologica. Tra i primi, la presenza di idrocarburi nelle rocce e l'interferenza con la frana di Ripoli, una frazione del comune di San Benedetto Val di Sambro, tanto che nel 2011 un gruppo di abitanti della zona, con un esposto alla procura di Bologna denuncia danni alle case provocati dallo scavo alla galleria Val di Sambro. Inizia così un balletto di accuse e difesa tra i comitati locali e Autostrade. Ad aggiungersi le considerazioni diametralmente opposte tra Toscana ed Emilia Romagna sul materiale estratto dalle talpe, considerate da Firenze un rifiuto da smaltire mentre da Bologna un materiale riutilizzabile. E così la Variante avanza sul lato emiliano e resta al palo su quello toscano.

Con il DM 161 del 2012 si chiariscono le regole sull'utilizzo delle terre e rocce da scavo. Sul finire del 2014, il ministero dell'Ambiente approva i piani di utilizzo delle terre toscane della Variante di Valico. I lavori avanzano a ritmi forzati per rispettare l'annuncio fatto nel 2014 da Renzi e Castellucci: "Entro Natale prossimo apriremo la Variante di Valico". Promessa mantenuta... in extremis.





HANNO DETTO

"Questa è l'opera di una generazione, di una classe dirigente che ha lavorato per anni e lasciato un segno positivo su un evento importante che oggi segnerà la storia di Autostrade, un'opera importante per la logistica, per le persone, per l'economia del Paese". Così l'Amministratore Delegato di Autostrade e Atlantia **Giovanni Castellucci**. "un esempio di successo di collaborazione tra pubblico e privato, in cui il pubblico ha trasferito al privato tutti i rischi e credo -ha concluso- che la collettività possa essere soddisfatta".

"Oggi è arrivato il giorno che sembrava non dovesse arrivare mai. L'Italia manda in soffitta i professionisti del piagnisteo e della lamentazione, i professionisti del 'Tanto non ce la farete mai', del 'Qui non si finisce mai niente', ha affermato il premier **Matteo Renzi**. Questa inaugurazione "dà il senso che se questo Paese si tira su le maniche è in grado di fare opere che segnano la storia della ingegneria del mondo", ha aggiunto con soddisfazione ribadendo che "Italia è un nome che dovremmo avere il coraggio di pronunciare con più orgoglio, stiamo dando un segnale di ripartenza". "L'Italia non è il Paese delle opere incompiute, ma un Paese che può e deve pronunciare il proprio nome con orgoglio e con maggiore forza rispetto a quanto non abbia fatto fino ad ora". "Vorrei che fosse forte il messaggio che l'Italia mette l'acceleratore delle opere -ha aggiunto Renzi- sbloccando i progetti bloccati da una burocrazia che si è alimentata e che, se sbloccata, può portare ad una crescita maggiore. Occorre ancora superare gli ostacoli burocratici, il fatto che ci siano voluti 24 anni per iniziare i lavori sta lì a di-



mostrarlo, ma quando si dà il via libera siamo in grado di fare cose che non si fanno in altre parti del mondo. L'Italia ringrazia tutti voi ingegneri, operai e tecnici, uomini e donne che hanno realizzato quest'opera".

"La Variante Di Valico, un primato tecnologico straordinario. Sono felice perché rispettiamo un impegno preso esattamente un anno fa". Lo ha detto il viceministro delle Infrastrutture, **Riccardo Nencini** "Oggi tagliamo uno dei due grandi nodi italiani; l'altro è la Salerno-Reggio Calabria. Questo collega molto meglio il Nord con il Centro Sud, serve a potenziare il nodo autostradale fiorentino ed è una bella opera". Un'opera peraltro "iniziata una ventina di anni fa: l'ultima autorizzazione è del 2006, purtroppo i tempi di realizzazione delle grandi opere italiane sono troppo lunghi".

"Oggi è una bellissima giornata, perché finalmente apre la Variante di Valico, opera strategica per la competitività non solo della nostra regione, ma dell'intero Paese". Queste le parole del presidente della Regione Emilia Romagna **Stefano Bonaccini**. "Ora si tratta di accelerare sulle infra-

strutture già decise, ma che da troppi anni non vedono i cantieri aprire".

"La prova del nove l'abbiamo già fatta: quando questo pezzo di Autostrada non funziona l'Italia si spezza in due. La variante di valico sarà più sicura, fluida, meno condizionata dalla meteorologia e anche meno inquinante, perché consente di risparmiare tempo, ma anche carburante e quindi emissioni". **Enrico Rossi**, presidente della Regione Toscana.

"L'apertura della Variante di valico sulla A1 cancellerà uno degli annunci classici di Isoradio: 'Code tra Barberino e Roncobilaccio' e della cosa siamo felicissimi". Lo dice **Danilo Scarrone** direttore di Rai Isoradio e dei Canali di Pubblica Utilità.

Luisa Todini, ha ricordato il ruolo storico che Todini Costruzioni ha avuto nella costruzione dell'opera.

"La Variante di Valico - ci ha permesso di mettere in pratica tutta la capacità acquisita da Toto nei 50 anni di attività nel campo delle grandi opere". **Alfonso Toto**, presidente e Amministratore Delegato della Toto.

LA STAMPA

Dopo 33 anni l'Autosole raddoppia A1, apre la Variante di valico Renzi: è l'Italia che riparte

Quel tappo nel cuore d'Italia rotto dalla fresa più grande del mondo

Il nuovo tratto farà risparmiare un quarto d'ora agli automobilisti e cento milioni di carburante ogni anno. «Le gallerie sono state l'ostacolo maggiore»

Il Messaggero

Apre la Variante di valico Nord e Sud sono più vicini

► È realtà il tratto appenninico della A1: ► Opera da 4 miliardi, lavori lunghi 11 anni più veloci i collegamenti Firenze-Bologna Al debutto si forma la prima coda di auto

NAZIONE - Carlini - GIORNO

AUTOSOLE RENZI INAUGURA LA VARIANTE DI VALICO E RIVENDICA I MERITI QUATTRO MILIARDI E 30 ANNI PER 59 CHILOMETRI. ESORDIO CON CODE



IL SORPASSO

Renzi: ecco la variante di valico «Basta professionisti del piagnisteo» Completato il tratto appenninico dell'Autosole. «L'Italia riparte»

IL PICCOLO

Variante di Valico aperta Renzi: «Così ripartiamo»

La bretella alternativa dell'A1 tra Emilia e Toscana: taglio del nastro del premier Dopo 32 anni (ma 9 di lavori) l'opera è stata conclusa e ieri aperta al traffico

Avvenire



Appennino. Il «raddoppio» dell'A1

Variante di Valico, Italia più unita

Renzi: non siamo più il Paese delle grandi opere incompiute

Da ieri mattina è percorribile il tratto a tre corsie lungo 59 chilometri che vuole garantire un'alternativa alle «strozzature» di traffico dell'Autosole

la Repubblica BOLOGNA

RENZI IERI A RONCOBILACCIO HA INAUGURATO L'OPERA SULL'A1

Finalmente la Variante Renzi apre la Variante dopo nove anni di lavori «Così il Paese riparte»

Il premier ieri al valico: «Opere utili e burocrazia sbloccata» Autostrade: «I costi lievitati solo del 60%, tempi congrui»

l'Unità

Passato il valico

● A 33 anni dal progetto, dopo 8 governi e 11 anni di lavori per 59 km, finalmente tagliato il nastro
● Renzi: «Non ci credeva nessuno. Ora la Salerno-Reggio». L'eredità: 1229 opere inutili per 23 mld

Variante di Valico Finalmente è fatta «Non ci fermiamo qui»

● Inaugurato dal premier l'ultimo tratto dell'A1 che collega Bologna e Firenze. «Questo traguardo sembrava così lontano l'anno scorso...»

la Repubblica

Primo giorno con l'esodo e sulla strada sotto il monte la neve non fa più paura

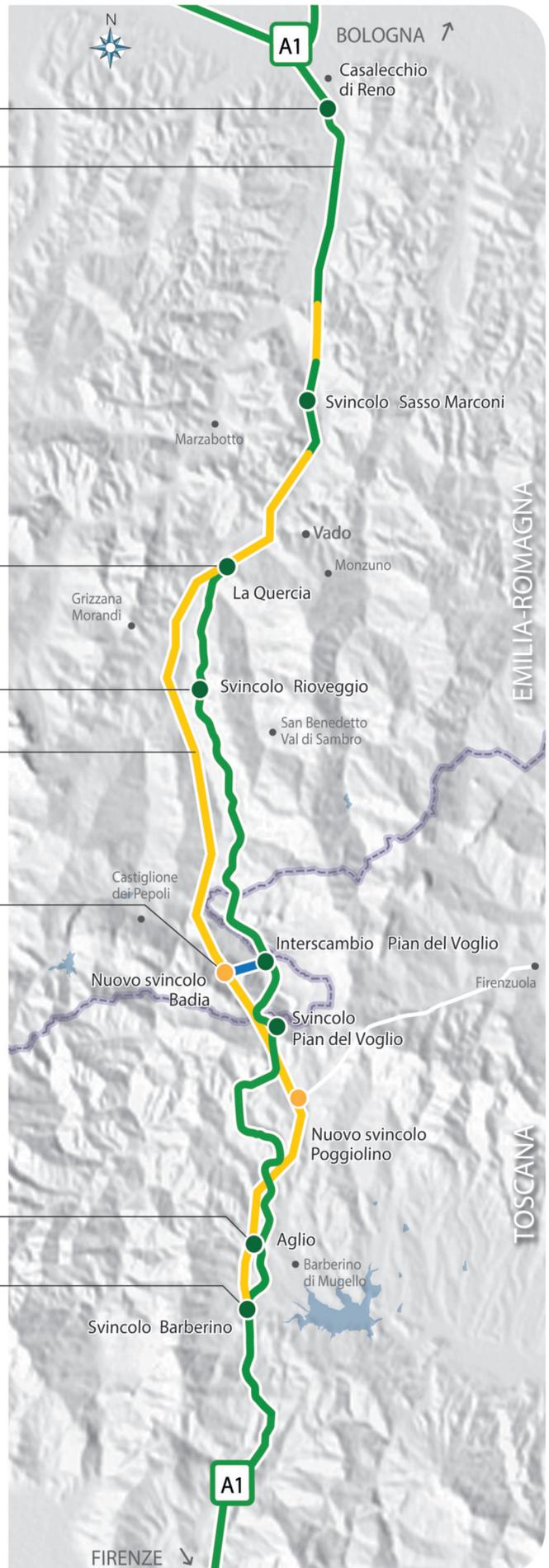
CORRIERE DELLA SERA

Inaugurata la Variante di Valico Renzi: il Paese può fare grandi cose

L'idea dell'82 autorizzata solo nel 2006. Si stima un taglio dei tempi di circa 20 minuti

VARIANTE DI VALICO

Tratta	Lotto	Lunghezza
Casalecchio - Sasso Marconi	Lotto 0	4,1 Km
Sasso Marconi - La Quercia	Lotti 1- 2- 3- 4	19,4 Km
La Quercia - Badia Nuova	Lotto 5a	7,6 Km
La Quercia - Badia Nuova	Lotto 5b	3,3 Km
La Quercia - Badia Nuova	Lotto 6-7	6,6 Km
Badia Nuova - Aglio Galleria di Base	Lotto 9-10-11	11,2 Km
Badia Nuova - Aglio e Svincolo di Barberino	Lotto 12	4,5 Km
Aglio - Barberino	Lotto 13	6,1 Km
Altre opere sul territorio		3,0 Km
TOTALE		62,8 Km



LEGENDA

- Caselli A1
- Caselli Variante
- Tracciato esistente
- Nuovo tracciato
- Collegamento alla viabilità ordinaria