

Data:
domenica 05.10.2014**L'ANNUNCIO**

E' STATO L'AMMINISTRATORE DELEGATO DI AUTOSTRADE AD ANNUNCIARE LA PROSSIMA APERTURA DELLA VARIANTE DI VALICO

I TEMPI

IL PROGETTO E' DEL 1982, L'ITER REALIZZATIVO E' PARTITO INVECE NEL 1996 MENTRE I LAVORI SONO DURATI 9 ANNI, DAL 2006 A OGGI

I NUMERI

LA VARIANTE DI VALICO COPRE 59 CHILOMETRI E CONTA SU 41 VIADOTTI E 41 GALLERIE. IL TRACCIATO E' REALIZZATO A QUOTA 490 METRI

Variante di Valico, traffico nel 2015

Il 6 novembre cade l'ultimo 'ostacolo'

La lunga attesa sta per terminare. «La ripartenza? Traino per l'Italia»

di OLGA MUGNAINI

BUON COMPLEANNO, cara vecchia Autostrada del Sole. Con i suoi 755 chilometri di tracciato ha idealmente unito Milano e Napoli, contribuendo ad abolire barriere culturali ed economiche. Ma da sempre uno dei centri pulsanti di quest'arteria che ha fatto muovere l'Italia e che oggi fa transitare 670 milioni di veicoli all'anno, è qui a Firenze, dove l'intero tratto da Barberino del Mugello fino a Incisa è di fatto l'unica tangenziale della città e dell'area metropolitana.

Non a caso è stato qui, alla Chiesa di Michelucci che si sono festeggiati i 50 anni della mitica A1, ed è sempre da qui che è stato annunciata ieri l'attesa data della conclusione della Variante di Valico, che da Sasso Marconi arriva a Barberino del Mugello, regalandoci un altro svincolo a Firenzuola.

I vertici della società Autostrada per l'Italia sono arrivati a Firenze ieri per annunciare infatti che finalmente entro il 2015 l'opera sarà completata. Un'attesa lunghissima, di ben 24 anni da quando venne ideata nel 1982 alla posa della prima pietra nel 2006. E da allora altri nove anni per completare i cantieri.

Nel 1996 è il Governo Prodi a definirne un'opera prioritaria e l'allora ministro delle Infrastrutture Antonio Di Pietro diede il via all'iter autorizzativo. Poco meno di 66 chilometri, ad affiancare la

A1, per unire Firenze e Bologna. Ad oggi, ancora vari tratti non sono stati completati. L'apertura al traffico è prevista per il 2015.

Il prossimo traguardo più immediato è fissato per il 6 novembre, quando cadrà anche l'ultimo "diagramma" nella galleria di Val di Sambro. Trenta metri appena da scavare, per terminare l'ultimo dei 41 trafori. L'infrastruttura in costruzione copre 59 chilometri, 32 dei quali su un nuovo tracciato, con 41 nuove gallerie e 41 viadotti. Il tracciato è realizzato a una quota di 490 metri contro i 716 della vecchia autostrada, e oltre la metà è in tunnel.

La Variante di Valico è considerata la più rilevante infrastruttura viaria in Europa, con una sezione di 180 metri quadri ed è paragonabile - con 7,9 milioni di metri cubi scavati e 14,5 milioni di metri cubi di terra movimentati - a imprese quali il Tunnel della Manica e il Traforo del Gottardo.

«Ci siamo impegnati tutti affinché ci fossero i fondi per completare l'opera - ha detto il ministro delle infrastrutture Maurizio Lupi, intervenuto ieri alla cerimonia. - Sono questi o provvedimenti che servono all'Italia per uscire dalla crisi, per rimettere in moto con fiducia i consumi dei cittadini e per riqualificare un intero patrimonio edilizio».



L'interno della chiesa disegnata da Michelucci. In alto Lupi e Betori



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Data:
domenica 05.10.2014

LA NAZIONE FIRENZE

Estratto da Pagina:

7



Missione Usa per il progetto



TUTTO iniziò il 19 maggio 1956, a S. Donato Milanese, con Giovanni Gronchi, allora capo dello Stato, che pone la pergamena commemorativa nel cippo di inizio dell'autostrada. L'inaugurazione, il 4 ottobre 1964 alla Chiesa di Giovanni Michelucci.

E' la storia della costruzione della A1, con il progetto di base firmato da Aimone Jelmoni che seguì poi quello definitivo, regalato allo Stato dalla Sisi, società partecipata da Eni, Fiat, Pirelli e Italcementi.

L'Iri, incaricata dal Governo, ne affidò la costruzione alla sua neonata Società autostrade: a guidarla l'ingegner Felice Cova che andò anche negli Usa a vedere come facevano le autostrade e divise in più lotti, con varie imprese impegnate, la realizzazione in modo da marciare spediti. Il percorso più ardito fu realizzato sull'Appennino tra l'Emilia e la Toscana. L'impresa, costo complessivo 272 miliardi di lire, fu notevole: 755 km a unire sei regioni