

VARIANTE DI VALICO

NUMERO

4
5

QUELLA GRANDE "ESSE"
236 METRI PIÙ GIÙ

>> PAGINA 3

VARIANTE DI VALICO.
PIACERE DI CONOSCERCI

>> PAGINA 5



QUI PULSA IL CUORE D'ITALIA

Giovanni Castellucci

Amministratore Delegato

La Variante di Valico è realtà. Avevamo preso un impegno con il governo e con i milioni di viaggiatori che ogni giorno utilizzano la nostra rete, per aprire al traffico l'intero tratto appenninico dell'A1 tra Firenze e Bologna entro il 2015. E l'abbiamo mantenuto. È stata una corsa contro il tempo, vinta grazie alla competenza, professionalità e passione di tutti coloro che hanno contribuito alla



NUMERO SPECIALE

VIAGGIARE NELLE NUVOLE E SCOPRIRE INEDITI SCENARI

Abbiamo finito. Apriamo. Sappiamo bene che è vero. Siamo qui da anni a raccontarvi ogni piccolo passo in avanti, ogni successo così come ogni problema, ogni intoppo. Le soddisfazioni e i dispiaceri. La Variante di Valico e il territorio circostante. E oggi questo lavoro è alla portata e alla disponibilità di tutti. Guardatelo. Giudicatelo. Viaggerete sotto gallerie di ultima generazione. Luminose, avvolgenti, sicure. Attraverserete viadotti che aprono paesaggi straordinari e inediti. Bellissimi. Calcoli specialistici dicono che quest'opera, migliorando le condizioni di traffico, consentirà di risparmiare milioni di ore-trasporto e 45.000 tonnellate di carburante. Il minor costo, quindi, del trasporto è stato valutato in oltre 100 milioni di euro l'anno. L'adeguamento è stato di circa 60 chilometri, che sono stati man mano messi quasi tutti in esercizio tranne i 32 della Variante vera e propria, che è quella che apriamo oggi, e che affianca, e non sostituisce, il vecchio tracciato. Sono questi 32 chilometri che vogliamo oggi



Imbocco Galleria di Base

illustrare in questo numero monografico. In pratica farveli conoscere un po' meglio, darvi le istruzioni per l'uso. Ma voi, godetevi il viaggio che, qualunque tracciato scegliate, vecchio o nuovo, sarà diverso. E raccontatecelo. Grazie. Il nostro lavoro non è comunque finito. Abbiamo

ancora tanto da fare. Tutto il lavoro di monitoraggio. Alcune opere compensative. Lavori di rimodellamento del territorio. Continueremo a raccontarvi il nostro impegno. E voi guidate sempre con prudenza. Questo spetta solo a voi.

>> SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

realizzazione di questa opera strategica per il Paese, ai quali va il mio personale ringraziamento. Un grazie doveroso e non di rito anche agli enti locali e alle varie istituzioni competenti, con le quali si è instaurato da subito un proficuo dialogo, a volte duro, ma sempre improntato alla soluzione dei tanti problemi che un'infrastruttura del genere si porta dietro. Sul primo numero di questa Newsletter, nel 2006, scrivevo che la Variante di Valico è assai più di una grande opera infrastrutturale. Rappresenta un passaggio nevralgico dell'Autostrada del Sole, la principale direttrice di collegamento non solo tra il Nord e il Sud dell'Italia ma tra l'Europa continentale e il bacino del Mediterraneo che, di fatto, è la spina dorsale dell'in-

tero sistema viario italiano. Per questo, la realizzazione della Variante di Valico ha rappresentato una delle priorità del consistente programma di ammodernamento e potenziamento che stiamo portando avanti sulla rete di nostra competenza. Un piano da 22 miliardi di euro, di cui 9 già realizzati, per potenziare oltre 900 chilometri di rete autostradale italiana. Finora abbiamo aperto al traffico più di 370 chilometri di terze e quarte corsie, senza considerare il nuovo raddoppio del tratto appenninico dell'A1 tra Firenze e Bologna.

Qualcuno ha detto che l'intero iter della Variante di Valico è stato troppo lungo: ben 24 anni per passare dall'idea e dal progetto fino all'ultima autorizzazione arrivata nel 2006.

È vero ma è altrettanto vero che parte del ritardo lo abbiamo recuperato in esecuzione e che completare una mega opera come questa in 8 anni, paragonabile al Traforo del Gottardo e al tunnel della Manica, rappresenta un record. E per raggiungerlo ci siamo inventati soluzioni ingegneristiche all'avanguardia, come la più grande fresa al mondo con diametro superiore ai 15 metri e velocità di scavo senza precedenti. Alla fine, il risultato è sotto gli occhi di tutti: la Variante di Valico è l'opera più imponente dal punto di vista tecnico, ambientale, finanziario - con oltre 4 miliardi di euro di spesa interamente a carico nostro e senza aumenti di tariffa - mai realizzata in Italia da un'azienda privata: Autostrade per l'Italia.

QUELLA GRANDE "ESSE", 236 METRI PIÙ GIÙ



Il Viadotto Quercia Nord in costruzione

La variante di valico è una grande "esse" d'asfalto che, come si vede dall'immagine planimetrica, inizia poco prima di Rioveggio in località La Quercia e termina più a sud in località Aglio, nei pressi dell'omonima area di servizio.



A circa metà del tracciato, la variante passa sotto l'Autosole. Numeri alla mano, chi sceglierà di percorrere la parte centrale della Bologna-Firenze sulla variante non coprirà una minore distanza. Avrà però il grande vantaggio di un tracciato molto più pianeggiante grazie ad un punto di Valico ad una quota molto inferiore rispetto all'attuale (490 metri s.l.m. contro 726).

A tutto beneficio di una maggiore fluidità del traffico. In pratica è come raddoppiare la sede viaria. La variante, infatti, è a due corsie per senso di marcia, oltre a quella d'emergenza che c'è anche nelle gallerie, ed il vecchio tracciato, man mano riqualificato, è comunque sempre in esercizio. Quindi è come avere 4 corsie per senso di marcia. E allora,

come si suddividerà il traffico tra chi imboccherà la variante e chi prenderà la vecchia ma nobile Autosole? Secondo studi di traffico... e di buon senso il traffico pesante sceglierà con molta probabilità il nuovo tracciato.

Meno pendenze. Le stime parlano di un 90 % del traffico pesante che sceglierà la variante così come la sceglierà il 40 % di quello leggero. E la gloriosa Autosole, privata dalla mole dei bisonti della strada, e rinfrescata un poco.... diventa anch'essa dignitosa. Poi c'è un discorso di



"uscite", ed ovviamente di "entrate", ben spiegate dalle simulazioni grafiche. Per la precisione, la segnaletica di bivio per chi è diretto verso sud è al chilometro 221, nei pressi della località La Quercia. Analogamente, per chi viaggia verso nord, il bivio è poco prima Barberino del Mugello.

TUTTI I NUMERI

59 km di tracciato potenziato di cui 32 km in Variante

- **41 nuove gallerie** per 57,3 km di carreggiata
- **50% del tracciato complessivo in galleria**
- **41 nuovi viadotti** per 16,4 km di carreggiata
- **7,9 milioni di metri cubi di terra** scavati in galleria
- **14,5 milioni di metri cubi** di terra movimentati
- **4 miliardi di euro di costo dell'opera**

Con il nuovo tracciato della Variante di Valico:

- **percorso più breve di 3 km**
- **quota di valico più bassa di 226 metri**
- **15 minuti di risparmio di tempo**



E FIRENZE SI PREPARA ALL'ARRIVO DELLA VARIANTE

Il tratto Aglio-Barberino, di sei chilometri, è stato aperto operativamente ad inizio dicembre. Ad Aglio si ricongiunge tutto il traffico di variante e Autosole. È stata realizzata una nuova sede viaria in carreggiata sud con tre corsie di marcia mentre l'attuale autosole si rivolge tutta verso nord con 4 corsie. La carreggiata verso sud, a tre

corsie, prosegue per Calenzano e quindi Firenze nord, quasi tutta in nuova sede e percorrendo viadotti che, per forza di cose, data la morfologia del terreno, sono stati progettati alla stessa altezza di quelli già presenti. Tra Firenze nord e Calenzano si viaggerà a tre corsie. In questi tratti i lavori stanno procedendo velocemente.

Curiosità

CINQUANTACINQUE ANNI FA, L'AUTOSTRADA DEL SOLE



Per una curiosa coincidenza, vecchio e nuovo tracciato hanno in comune lo stesso mese di apertura al traffico, dicembre. Il tratto Bologna-Firenze dell'autostrada del Sole venne infatti inaugurato nel dicembre del 1960 con una cerimonia in cui intervenne il Capo del Governo di allora, Amintore Fanfani. L'anno prima, nel 1959, era stato aperta la Milano-Bologna. Nelle immagini, il taglio del nastro che si tenne all'imbocco della galleria Citerna e le auto in colonna in entrata a Bologna sud (oggi, Bologna Casalecchio) destinazione: Firenze! (foto Sabbatucci DT3)

VARIANTE DI VALICO. PIACERE DI CONOSCERCI

La galleria di Base

Il cuore della nuova viabilità tra Bologna e Firenze è rappresentato dalla galleria di Base. Otto chilometri e seicento metri che uniscono Emilia-Romagna e Toscana con tutte le più moderne tecnologie e qualche primato. È tra le maggiori opere sotterranee mai realizzate in Europa, anzi, per quanto riguarda la sezione di scavo è proprio la più grande. Ognuno dei due tunnel ha una sezione di scavo di 180 metri quadrati. Per capirsi: la galleria dell'alta velocità ferroviaria Bologna-Firenze 140 mq, il traforo del Gottardo 72 mq, la galleria della manica 54. E i tempi di realizzazione sono stati inferiori. Sono stati scavati 4 milioni di metri cubi di materiale, circa 1.600 metri cubi al giorno con picchi di 4.200 mc. 500 operai hanno lavorato ogni giorno per ...anni.

Le altre gallerie

La galleria di base e altre 14. Ed anche nello stesso tratto del vecchio tracciato sono 15. Quello che cambia



LA VARIANTE DI VALICO E LE ALTRE "MEGA OPERE"

Variante di Valico Sasso Marconi-Barberino

Tracciato = 59 km
(32 in Variante)

Sezione (scavo tradizionale)

180 mq + 180 mq



Lunghezza gallerie

29,0 km + 29,0 km

Volumi di scavo
~ 7,9 milioni di mc

Traforo del Gottardo

Tracciato = 57,0 km

Sezione

72 mq + 72 mq



Lunghezza gallerie

57,0 km + 57,0 km

Volumi di scavo
~ 7,9 milioni di mc

Bologna - Firenze TAV

Tracciato = 79,0 km

Sezione

~140 mq



Lunghezza gallerie

69,0 km

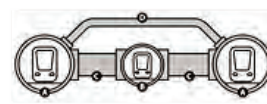
Volumi di scavo
~ 9,6 milioni di mc

"Channel Tunnel"

Tracciato = 50,5 km

Sezione

54 mq + 24 mq + 54 mq



Lunghezza gallerie

50,5 km + 50,5 km

Volumi di scavo
~ 8 milioni di mc

sono i chilometri. Le quindici gallerie dell'Autosole raggiungono complessivamente 5 chilometri 462 metri, mentre quelle della variante 19 chilometri e 601 metri. Se consideriamo che la variante vera e propria è di 32 chilometri, quasi due terzi sono in galleria.

E i viadotti

Quindici anche i viadotti della variante per poco più di sette chilometri, stessa lunghezza di quelli dello stesso tratto dell'Autosole, che sono 26. Ciò significa che i viadotti della variante sono mediamente più lunghi anche se ad altezza



Il Viadotto Aglio, in costruzione e a opera finita



inferiore, ovvia conseguenza di un tracciato disegnato molto più in basso.

I nuovi caselli autostradali

Due nuovi caselli sulla variante, quello di Badia in Emilia Romagna e quello di Poggiolino in Toscana. Strategicamente posti prima e dopo la galleria Base, creando un importante collegamento con la viabilità esterna. In particolare, quello di Badia, trovandosi a soli due chilometri da quello di Pian del Voglio, potrà essere utilizzato per passare, in caso di blocchi, da un tracciato all'altro. Il casello di Poggiolino potrà invece essere utile per raggiungere la strada provinciale del vicino Passo della Futa e Firenzuola. Alla scoperta di un'Italia meno conosciuta, ma certamente non minore.

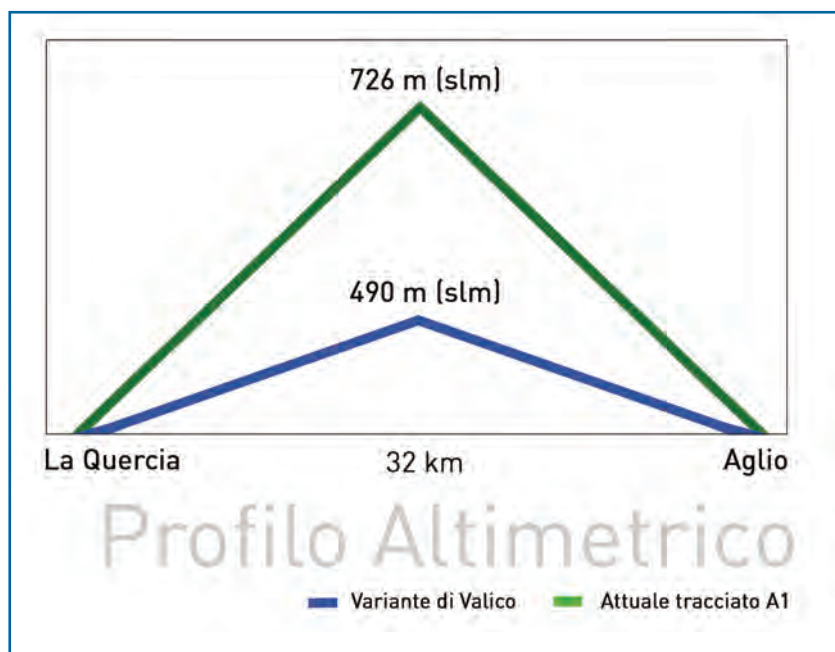


Il nuovo casello di Badia in costruzione



Appena stampato in occasione dell'inaugurazione della Variante di Valico "I VOLTI DELLA VARIANTE DI VALICO"

Un libro, sostanzialmente fotografico, con testi di Giovanni Castellucci, Gennarino Tozzi, Roberto Tomasi e Alberto Selleri che raccoglie le immagini e i nomi delle migliaia di operai e tecnici che hanno realizzato l'opera.



Anno 10 - dicembre 2015
Periodico di Autostrade per l'Italia

**VARIANTE
DI VALICO**



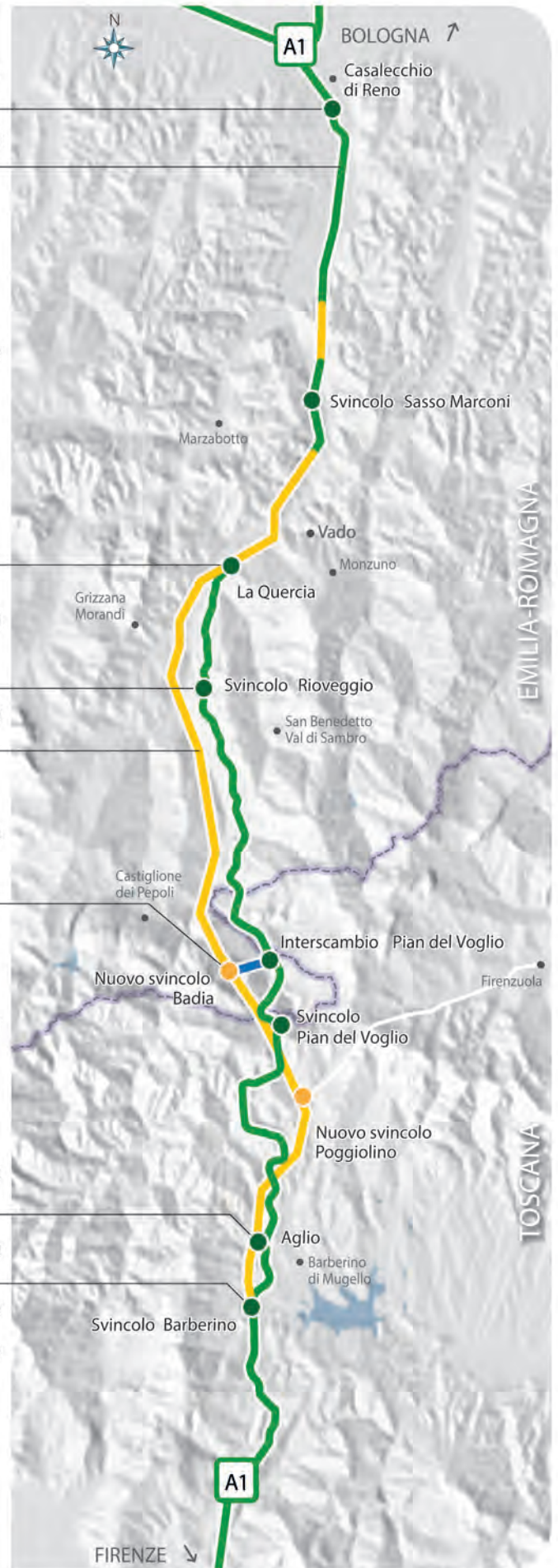
4
5

Direttore responsabile	Germana Parolini
Comitato di Redazione	Gennarino Tozzi Francesco Fabrizio Delzio Alberto Selleri Francesco Casaccia Riccardo Bicchi
Redazione	Sandro Bennucci Giovanna Carabba 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 20.12.2015

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