

la nostra **strada**

50 anni di autostrade in Italia



gruppo  
**autostrade** //

*“Leggo anche dei libri, molti libri:  
ma ci imparo meno che dalla vita  
...il vocabolario, lo adoro.  
Ma adoro anche la strada,  
ben più meraviglioso vocabolario”.*

Ettore Petrolini, 1886-1936

Questo libro è dedicato a tutti coloro  
che dal 1956 ad oggi hanno  
lavorato a costruire e gestire  
la nostra rete autostradale,  
a chi collabora ogni giorno a farla crescere  
e a coloro che continueranno  
questa grande, bellissima opera  
negli anni a venire.

Questo volume è stato ideato e realizzato da Risorse Umane e da Comunicazione e Immagine di Autostrade per l'Italia SpA

*Art direction, progetto grafico e impaginazione*  
Pier Francesco Grizi

*Iconografia*  
Bacci, Barbieri, Lara, Linke, Ottria, Pisani, Sarti, Archivio fotografico Autostrade per l'Italia SpA  
p. 37 © Pininfarina; p. 65 © Philippe Daverio;  
p. 93 © Olympia (Luciano Paternò); p. 121 © Adriano Fabi;  
p. 145 © Gigi Soldano-Milagro

*Fotolito e stampa*  
Musumeci S.p.A.

*In copertina*  
L'Autostrada del Sole all'epoca della costruzione nei pressi di Milano (1957) e, sullo sfondo, in una recente immagine, vista dal ponte progettato dall'architetto Santiago Calatrava presso la Stazione di Reggio Emilia (2006).

*Interviste di Nicoletta Picchio.*  
Giornalista professionista, già redattrice del settimanale Mondo Economico, Nicoletta Picchio attualmente fa parte della redazione romana de Il Sole 24 ore. Ha pubblicato diversi libri, tra cui *L'Italia che conta* (2003) e *Il ricambio* (2006), ed è inoltre autrice di programmi televisivi RAI.

© Autostrade per l'Italia SpA 2006  
via Alberto Bergamini 50  
00159 Roma

© Musumeci Editore 2006  
Musumeci S.p.A.  
Loc. Amérique 97  
11020 Quart (Valle d'Aosta)

Tutti i diritti riservati

# la nostra **strada**

50 anni di autostrade in Italia

gruppo  
**autostrade** //

Autostrade viene creata nel 1950 dall'IRI con lo scopo di studiare e promuovere il futuro piano autostradale nazionale.

La legge 463 del 21 maggio 1955 "Provvedimenti per la costruzione di autostrade e strade", nell'ambito di un piano poliennale di costruzioni autostradali, consente ad Autostrade di operare come società di fatto.

Il 14 aprile 1956, con la firma della prima convenzione con l'ente concedente ANAS per la costruzione e la gestione dell'Autostrada Milano-Roma-Napoli (Autostrada del Sole), la concessionaria Autostrade diventa operativa. Il 19 maggio a San Donato Milanese ha luogo la posa della prima pietra della nuova autostrada.

Sono i primi atti di un impegno realizzativo che porterà il Gruppo Autostrade a costruire e gestire in cinquant'anni una rete di oltre 3.400 chilometri a pedaggio in Italia, pari al 61% della rete nazionale e al 17% di quella europea a pagamento.

Nel 1999 il Gruppo Autostrade viene privatizzato. All'IRI subentra, quale azionista di riferimento, un nucleo stabile di azionisti privati riuniti nella Società Schemaventotto.

Presentazione	6
Gian Maria Gros-Pietro	
Giovanni Castellucci	
La nostra strada	8
Interviste	
di Nicoletta Picchio	
Andrea Pininfarina	
<i>Un fattore di crescita</i>	37
Philippe Daverio	
<i>Arte in movimento</i>	65
Andrea Camilleri	
<i>Passeggero a bordo</i>	93
Renzo Arbore	
<i>La sfida della modernità</i>	121
Valentino Rossi	
<i>Veloce, ma mai spericolato</i>	145
Appendice	149
chi siamo	
investimenti in Grandi Opere	
una storia nella storia	
impegno sociale, culturale e ambientale	
la comunicazione	

**N**el 2006 Autostrade ha compiuto cinquant'anni di attività. Questo volume, che Autostrade pubblica al termine di un anno importante per la propria storia, vuole essere non tanto un atto celebrativo, quanto una riflessione "orgogliosa" sui traguardi conseguiti, sulla propria identità, sul ruolo costruito, che è il frutto di un impegno continuo, nei decenni trascorsi come nel presente che sta rapidamente diventando futuro.

Scorrendo le immagini fin dalla primavera del 1956 in cui ebbero inizio i lavori dell'Autostrada del Sole, ci accorgiamo con immediatezza che al centro di questo impegno abbiamo tenuto costantemente presente l'insieme dei nostri interlocutori, a cominciare dai viaggiatori che quotidianamente utilizzano le nostre autostrade, lo Stato nelle sue articolate istituzioni, la comunità nelle sue espressioni associative, il territorio quale bene da rispettare e tutelare, gli investitori che finanziano i nostri sforzi, i fornitori di attività e servizi. In sintesi, Autostrade è stata ed è al servizio del Paese, e questo è stato possibile solo attraverso il lavoro, il sacrificio e l'ingegno del nostro capitale principale: i novemila uomini e donne di oggi, che erano soltanto cinquantacinque agli inizi, ai quali questa pubblicazione è dedicata.

Il compito di raccontare la nostra storia è stato affidato soprattutto alla suggestione delle immagini.

La forza espressiva delle fotografie in bianco e nero che riportano alle origini rievoca nella memoria un'età pionieristica che ha visto Autostrade protagonista di un'avventura che avrebbe contribuito a cambiare il Paese. Sono immagini che offrono la testimonianza preziosa di un'Italia ancora povera e saldamente ancorata alla terra, che rapidamente evolve verso nuovi e più avanzati modelli di sviluppo. Parlano della fatica fisica e dell'impegno dell'uomo. Ma fanno anche risaltare la potenza delle soluzioni tecnico-costruttive adottate, espressione delle nostre capacità progettuali nonché della rinnovata vitalità italiana degli anni Cinquanta, che permise al Paese di risollevarsi in pochi anni dalla guerra e di ricostruire la propria economia.

Raccontano, già dai primi anni, una storia nella storia: l'attività nel campo della ricerca tecnica, dell'uso originale delle possibilità offerte dall'avanzare delle tecnologie che fa oggi di Autostrade un leader internazionale come fornitore di servizi e integratore di sistemi.

Alcune date importanti: fine 1958, inaugurazione dei primi 100 chilometri dell'Autostrada del Sole da Milano a Piacenza; 1960, apertura del tratto appenninico Bologna-Firenze; 1962, completamento della Roma-Napoli; 1964, completamento di tutta l'Autosole.

Autostrade apre da subito un dialogo diretto con i propri viaggiatori, con campagne informative di sensibilizzazione, con strumenti editoriali e attraverso la pubblicità. È calata nella società, e con essa dialoga.

Si rende protagonista di due significative operazioni socio-culturali: il recupero e la valorizzazione di una vasta area archeologica alle porte di Roma (l'insediamento romano di *Lucus Feroniæ*) rinvenuta durante i lavori dell'Autostrada del Sole e la costruzione di un luogo di raccoglimento spirituale per i viaggiatori, la chiesa di San Giovanni Battista disegnata da Giovanni Michelucci, eretta all'incrocio tra la Milano-Napoli e la Firenze-Mare, al centro della città lineare costituita dall'autostrada.

Adotta fin dagli inizi valori che sono le fondamenta di quel modo di fare impresa che

oggi viene ricondotto al concetto di “sostenibilità”: etica, trasparenza, rigore, sicurezza, sviluppo sociale, tutela ambientale, dialogo con gli stakeholder, impegno a favore del territorio e delle economie locali, principi alla base di un preciso sistema di *governance* e di regole di comportamento che Autostrade negli ultimi anni ha voluto anche codificare.

Ancora le immagini. Mostrano come l'autostrada avanza, accorciando l'Italia, accompagnandone lo sviluppo, al servizio della crescente domanda di mobilità per persone e merci. Da realizzatrice di una singola arteria Autostrade diviene negli anni Sessanta gestore di un sistema di rete, fattore di riequilibrio del territorio. Con l'Autostrada del Sole e con le autostrade che le si affiancano, anche il Mezzogiorno viene dotato di infrastrutture moderne che lo rendono meno periferico rispetto al Nord e all'Europa, inserendolo nelle grandi correnti di traffico. L'Italia assiste nel frattempo allo sviluppo della motorizzazione di massa, che impone la necessità di suggerire agli italiani diverse abitudini di utilizzo dell'autostrada, ma anche di ammodernare e di completare ulteriormente la rete.

Nuove autostrade percorrono l'Italia, si allungano ad ovest e ad est verso i confini alpini, in una rinnovata proiezione europea. Con l'acquisizione di altre concessionarie autostradali nasce agli inizi degli anni Ottanta il Gruppo Autostrade, insieme articolato ma organico nel quale confluiscono successivamente società attive nel campo di servizi a supporto del settore autostradale, o a valore aggiunto, nello sviluppo internazionale.

Mentre la rete viene completata, si rafforza la cultura del servizio: da una parte unificazione dei sistemi, eliminazione di barriere, sviluppo delle interconnessioni, dall'altra studio e adozione di tecniche più avanzate per la gestione autostradale, con particolare riguardo alla regolazione e al controllo del traffico, alla sicurezza, all'automatizzazione dei sistemi di riscossione (la “rivoluzione” del Telepass, creatura completamente “made in Autostrade”), nuovi mezzi di comunicazione con l'utenza in tempo reale. Ieri come oggi.

Continua attenzione alla gestione del servizio (con un focus importante sulla sicurezza) e adeguamento del sistema autostradale in funzione del rilancio economico e della competitività del sistema Paese sono tuttora i cardini intorno ai quali ruota il nostro impegno di società oggi a capitale privato, proiettandoci in un futuro da protagonisti in Italia e all'estero: lo dimostrano ancora le immagini conclusive che testimoniano le ultime realizzazioni infrastrutturali in ordine di tempo, primi significativi frutti di un importante piano di investimenti per il potenziamento della rete che non ha pari in Europa.

Questa è la nostra strada. Abbiamo perseguito i nostri obiettivi, e continueremo a farlo, grazie al quotidiano impegno di quanti lavorano nel nostro Gruppo, e in funzione delle esigenze degli oltre quattro milioni di viaggiatori che ogni giorno percorrono la nostra rete. Di essi il libro ascolta anche le impressioni, registrando la testimonianza di cinque viaggiatori “eccellenti” che raccontano - da diverse angolature professionali, culturali e generazionali - suggestioni, emozioni e ricordi legati all'autostrada.

Gian Maria GROS-PIETRO  
*Presidente*

Giovanni CASTELLUCCI  
*Amministratore Delegato*





14 aprile 1956.

Firma della prima convenzione tra ANAS ed Autostrade per la costruzione e l'esercizio dell'Autostrada del Sole, Milano-Roma-Napoli (A1), alla presenza del Presidente del Consiglio Segni e dei Ministri Romita e Medici.



19 maggio 1956.

Melegnano, Milano Sud.

Posa della prima pietra  
dell'Autostrada del Sole.

Il Presidente della Repubblica  
Giovanni Gronchi pone  
una pergamena commemorativa  
nel cippo che segna il punto  
di origine dell'A1.

Contemporaneamente vengono  
affidati i primi  
26 lotti dell'autostrada.





Novembre 1957.

Lavori di costruzione  
dell'Autostrada del Sole  
nella zona di Milano.





Gennaio 1957.

Lotto 1, zona di Milano.  
Il tracciato dell'Autosole  
ricoperto di neve.

Novembre 1958.

L'Autostrada del Sole,  
in costruzione nei pressi  
di Napoli.

pagina 13.

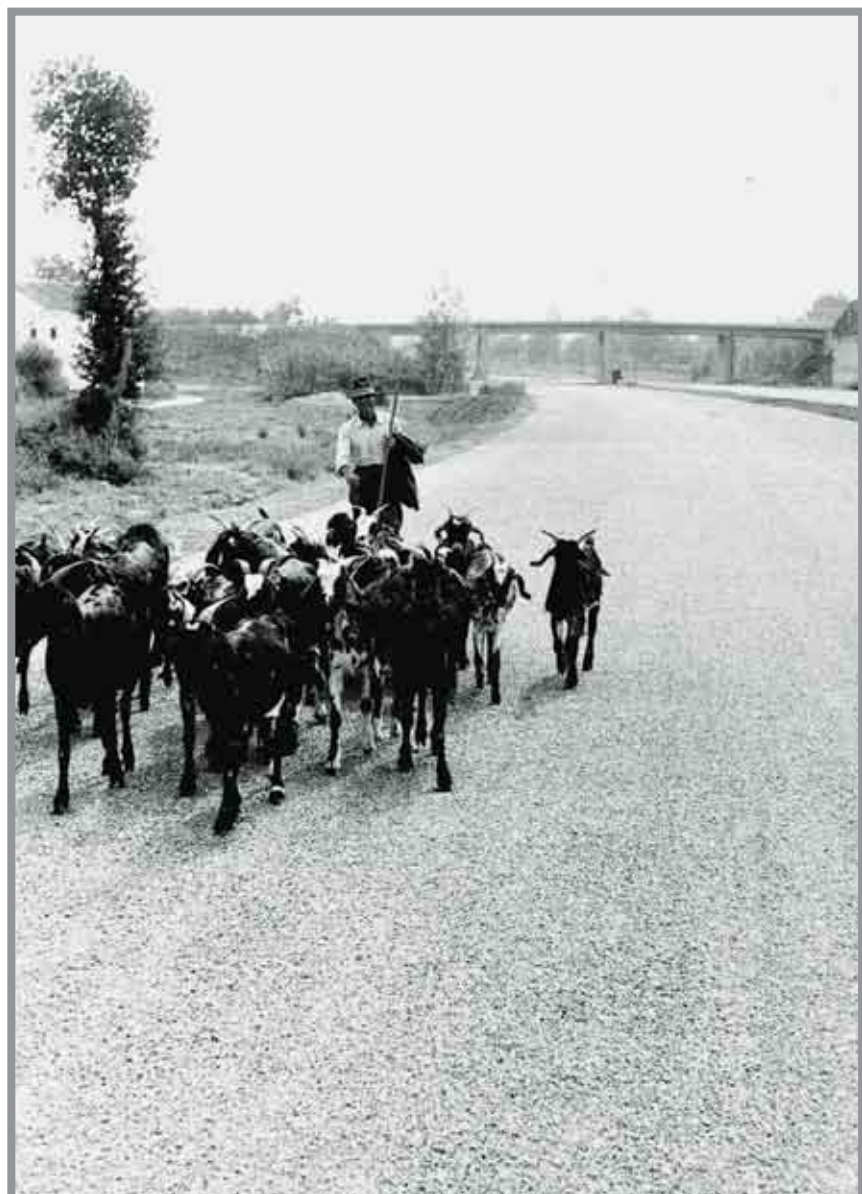
4 dicembre 1958.

Festa di Santa Barbara.  
Monsignor Florit, Arcivescovo  
coadiutore di Firenze, benedice  
il Viadotto Baccheraia nel tratto  
appenninico dell'Autosole  
tra Bologna e Firenze.

pagina 13.

Novembre 1958.

Fondazione stradale delle banchine  
di sosta e costruzione del cunicolo  
per lo smaltimento delle acque  
nei pressi di Napoli.





Marzo 1958.  
Fondazione stradale  
nel tratto Capua-Napoli.



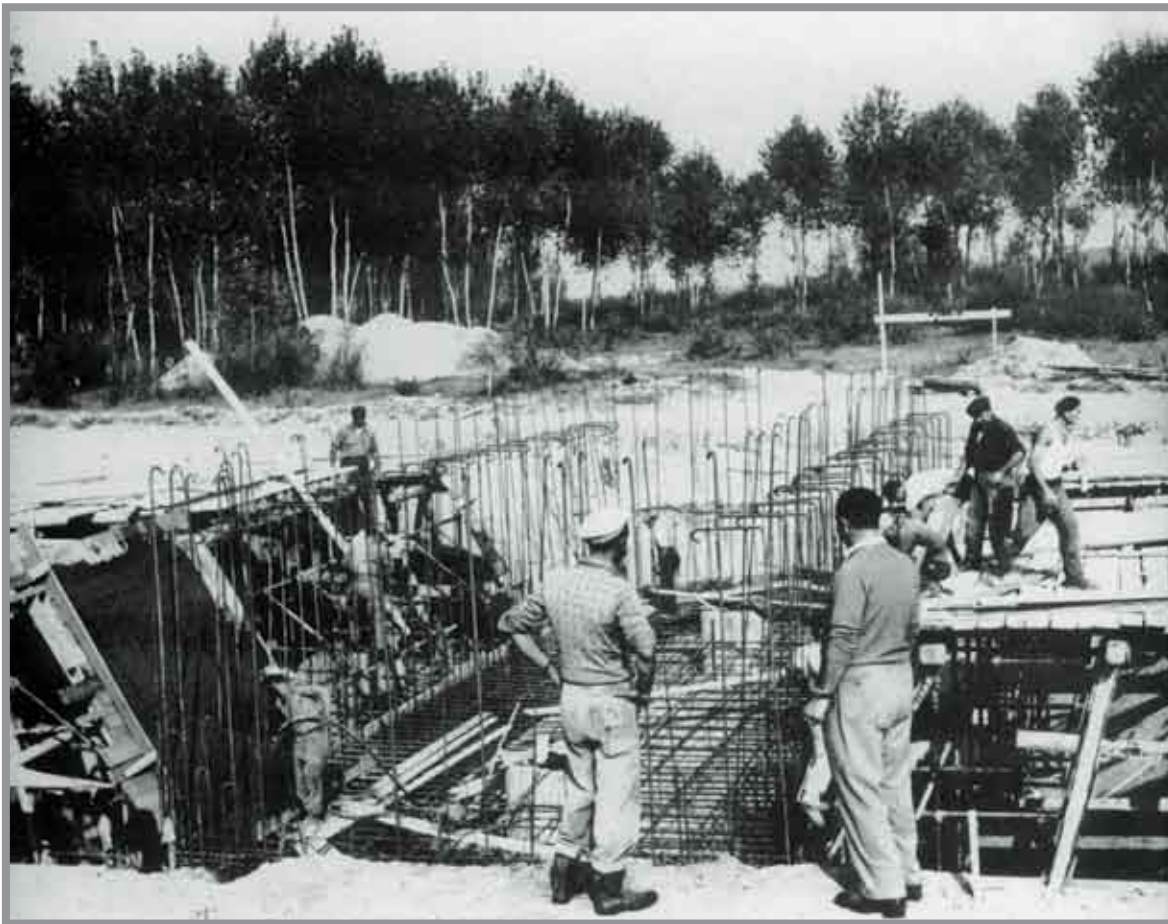






Marzo 1959.  
Costruzione del Viadotto  
Goccioloni I nell'Appennino  
toscano.





1957.

Hanno inizio i lavori per la realizzazione del ponte sul Po.

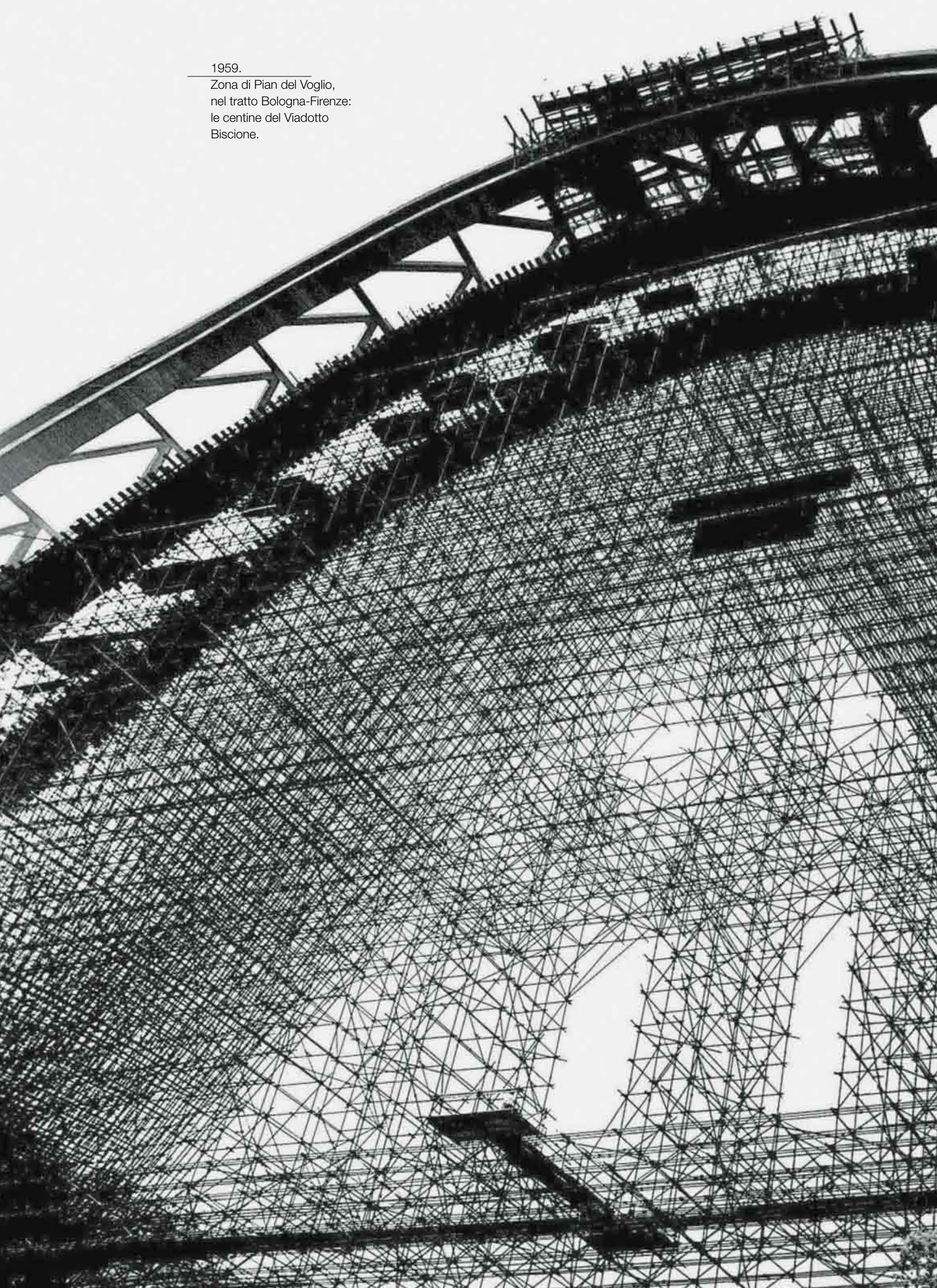


1958.

L'Autostrada del Sole da progetto e cantiere diventa realtà. L'8 dicembre vengono aperti i tratti Milano-Piacenza Nord e Piacenza Sud-Parma per un totale di 102 chilometri. Il ponte sul Po aperto al traffico in un'immagine del 1959.

1959.

Zona di Pian del Voglio,  
nel tratto Bologna-Firenze:  
le centine del Viadotto  
Biscione.







1959.

Controllo della classificazione del veicolo in relazione al numero degli assi, mediante pedana sensibile.



Fine anni Cinquanta.  
Operazione di pagamento del pedaggio tramite schede-biglietto perforate.

# ATTENZIONE ALLA NEBBIA

**Con nebbia intensa, qualsiasi  
manovra di emergenza diventa  
inutile oltre i 50 Km. orari.**

Per la vostra e l'altrui  
incolumità, viaggiate con  
la massima prudenza.

**Buon Viaggio!**

Fine anni Cinquanta.  
Prime campagne  
di sensibilizzazione  
ad una guida prudente  
in caso di avverse  
condizioni meteorologiche.

Aprile 1959.

Manifesto realizzato dalla  
Presidenza del Consiglio dei  
Ministri per illustrare  
i lavori per la realizzazione  
dell'Autostrada del Sole.  
Il manifesto viene diffuso  
in tutti i comuni italiani,  
nelle stazioni ferroviarie,  
nelle principali vie cittadine  
e negli uffici ENIT all'estero.

## VITA ITALIANA 55

### L'AUTOSTRADA DEL SOLE



che unirà Milano a Napoli,  
costituisce l'arteria princi-  
pale del sistema stradale  
italiano e, quando verrà  
portata a termine, sarà una



### TRA LE PIÙ MODERNE D'EUROPA

È UNA DELLE MAGGIORI REALIZZAZIONI DEL DOPOGUERRA

Dei 738 Km. della strada sono stati aperti al traffico l'8 dicembre 1958 i primi 100 Km. fra Milano e Parma e il 16 febbraio 1959 i 40 Km. dell'Autostrada del Sole fra Napoli-Capua, con notevole anticipo sui tempi previsti. Il programma di rinnovamento e di adeguamento del nostro patrimonio stradale prevede tra l'altro, la costruzione di 1800 Km. di nuove autostrade in tutte le regioni d'Italia, nonché la sistemazione della viabilità provinciale e l'adeguamento della rete stradale di grande comunicazione, con un impegno di lavori per 1061 miliardi di lire.

Tratto	km	Costo (miliardi di lire)
Milano-Piacenza	27	14.000
Piacenza-Bologna-Ferrara	223	15.000
Ferrara-Roma	265	17.000
Roma-Capua	118	17.700
Capua-Napoli	85	6.000
<b>TOTALE</b>	<b>738</b>	<b>104.000</b>





26 ottobre-5 novembre 1959.

Si svolge sui tratti aperti dell'Autosole la decade del camionista: con la collaborazione di alcune case automobilistiche, presso le stazioni autostradali viene predisposto un servizio gratuito di assistenza tecnica e organizzata la distribuzione di generi di conforto.

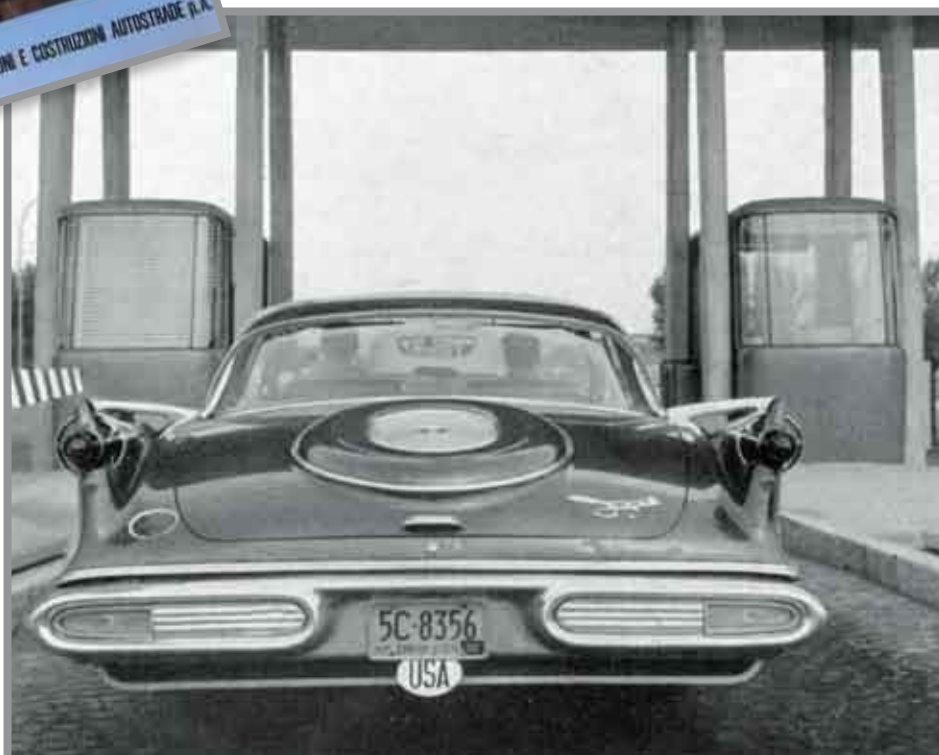


1959.

Primo numero della rivista "Autostrade".

1959.

Secondo rilevazioni della Direzione di Esercizio dell'Autostrada del Sole, nella settimana tra il 25 e il 31 luglio la presenza giornaliera di auto straniere sulla Milano-Sasso Marconi è del 14,23% (1.839 transiti medi su un totale di 12.918).



Primi mesi del 1959.

Vengono aperte sull'Autosole  
le prime aree di servizio  
in località Somaglia  
e nei pressi di Lodi.



1960.

Interno del Motta-grill  
di Somaglia.



..... pagine 24/25.

Traffico sull'Autostrada  
del Sole agli inizi  
degli anni Sessanta.







1961.

Richiesta di soccorso tramite colonnina SOS. Gli apparecchi telefonici sono dislocati a distanza fissa ogni due chilometri. Sono collegati con un "capomaglia" il quale attiva, chiamandole tramite i lampeggiatori posti sulle colonnine, le pattuglie della Polizia che, a loro volta, provvedono a far intervenire i mezzi di assistenza.



Con l'apertura al traffico del tratto Sasso Marconi-Firenze, nel dicembre 1960, l'A1 è tutta percorribile da Milano a Firenze. Nel 1961 viene edito il primo vademecum per gli utenti dell'Autosole.

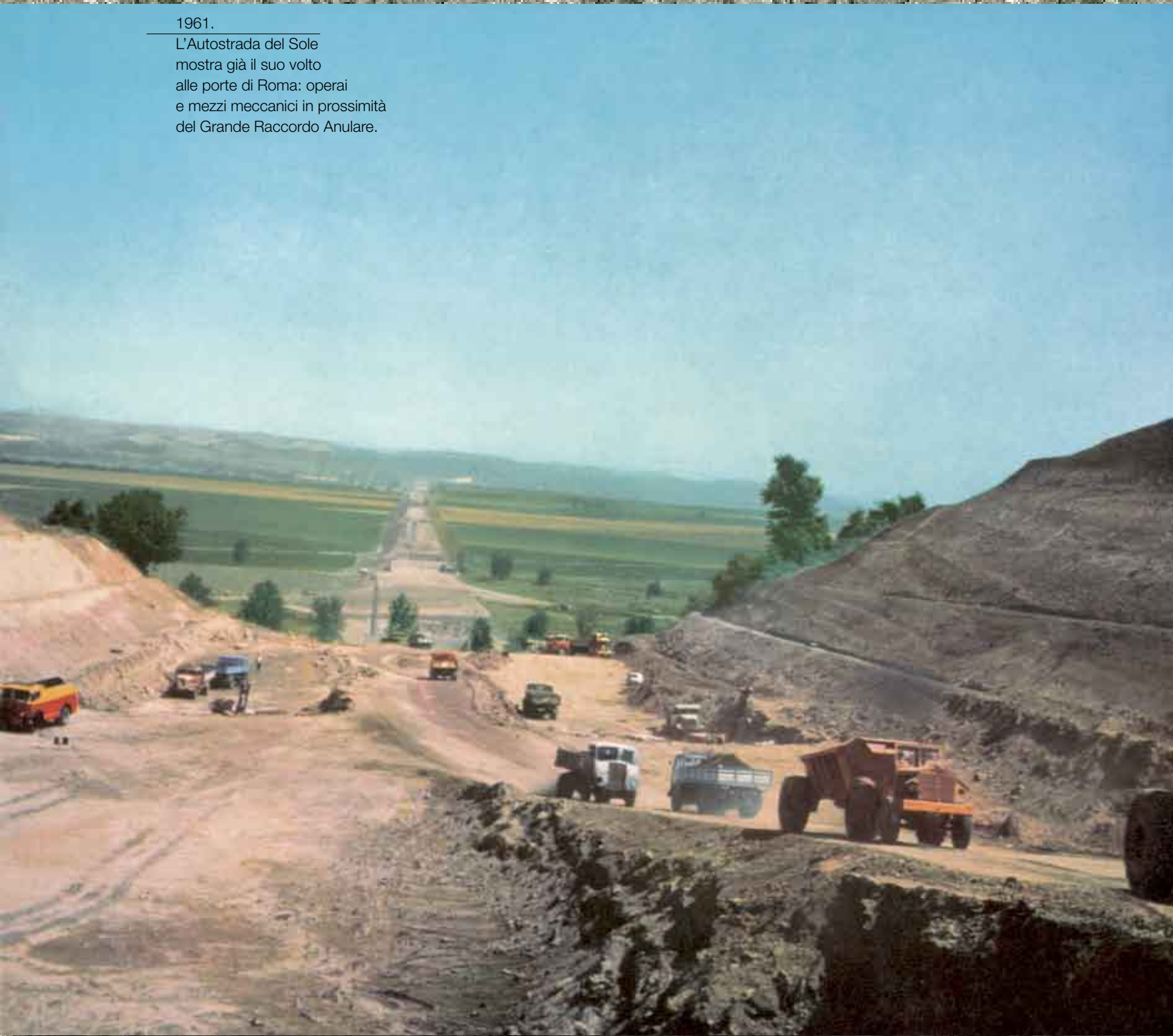


1961.

Autostrade è ospite d'onore alla terza edizione del Salone del Bambino alla Fiera di Milano, rassegna didattica ideata quale virtuale punto di incontro tra l'infanzia e la complessità del mondo adulto.

1961.

L'Autostrada del Sole  
mostra già il suo volto  
alle porte di Roma: operai  
e mezzi meccanici in prossimità  
del Grande Raccordo Anulare.





Veduta aerea e particolari della Villa dei Volusii Saturnini (I sec. a.C.-I sec. d.C.) rinvenuta nel 1962 durante i lavori di costruzione dell'Autostrada del Sole nei pressi di Fiano Romano (Roma Nord). Il complesso archeologico, che oltre alle strutture della villa comprende il più vasto insediamento di Lucus Feroniæ, è stato riportato alla luce e restaurato con il rilevante contributo tecnico ed economico di Autostrade, in collaborazione con la Soprintendenza Archeologica per l'Etruria Meridionale.



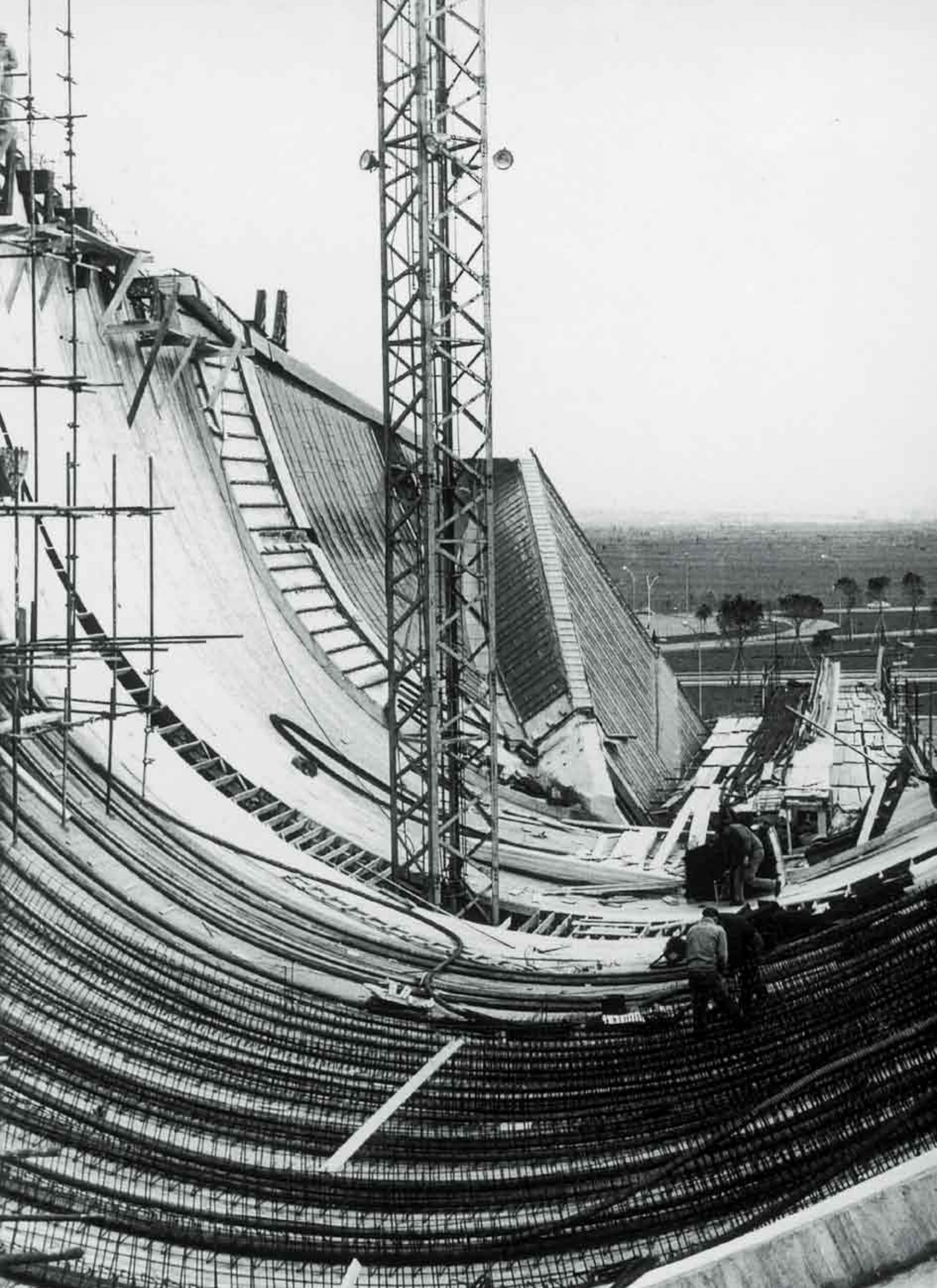
Gli scavi hanno restituito un'imponente messe di strutture architettoniche, affreschi, mosaici, sculture, ceramiche, iscrizioni, monete. Nel 1998 i mosaici della villa sono stati protetti con una copertura a tettoie. La Villa dei Volusii è accessibile dall'Area di Servizio Feronia presso la stazione di Roma Nord.





Novembre 1963.  
Realizzazione del ponte  
sul Tevere nel tratto  
Firenze-Roma.

Nel 1960 viene affidato all'architetto Giovanni Michelucci il progetto per la costruzione della Chiesa dell'Autostrada. Dedicata a San Giovanni Battista, in memoria degli operai caduti nella realizzazione dell'A1, è situata all'incrocio tra l'Autostrada del Sole e la Firenze-Pisa Nord. L'edificio, a forma di grande tenda in pietra toscana e rame, fu concepito quale centro ideale della grande città lineare costituita dall'autostrada e come luogo di sosta e raccoglimento per i viaggiatori. È stata inaugurata nel 1964, anno del completamento dell'Autosole.











1962.

Si "gira" sull'autostrada.  
Alcune scene di un  
cortometraggio  
sull'Autostrada del Sole  
con la partecipazione  
straordinaria di Pietro Germi,  
nella foto al volante di una  
spider, vengono girate  
alla stazione di Firenze.



Viaggiatori celebri.  
Febbraio 1964.

Lo Scià di Persia, in visita  
ufficiale in Italia, percorre  
l'Autostrada del Sole e la  
Firenze-Mare al volante  
della sua Mercedes 300 SL.



Gennaio 1967.  
 Il Presidente del Presidium del Soviet supremo dell'URSS, Nicolaj Podgorni, in viaggio sull'Autosole, da Napoli a Roma, al rientro da una visita a Taranto.

Novembre 1965.  
 Stazione di Roma Sud.  
 La "Pietà" di Michelangelo, reduce dalla Fiera di New York, transita sulla A1 nel viaggio di ritorno verso la Città del Vaticano.





**DAVERIO**



**PININFARINA**



**a 900 m**





# andrea pininfarina

## Un fattore di crescita

Suo nonno, Giovanni Battista Farina, detto Pinin, ha disegnato alcune delle più belle auto della storia. E dalla fabbrica torinese ormai da un secolo escono modelli di auto made in Italy che conquistano il mondo. Chissà con quali aspettative il giovane Andrea Pininfarina, nipote del fondatore, alla soglia dei 18 anni, ha preso la patente! Ma l'austerità e il low profile, tipico dell'ambiente torinese, hanno coinvolto anche lui: e la prima fuga da neopatentato con fidanzata al seguito è stata su una A112, da Torino ad Assisi. «Però mi consideravo fortunato, avevo la prima versione Abarth e la macchina correva». In autostrada, senza limiti di velocità, con l'entusiasmo di un ragazzo che assapora la libertà e tocca con mano i progressi che l'Italia in quell'epoca sta realizzando.

«Ho un ricordo infantile di quando non c'erano le autostrade e mi tornano in mente i lunghi viaggi al mare e in montagna: strade tortuose, il mal d'auto per le curve. Tutta la preparazione per il giorno cruciale della partenza», ricorda Pininfarina. Oggi è sulla soglia dei 50 anni, tra giovinezza e maturità ha vissuto i decenni d'oro del nostro Paese, il miracolo economico, e tocca con mano, da imprenditore impegnato anche in Confindustria, tutti i problemi di oggi: dalla burocrazia che frena lo sviluppo alla mancanza di infrastrutture. «Strade, autostrade, porti: tutto ciò che rende agevole il movimento, la logistica, è un fattore di crescita. In passato i primi investimenti, penso per esempio all'Autostrada del Sole, erano accolti con favore, come elementi di modernità. Oggi siamo pieni di contraddizioni che mettono in difficoltà l'Italia», dice Pininfarina.

Guardando indietro, gli vengono in mente alcuni episodi d'azienda di tanti anni fa: nell'archivio storico della società conserva le fotografie di alcuni prototipi di auto Pininfarina, scattati sotto i ponti e gli svincoli della tangenziale di Torino, ancora in costruzione. «Vedere quei cantieri, quelle realizzazioni imponenti comunicava un senso di progresso, di modernità, di futuro. Ricordavano un po' le strade sovrapposte di Los Angeles. E noi andavamo lì a scattare: auto all'avanguardia, nuove strade in costruzione. Volevamo fare immagini un po' futuriste della nostra produzione. Le nuove infrastrutture erano il simbolo del progresso e dell'Italia in crescita».

Ora c'è un approccio molto diverso, con il futuro del Paese avvolto in un intreccio di ostacoli ideologici. A Pininfarina viene in mente la delega ambientale. «È la prova che da questo punto

di vista non si sta andando avanti, anzi, tutt'altro». Da torinese vive in prima persona la vicenda della Tav. «Oggi eventuali ammorbidimenti su questi temi si ottengono solo con pesantissime compensazioni economiche: una valle si mette a disposizione perché pensa di ottenere vantaggi. Ma non è un modo nobile per affrontare la questione di dove e come realizzare un'infrastruttura che ha l'obiettivo principale di consentire flussi di persone, di merci, di creare un vantaggio per lo sviluppo economico».

Morale: tra veti locali, ristrettezze economiche, incertezze al centro, il rallentamento della costruzione di infrastrutture è uno dei motivi per cui il nostro Paese è fanalino di coda nella crescita rispetto agli altri Paesi europei. Pininfarina da tempo lo dichiara, nelle interviste e nei suoi interventi ai convegni. «Chi ha la fortuna di viaggiare per il mondo può toccare con mano la rapidità dei cambiamenti che avvengono in altri Paesi. Primo fra tutti la Cina, ma, per restare in Europa, anche la Spagna». I distinguo di parole, se l'Italia sia in declino o no, lasciano il tempo che trovano: «Il Paese sta andando indietro, è inesorabile. Perché anche stare fermi significa perdere posizioni quando gli altri vanno avanti».

La sfida è studiare un modo eco-compatibile per inserire le nuove infrastrutture nell'ambiente. Con una progettazione intelligente è assolutamente possibile. Andrea ha ancora freschi i ricordi dell'ultima vacanza estiva, negli Stati Uniti: per andare da Phoenix al Gran Canyon in automobile ci sono tratti di autostrada perfettamente integrati nel paesaggio, richiedono uno sforzo di progettazione, ma rendono più fruibile e addirittura più gradevole il territorio. Di esempi positivi ce ne sono anche in Italia. Uno è proprio in Piemonte: la statale che è stata costruita per i mondiali di sci del 2006 e che raggiunge le montagne, passando da Oulx a Cesana, a Sestriè. «Ci sono aree di parcheggio, una serie di contrafforti, si percepisce una forte integrazione con il paesaggio, sembra di essere in Svizzera. Ed anche la qualità della realizzazione è molto buona». Insomma, volendo ci si riesce. Nelle strade di montagna oggi è possibile creare contrafforti non esclusivamente di cemento, ma di cemento forato ed erba, per mantenere l'effetto esteriore della natura.

Bisognerebbe guardare ciò che esiste negli altri Paesi e farne tesoro: l'imponente viadotto realizzato in Francia tra due valli, il ponte che fa da collegamento tra la Svezia e la Danimarca. «C'è una grandissima valorizzazione dell'opera infrastrutturale come elemento di attrattività, anche turistica», riflette Pininfarina. E poi dà uno sguardo a casa nostra, all'intricata vicenda del Ponte di Messina. «Si è fatta anche stavolta una questione ideologica. Premesso che con

la situazione dei conti pubblici forse ci sarebbero opere più urgenti per il Mezzogiorno, tanto per citarne una, l'emergenza idrica, abbandonare il Ponte per partito preso è un errore: avrebbe uno straordinario impatto estetico ed emozionale, diventerebbe un'attrattiva, una fonte di richiamo per il nostro Sud».

Questo lo avevano capito negli Stati Uniti, addirittura ai primi del 1900, con il Golden Gate, a San Francisco: «l'avevano costruito con molte più corsie di quante allora fossero necessarie. Oggi è congestionato, ma per l'epoca era un'opera all'avanguardia».

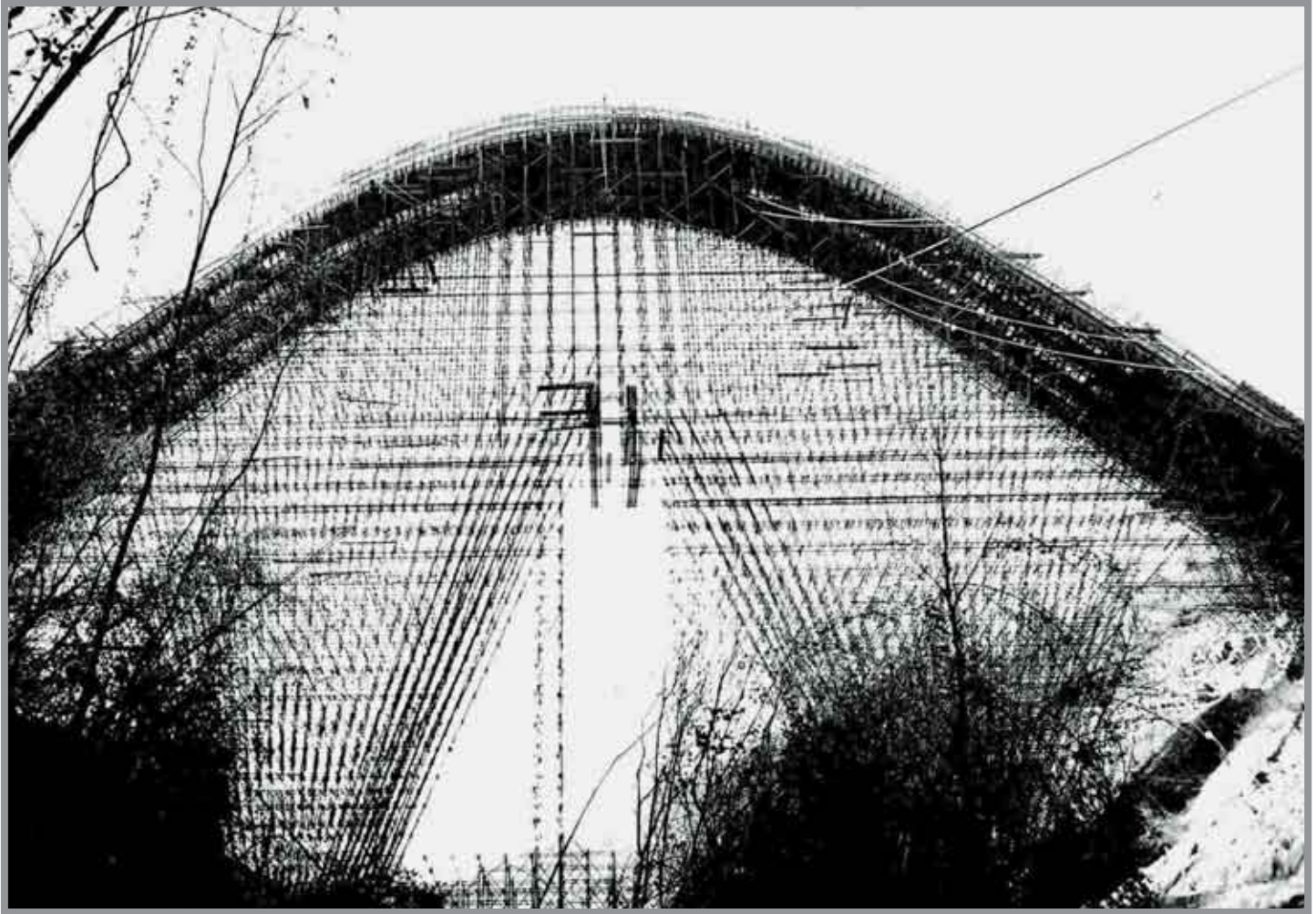
Di tutte queste riflessioni Pininfarina si fa promotore. Da vice presidente di Confindustria, cerca di diffondere il seme di questi principi. Da imprenditore di primissimo piano del Paese, si muove mettendo in pratica le sue convinzioni. È stato proprio lui, prese le redini dell'azienda, a puntare non solo sull'auto, ma ad offrire anche servizi avanzati nel settore dell'ingegneria, allargando quindi il raggio d'azione, per essere sempre più competitivo. Al lavoro e all'attività associativa, comunque, unisce anche lo sport. Da ragazzo, è stato maestro di sci: gli è servito molto, ammette, sia per superare qualche timidezza, sia per mettersi alla prova. «È stato utile non soltanto confrontarsi con la montagna, ma anche dedicarsi alle piccole cose». È con lo sport che si forma il fisico e il carattere. Ne è sempre stato convinto e l'ha messo in pratica. Oggi, che le timidezze le ha superate e ha dato in molte occasioni prova di sé, lo sport lo fa soprattutto per passione e relax. Ma anche come disciplina fisica e psicologica. Al posto dello sci c'è il golf: «Ho cominciato a 14 anni, perché papà giocava e gioca ancora. Per un periodo ho smesso. Poi ho ripreso. E ho scoperto di migliorare con la maturità. Il golf impone un completo dominio di corpo e di mente, capacità di mantenere la concentrazione per ore e di dominare l'istinto che magari spingerebbe a tentare un colpo rischioso». Un torinese doc.





1964.

L'Autostrada del Sole  
presso Incisa, nel tratto  
Firenze-Roma.



1962.

Le centine del Viadotto San Giuliano tra Firenze e Roma, a nord di Fiano Romano.

Agosto 1964.

Papa Paolo VI è il primo pontefice ad utilizzare l'autostrada. L'occasione è la visita ad Orvieto per la celebrazione del settimo centenario dell'istituzione della festa del Corpus Domini.



pagine 42/43.

4 ottobre 1964.

Viene aperto al traffico l'ultimo diaframma Orvieto-Chiusi della Milano-Roma-Napoli: l'Autostrada del Sole è una realtà. Nel corso della cerimonia inaugurale, Fedele Cova, Amministratore Delegato di Autostrade e uno dei principali promotori dell'autostrada, illustra al Presidente del Consiglio Aldo Moro, l'intera opera raffigurata nel plastico realizzato per l'occasione. Sono presenti, tra gli altri, il Ministro dei Lavori Pubblici Giacomo Mancini, il Ministro delle Partecipazioni Statali Giorgio Bo e il Direttore Generale dell'ANAS Giuseppe Rinaldi.







pagina 44.

1965.

Il Viadotto Recco

in costruzione sull'Autostrada  
Genova-Sestri Levante.

L'autostrada viene data  
in concessione ad Autostrade  
nel 1962.

in questa pagina.

Il caratteristico  
centro umbro di Baschi,  
in un'immagine del 1964,  
domina l'A1.





1965.

Un'apparecchiatura per l'esazione automatica del pedaggio viene installata alla stazione di Prato sulla Firenze-Mare. Le monete, versate dagli utenti in un cestello, azionano direttamente il meccanismo di registrazione e di abilitazione al passaggio.



Area di Servizio sulla Roma-Napoli alla metà degli anni Sessanta.



pagina 47.  
1966

La stazione autostradale di Roma Nord in un'immagine del 1966.









pagina 48.

Febbraio 1967.

Neve in Appennino: la viabilità  
è assicurata dall'autostrada  
completamente sgombra.

Febbraio 1968.

Autostrada A16 Napoli-Canosa.  
"Operazione Montevergine",  
nei pressi di Avellino: il ripetitore,  
il più alto dei diciotto esistenti  
sulla rete autostradale a quota  
1480 metri, ha bisogno di riparazione.  
La squadra degli "impianti speciali"  
in marcia sulla neve.

Estate 1967.

I primi passi dell'informazione  
via radio agli automobilisti sulle  
condizioni della viabilità.  
È un collegamento che avviene  
ogni domenica sera tra la  
direzione di Roma della società  
Autostrade, dove si raccolgono  
le notizie dai "tronchi"  
autostradali, e lo studio RAI  
dove si sta trasmettendo  
"Arrivano i nostri", rubrica  
dedicata agli automobilisti  
realizzata in collaborazione  
con l'ACI.





pagina 50.

1969.

Il Viadotto Entella, tra Chiavari e Lavagna, nel tratto in costruzione Genova-Sestri Levante dell'Autostrada A12. Lungo 700 metri, è una delle prime opere al mondo ad essere realizzate con due travi in un'unica struttura di 285 metri ciascuna, che poggiano su pile distanti tra loro 95 metri.

A completare la lunghezza concorrono altre due travi di estremità, lunga ognuna 65 metri.



Giugno 1967.

Giocando sull'autostrada, nel tratto Pescara-Vasto, sull'A14 Bologna-Taranto, prossimo all'apertura.

# *autostrade*

rivista di tecnica e di informazioni autostradali

anno X - n. 6 - giugno 1968





pagina 52.  
 .....  
 Interno di una cabina  
 di esazione  
 sulle autostrade liguri  
 in un'immagine del 1968.

Giugno 1967.  
 -----  
 Turisti stranieri incuranti  
 del pericolo consumano  
 una sosta sul ciglio  
 dell'autostrada.

Inizi anni Sessanta.  
 -----  
 Un gruppo di dipendenti  
 di Autostrade posa per una  
 foto ricordo intorno al cippo  
 di origine dell'A1, al termine  
 di una gita sociale lungo  
 le autostrade.



## Nei giorni della grande alluvione





pagina 54.

Novembre 1966.

.....  
Alluvione di Firenze. L'Autostrada del Sole, libera dalle acque, rimane l'unica via di salvezza e l'unico mezzo per il transito dei mezzi di soccorso. Nei giorni successivi all'alluvione attrezzature e uomini di Autostrade partecipano alle attività di sgombero delle strade del capoluogo toscano.

Anni Sessanta.

-----  
Casello autostradale sulla Roma-Napoli



1968.

Nuova segnaletica a pannelli mobili sulle autostrade di grande transito. Consente al viaggiatore di conoscere tempestivamente le condizioni del traffico nelle stazioni successive.



Agosto 1967.

Bozzetti di alcuni cartelli delle campagne per la sicurezza del traffico promosse dal Ministero dei Lavori Pubblici, installati sulle autostrade della rete IRI: un significativo contributo di Autostrade alla sensibilizzazione degli automobilisti verso comportamenti di guida prudenti e responsabili.



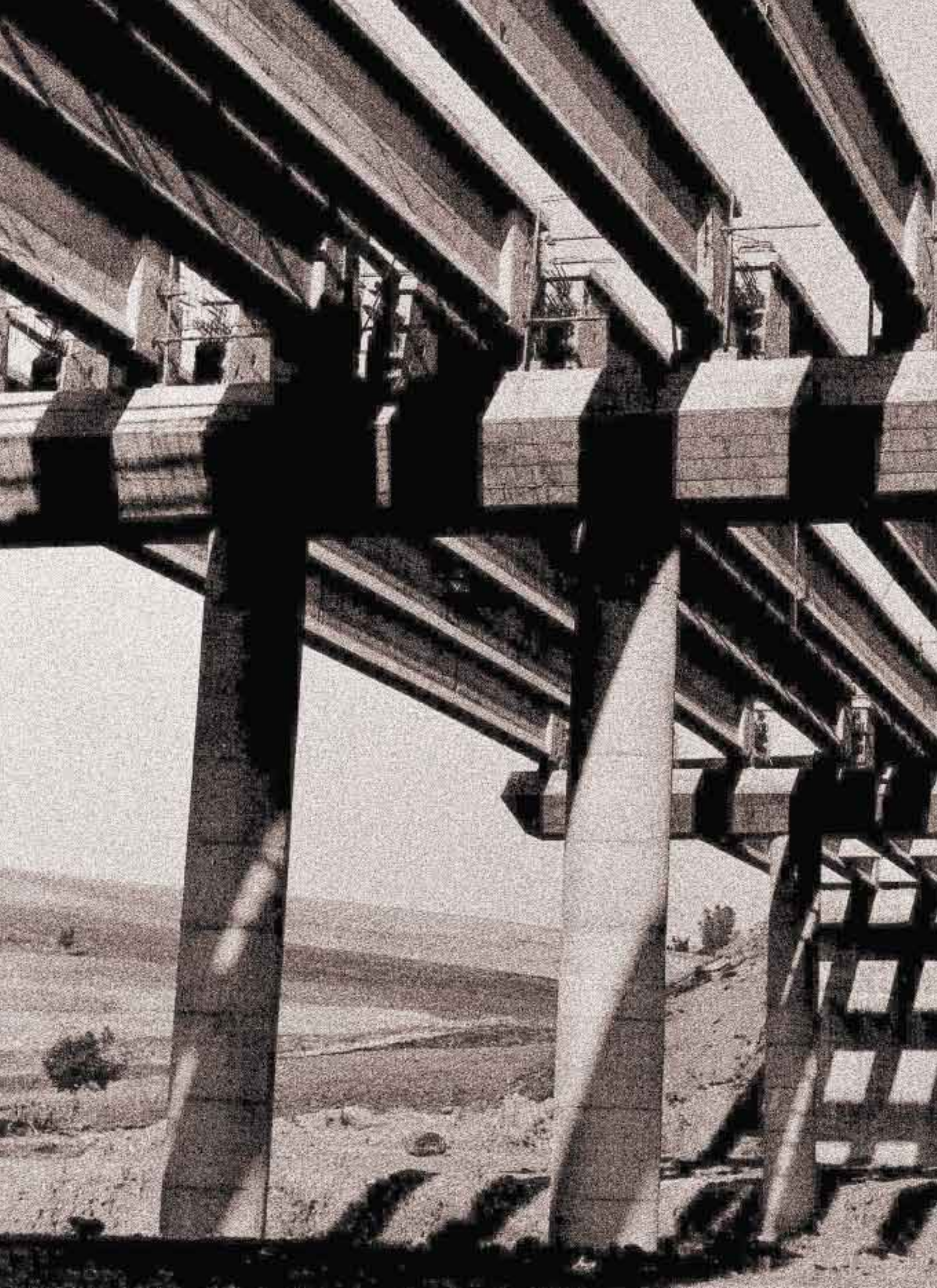


22 novembre 1967.  
Cineprese in azione  
per l'inizio dei lavori  
di installazione dei  
guard-rail sulla rete  
gestita da Autostrade.  
Le prime installazioni  
riguardano quattro  
tratte della Milano-Napoli  
per un totale di  
70 chilometri.

Anni Sessanta.

Realizzazione di un'area  
di parcheggio sulla  
Canosa-Bari sull'Autostrada  
A14 Bologna-Taranto.







Anni Sessanta.

Autostrada A16 Napoli-Canosa.  
Realizzazione del ponte  
sul fiume Ufita.

Anni Sessanta.

Mondo di ieri e mondo di domani.  
Ancora per poco e i muli  
lasceranno il posto alle  
automobili sulla Napoli-Canosa.





m. 1000





1972.

Lavagna a lettere componibili in dotazione a tutte le stazioni della rete Autostrade. L'esattore compone manualmente il messaggio da indirizzare agli utenti.

pagina 60.

1971.

Galleria di Monte Quercino nel tratto terminale della Milano-Laghi. L'Autostrada, inaugurata nel 1925, viene affidata nel 1962 in concessione ad Autostrade che provvede al suo ammodernamento e alla realizzazione del tratto terminale Como-Chiasso.

1972.

Segnaletica sperimentale a messaggio variabile trilingue collocata sulla banchina laterale in prossimità degli svincoli sull'Autostrada A12 Roma-Civitavecchia.







1971.

Viadotto in costruzione  
sull'Autostrada  
Adriatica, la A14  
Bologna-Taranto.



Esodo estivo 1976.

A Casalecchio di Reno,  
nella sala radio della Direzione  
di Bologna, viene istituita  
una centrale operativa  
per il controllo e la  
regolazione del traffico.



**A** CAMILLERI



**A** DAVERIO



a 900 m





# philippe daverio

## Arte in movimento

Risponde al telefonino e ha subito la battuta pronta: «Sono nel traffico tra Milano e Bergamo, sto correndo verso Padova, in questa coda faccio fatica a dire qualcosa di simpatico». Inevitabile per Philippe Daverio andare in auto su e giù per la Penisola. Basta leggere sul suo curriculum e le sue mille attività per capire che l'auto è una sorta di seconda casa: insegna storia del design al Politecnico di Milano, organizza mostre, è autore e conduttore della rubrica televisiva dedicata all'arte *Passepartout*, campeggiando in video con il suo immancabile papillon, scrive su settimanali e quotidiani, e da pochi mesi ha anche una cattedra alla facoltà di Architettura di Palermo. «Rimpiango quando non esistevano i limiti di velocità», ammette lo storico dell'arte, che è nato nel 1949 a Mulhouse, in Alsazia (ma l'Italia è la sua patria d'adozione).

Daverio adora le macchine, quelle sportive che vanno forte. E adora guidare. Se non fosse per le multe a troppi zeri e per i punti che calano sulla patente, sfreccerebbe a tavoletta, traffico permettendo. E va indietro con il pensiero alle prime volte in cui si è trovato a viaggiare sull'Autostrada del Sole, primo simbolo di modernizzazione dell'Italia: «Considero l'autostrada un'opera cibernetica fantastica, una delle poche realizzazioni che non si vede mai da fermo e che presuppone di essere osservata attraverso la velocità». Da una corsia all'altra: ponti, guard-rail, gallerie. «L'estetica dell'autostrada è dovuta alla fluttuazione degli elementi architettonici che la compongono o le fanno da sfondo. È arte cinetica per eccellenza».

Un'interpretazione che indubbiamente offre una nuova chiave di lettura per queste larghe strisce d'asfalto, delimitate dal metallo dei guard-rail. Certo, riflette ad alta voce Daverio, è un'emozione che oggi un po' si perde quando ci si trova in coda dietro i camion. All'ebbrezza estetica della velocità si sostituisce, ahimè, l'exasperazione dell'ingorgo. Rimangono però impressi nella memoria i primi viaggi fatti da ragazzo verso l'Est, viaggiando sulla Serenissima, al mattino presto, con il sole sempre in faccia. Le neviccate sull'Appennino, con una Citroën Ds, «per fortuna a trazione anteriore», e quindi molto più stabile. O la scoperta del Mezzogiorno, avvicinato al Nord Italia dall'autostrada.

All'epoca l'autostrada era un motivo di stupore. Oggi attorno al tema delle infrastrutture fioccano le polemiche. Per Daverio di strade bisognerebbe costruirne ancora di più. E trova un «gran-

de equivoco» invocare la tutela dell'ambiente come contraltare a nuove costruzioni. «L'unico ambiente che dobbiamo difendere eticamente e politicamente è la foresta vergine. È l'unico esempio di ambiente puro. La nostra Italia non è natura, ma il prodotto dell'uomo: i campi, gli alberi, tutto il paesaggio che abbiamo intorno a noi è il prodotto dell'uomo». Da questa considerazione, Daverio trae un convincimento: «Dobbiamo essere in grado di continuare in modo intelligente ed estetico il dialogo con il prodotto umano sedimentato da millenni».

E continua nella sua riflessione: gli acquedotti romani erano le autostrade di allora. Oggi le guardiamo con amore. Lo stesso stato d'animo con cui fu accolta all'epoca l'Autostrada del Sole. Oggi l'atteggiamento è diverso, quasi all'opposto. Cosa è successo? L'Italia ha bisogno di autostrade, ma costruite con ingegno, senza interrompere il dialogo non con la natura, che non c'entra niente, ma con il passato e il sedimento dell'esistente».

Un esempio: perché è brutta la ferrovia realizzata lungo l'Adriatico da Pio IX? «Semplice: ha tagliato il rapporto tra il territorio coltivato, quindi lavoro dell'uomo, e la spiaggia dei pescatori, lavoro dell'uomo anch'esso. Quindi la ferrovia è stata la catastrofe per un ecosistema antropologico e culturale». Ma la strada per uscire da questo impasse esiste: applicare anche alle infrastrutture il concetto del Made in Italy che sta tenendo alto il nostro design. Daverio la sta già sperimentando all'università di Palermo, dove gli è stata affidata una cattedra di landscape design, e cioè di design del paesaggio, alla facoltà di Architettura. Il design è sempre stato una sua passione: già dal 1967 ha cominciato ad occuparsene con il fratello Pierre, per la promozione in Francia e Germania dei prodotti di Zanotta, Gabbianelli e Cini&Nils. Ha partecipato a vari saloni del mobile, a Milano, Colonia. Negli anni '90 insieme a Elena Pron, a Torino, ha iniziato la raccolta di prototipi del design italiano, in particolare firmati da Sottsass, un personaggio che lo affascina a tal punto da scrivere su di lui la prima monografia.

Non solo: ha avuto anche esperienze di amministrazione pubblica, dal 1993 al 1997, nella giunta dell'ex sindaco di Milano leghista, Formentini. Ha promosso alcuni lavori pubblici significativi, tra cui il completamento del Piccolo Teatro, ha rimesso in moto i lavori di costruzione del Teatro dal Verme, ha rilanciato Palazzo Reale come luogo di mostre. Ha cercato, quindi, di legare le "infrastrutture dell'arte" ai bisogni della città di Milano.

Un'esperienza che ora può trasporre in un panorama più vasto, allargando il raggio ai territori e alle infrastrutture. Se l'Italia è leader del design nel mondo nel campo dell'arredamento e dell'architettura, si può applicare questa capacità anche nella progettazione delle infrastruttu-

re. «Bisogna pensare ad un design dell'ambiente», puntualizza Daverio. «Il manufatto dell'infrastruttura deve essere in sintonia estetica con l'ambiente». Il suo impegno a Palermo vuole interpretarlo in chiave anche operativa. Un primo seminario con il team dell'università lo dedicherà alla Valle dei Templi ad Agrigento. «In quell'area bisogna costruire di più. Non escludo che possano essere realizzati addirittura dei grattacieli per dialogare con le colonne dei templi». Certo, bisogna però fare i conti con l'esistente. E Daverio ricorre ad un'immagine: «servirebbe una grande scopa metafisica per spostare le villette sulla collina». Un po' come fanno in Cina, campioni per spostare interi villaggi se serve rinnovare le città. Prova ne è l'Expo di Shanghai. Ma da noi agire così è impensabile. A dire il vero, ci accontenteremmo di molto meno: nessuna rivoluzione, ma per lo meno non rimanere bloccati nel nostro sviluppo. Il problema è che, a dirla con Daverio, «manca una élite di guida». Manca una classe dirigente che sappia imprimere al Paese una direzione di marcia. «L'Italia ha una malattia di cui in passato è stata indenne: la paura del nuovo. Una condizione mai vissuta in precedenza: il nostro Paese è sempre riuscito a metabolizzare le novità, a digerirle, trasformarle, integrarle». Oggi non è più così. Come se mancasse il coraggio di andare avanti. «Oggi l'Italia vive in una sorta di bruttura assoluta, perché tutto convive. Si accavallano interessi contraddittori, tutti presenti allo stesso momento, senza che prevalga un interesse collettivo».

Cosa fare? «Serve una nuova classe dirigente. Una società, anche la più democratica, può vivere senza nobiltà ma non può vivere senza aristocrazia. Nel senso di una categoria guida e illuminata». Si vede qualche luce in fondo al tunnel? Per Daverio sì. Sono i giovani ventenni, i suoi studenti, dove intravede un'idea più chiara di dove si vuole andare.



1973.

Autostrada del Sole: l'Area di Servizio Cantagallo, presso Bologna, nei giorni del grande esodo estivo.



1970.

Anche le crocerossine inaugurano la nuova stazione di Rovigo-Boara sull'Autostrada A13 Bologna-Padova, appellandosi alla prudenza degli automobilisti.

pagina 69.

Settembre 1974.

Costruzione del Viadotto Cerusa sull'Autostrada A26 dei Trafori.



Metà degli anni Settanta.  
Stazione di Roma Nord.  
Un'immagine del traffico  
di rientro dalle vacanze estive.



Esodo estivo 1975.  
10 milioni di italiani sulle strade  
delle vacanze. È senza precedenti  
l'ondata di piena sulla rete gestita  
da Autostrade: il posto di osservazione  
"organizzato" su di un cavalcavia  
dell'A14 Bologna-Taranto.









pagina 72.

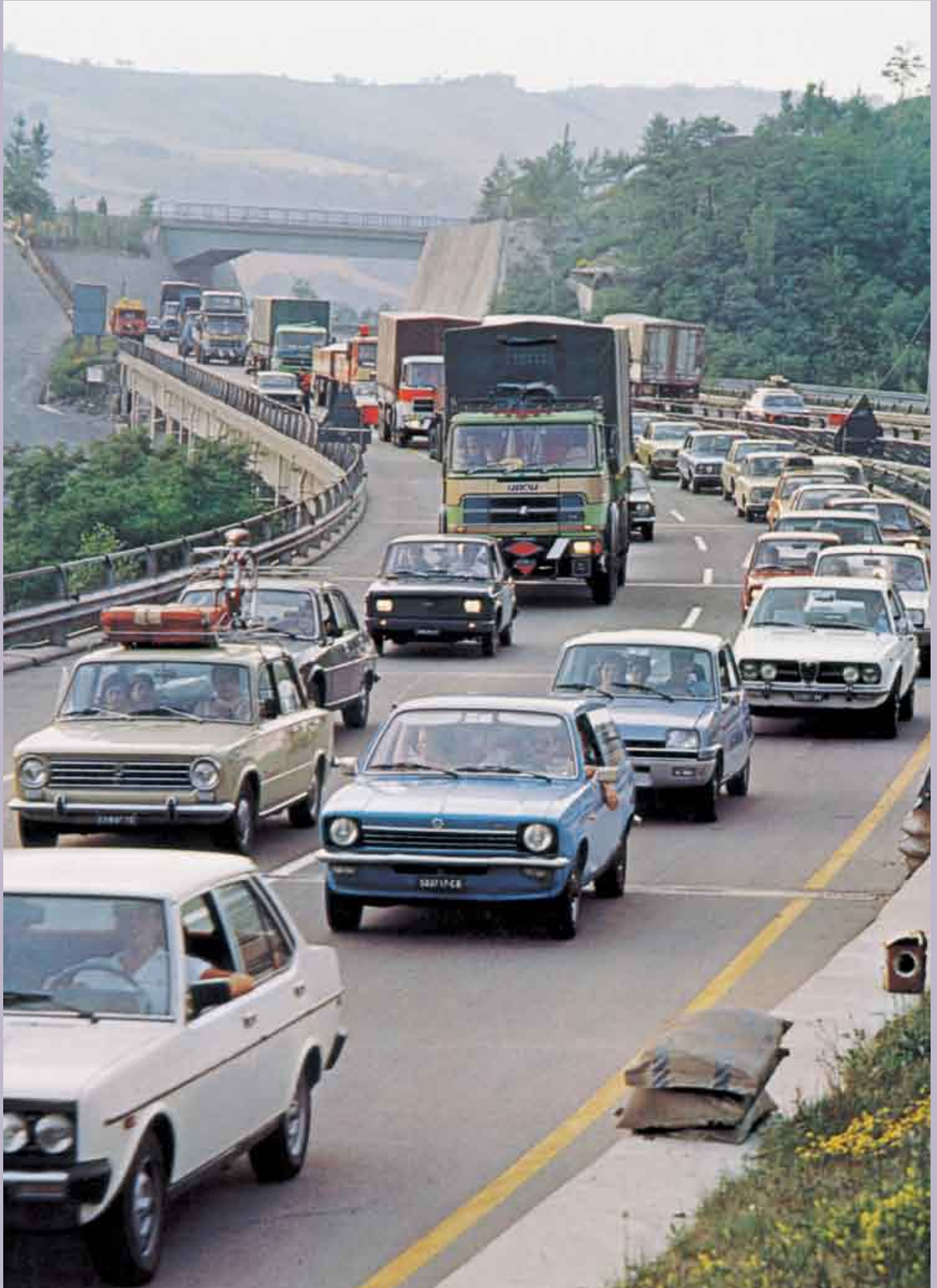
Autostrada del Sole.

Il viadotto sul fiume Tevere  
nei pressi di Roma, in  
un'immagine del 1976.



1974.

Lavori per la realizzazione  
della "terza corsia"  
nel tratto Piacenza-Bologna  
dell'A1.



pagina 74.  
1979.

Traffico a Pian del Voglio  
nel tratto appenninico  
tra Bologna e Firenze  
dell'Autosole.



1982.

Autostrade promuove la prima delle campagne per "una partenza intelligente" attraverso la pubblicazione di calendari con l'indicazione dei giorni e delle ore consigliati per viaggiare in occasione delle vacanze estive. L'obiettivo è quello di ridurre i fenomeni di congestionamento del traffico scaglionando più razionalmente partenze e rientri. Di anno in anno gli italiani modificano le proprie abitudini.





Inizi anni Ottanta.  
Autovettura attrezzata  
per la segnalazione  
di gravi anomalie del traffico.

1983.  
Avvio del "Progetto 10"  
che prevede la completa  
meccanizzazione della  
riscossione del pedaggio  
sulla rete Autostrade attraverso  
l'utilizzo delle tessere Viacard  
in porte dedicate in stazione.



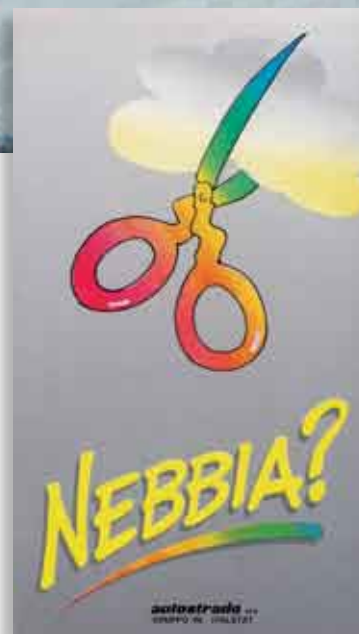


1985.

Durante l'eccezionale ondata di maltempo nell'inverno 1985-1986 circa 2.000 uomini della società Autostrade lavorano ininterrottamente per garantire costantemente la percorribilità della rete in gestione.

77

Alcuni dépliant di sensibilizzazione dell'utenza nei riguardi dei comportamenti di guida in particolari condizioni di traffico invernale.





pagina 78.

Immagine invernale  
dell'Autostrada A26 dei Trafori.  
Sullo sfondo il Viadotto Gorsexio.



## DA PERTINI UNA DELEGAZIONE AUTOSTRADE



6 febbraio 1985.

Alcune immagini dell'udienza  
concessa dal presidente della  
Repubblica Pertini ai lavoratori  
della società Autostrade distintisi  
per il particolare impegno  
nell'assistenza alla viabilità  
durante la straordinaria ondata  
di maltempo che ha investito  
l'Italia nei mesi invernali.



1982.

Con l'acquisizione del pacchetto di controllo di alcune società autostradali nasce il Gruppo Autostrade. Tra le prime c'è la Tangenziale di Napoli.





Due immagini della  
Napoli-Pompei-Salerno.  
Tracciato e piazzuola di sosta panoramica.  
La società concessionaria  
Autostrade Meridionali fa parte  
del Gruppo Autostrade dal 1987.







Il piazzale del lato italiano del Traforo del Monte Bianco. La Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco, che gestisce la parte italiana dell'omonimo tunnel (5,8 km), fa parte del Gruppo Autostrade dal 1982.

L'Autostrada Aosta-Monte Bianco, gestita dalla RAV SpA, controllata dalla Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco, costituita nel 1983. Sullo sfondo il Monte Bianco.





Suggestiva immagine invernale dell'Autostrada Torino-Savona, gestita dalla Società omonima, acquisita nel 1983.







..... pagine 85, 86-87.  
Autostrada A23 Udine-Tarvisio.  
Il completamento dell'arteria,  
la cui realizzazione prende avvio  
nel 1973, avviene il 3 luglio 1986.





17 settembre 1989.  
Papa Giovanni Paolo II  
benedice la statua della  
"Virgo prudentissima",  
collocata sull'Autostrada  
del Sole nei pressi  
di Orte a protezione  
degli automobilisti.

Un'immagine recente del Centro di Produzione Multimediale situato nell'edificio della Direzione Generale di Autostrade per l'Italia a Roma. La struttura, attiva dal 1989, fornisce telefonicamente all'utenza, 24 ore su 24, informazioni sulla viabilità e diffonde notiziari radiofonici.





Imbocco della Galleria del Barco nel tratto Fiano Romano-San Cesareo dell'A1 Milano-Napoli. La galleria, completamente artificiale, è stata realizzata con lo scopo di preservare il bosco interessato dai lavori per la realizzazione della bretella autostradale tra la Milano-Roma (A1) e la Roma-Napoli (A2). Per ristabilire la continuità fisica e naturale del terreno, l'area boschiva è stata temporaneamente espianata e ricollocata in situ al termine dei lavori. Il tratto Fiano-San Cesareo la cui realizzazione ha consentito il collegamento diretto della Milano-Roma con la Roma-Napoli, è stato aperto al traffico nel luglio del 1988.

Chi viaggia in autostrada non è mai solo: la Polizia Stradale e il personale di servizio sono pronti ad intervenire in ogni momento grazie anche alle colonnine SOS installate lungo le corsie di emergenza, ogni due chilometri. Colonnina per la richiesta di soccorso meccanico e sanitario nel tratto Voltri-Santhe' dell'A26 dei Trafori, in un'immagine degli anni Ottanta.







**ARBORE**



**CAMILLERI**



**a 900 m**





# andrea camilleri

## Passeggero a bordo

«Signora, le dico subito che non ho mai preso la patente e proprio non so guidare». Alla prima domanda la conversazione prende subito una piega inaspettata. Difficile immaginare che al mondo d'oggi, con i ritmi forsennati che la città ci impone, qualcuno possa vivere senza usare la macchina. Andrea Camilleri, il Sommo, come lo chiamano gli adepti del Camilleri Fans Club, è originale anche in questo. Anche se l'elemento del viaggio è uno degli ingredienti costanti dei suoi libri e delle avventure del commissario Montalbano.

Lo si scopre sul suo sito, [www.vigata.org](http://www.vigata.org), fondato dai seguaci addirittura nel 1997, dove campeggia il disegno del suo viso stilizzato, con gli occhiali spessi e la coppola in testa. Cecè Collura, uno dei suoi personaggi, è commissario di bordo in una nave da crociera. Capitan Caci è un altro marinaio e le trasferte di Salvo Montalbano per tutta la Sicilia sono anche lo spunto per raccontare le tradizioni di Sicilia.

A prendere la patente Camilleri non ha mai provato. E non ha mai nemmeno avuto voglia di mettersi al volante di un'auto. «Quando andavo al liceo, da Porto Empedocle ad Agrigento, mio padre mi mandava l'autista: nessun maggiordomo in livrea, per carità. Semplicemente aveva una grande officina che lavorava per l'Azienda siciliana trasporti e ciò gli consentiva una macchina a disposizione. Io mi vergognavo e per sentirmi più a mio agio davo un passaggio ai compagni di classe». All'epoca tra Porto Empedocle ed Agrigento c'era un lungo rettilineo di un chilometro e mezzo: «Tutti i miei amici chiedevano all'autista di guidare e venivano accontentati. Io non l'ho mai fatto. E non perché fossi spaventato o avessi paura di infrangere una regola: anzi, tra i compagni ero il più delinquente». Talmente delinquente che i genitori, per punirlo delle sue "vastassate", gli raccontarono che era il figlio di un carrettiere con il quale si erano scambiati i neonati. Ma non bastò: e il giovane Andrea finì in collegio, il Convitto vescovile di Agrigento, dove non faceva altro che piangere perché dalla finestra della camera si vedeva il porto.

Insomma, tornando alla patente, si è trattato di un vero e proprio disinteresse all'oggetto, cui Camilleri ha sopperito per un po' sfrecciando per le strade del paese con il motorino. Dopo, ha scelto il ruolo del "passeggero", anche se questa noncuranza nei confronti dell'auto e della guida in parte l'ha rimpianta. Specie guardando a fine anno i conti del tassì.

Eppure a Camilleri piace viaggiare. Ed è sempre in un costante viaggio nella Sicilia meridionale, fatto di storia e di immaginazione, sulle tracce del commissario Salvo Montalbano. Un itinerario che ha catturato il pubblico, come testimoniano gli strepitosi successi dei suoi gialli.

Un exploit che nella carriera di Camilleri è arrivato quando lo scrittore era già avanti negli anni: il papà di Montalbano è nato infatti nel 1925, a Porto Empedocle, e professionalmente ha esordito nel 1949 come regista e sceneggiatore. Sempre con la passione del giallo e del poliziesco. Portano la sua firma, infatti, alcune produzioni Tv del Tenente Sheridan e del Commissario Maigret.

Ma piano piano la vena dello scrittore prende il sopravvento: e negli anni Novanta i suoi gialli conquistano i lettori. *La mossa del cavallo*, *Il birraio di Preston*, *La concessione del telefono* sono un successo dopo l'altro. Come anche l'ultimo frutto della sua fantasia, *Le ali della sfin-ge*. Il commissario Montalbano diventa protagonista oltre che dei libri anche di una serie Tv. Scenario, la Sicilia d'altri tempi, raccontata in un linguaggio metà in italiano e metà dialetto siciliano. Al centro della geografia c'è Vigata, il paese dove vive e lavora Montalbano, che assomiglia alla Porto Empedocle di tanti anni fa. Una località «a geometria variabile», come la definisce il Sommo. «Allora ad Agrigento c'era un solo liceo e i ragazzi lo raggiungevano in corriera. Lungo la strada si raccontavano i fatti dei paesi. Ecco, Vigata viene da lì, è composta da tutte le località da cui arrivavano gli studenti». La lista è lunga: c'è Fela, dietro la quale si nasconde Gela, Fiacca è la più famosa Sciacca, Merfi che è in realtà Menfi.

Da oltre cinquant'anni Camilleri ha scelto di vivere a Roma, e in Sicilia torna quando può. Il suo primo viaggio l'ha fatto a Firenze, quando aveva 14 anni, per un raduno della gioventù fascista. Oggi, a 81 anni, se ha ancora un sogno nel cassetto di un viaggio, se ne andrebbe al Nord, in Finlandia. Una sfida, per chi come lui non ama l'aereo e oggi definisce «una pazzia» aver fatto un volo di 13 ore.

Meglio starsene comodi, seduti sul sedile accanto al guidatore, senza lo stress di frenate e sorpassi. «Credo di essere un buon passeggero. Non suggerisco mai percorsi, velocità, scorciatoie. A differenza di tanti altri mariti o mogli che non guidano e non si astengono dal dire la loro». Non guidare gli ha sempre permesso di concentrarsi di più sul panorama: «Ho una specie di rito della strada: leggere i cartelli stradali, quelli pubblicitari, quelli che indicano la distanza chilometrica». Un "rito" che tiene strettamente per sé, senza assillare chi guida con frasi tipo: "manca poco", "siamo a ...". «Leggo i cartelli per passare il tempo e perché mi piace l'assonanza di certi nomi».

E poi gli piacciono gli autogrill. «Mi fermerei sempre. Anche se non devo comprare niente. Ormai sono dei gran bazar, con libri, giocattoli, oggetti da cucina». Per i supermercati e i grandi magazzini Camilleri ha una vera passione. Non c'è viaggio in qualsiasi città dove lo scrittore non sia andato a curiosare tra gli scaffali. «Pensi, recentemente sono stato a Barcellona e la prima cosa che ho fatto è stata quella di andare in un grande magazzino».

Ma sulle autostrade gli autogrill sono anche un punto di riferimento. Come quella volta quando, vicino Roma, la macchina si è fermata alle due di notte e non ne ha più voluto sapere di ripartire. «Dopo un'ora che aspettavamo che passasse qualcuno, alla fine mi sono messo in moto. Avevo visto un chilometro prima un autogrill e ci sono andato a piedi». Un rischio. E lo sa anche lui, che per stare attento alle macchine in arrivo ha rischiato più volte di inciampare.

«In ogni caso l'autostrada mi dà sicurezza. C'è la possibilità di avvisare se si ha un guasto, è facile spiegare le proprie coordinate, se deve arrivare il carro attrezzi». Era ben più scomodo arrampicarsi sui dislivelli delle strade statali, quando da ragazzino toccava a lui che era il più giovane, su comando del padre, andare a cercare aiuto in caso di auto in panne. «Con meno di cinque o sei chilometri non me la cavavo mai».

Strade statali, autostrade: per Camilleri ognuna ha il proprio fascino. L'una permette un gioco da turista, l'altra ha la comodità della velocità. Senza l'Autostrada del Sole l'Italia era divisa in due: ogni viaggio era un'impresa. E poi non è vero, per il Sommo, che le opere infrastrutturali rovinano il paesaggio. Pensa alla sua Sicilia e gli viene subito un esempio calzante: «La Palermo-Messina, che è ancora da completare, permette di osservare un tratto di mare e di campagna in modo straordinario».

Certo, c'è anche ciò che prova l'opposto. E anche in questo caso per il papà di Montalbano, lo scenario è la Sicilia: il cosiddetto Viadotto Mancini, vicino ad Agrigento, «che indubbiamente serve, ma è un pugno in un occhio nel paesaggio agrigentino». Bisognerebbe conciliare opere ed ambiente, «due esigenze che sono sicuramente temperabili». In ogni caso, lo sviluppo del Paese resta prioritario. E detto da chi non ha mai preso un'auto in mano, è sicuramente un buon viatico.





riservata

**TELEPASS**





1989.

Prende avvio il sistema Telepass per la riscossione dinamica del pedaggio senza fermata del veicolo in stazione.

Il rivoluzionario sistema viene sperimentato da Autostrade durante i Mondiali di Calcio del 1990, per essere poi esteso progressivamente su tutta la rete.

Nel particolare: Autostrada A11 Firenze-Pisa Nord: sperimentazione del Telepass multilane per l'esazione dinamica in itinere per flussi non canalizzati. (1996).



1993.

Viene aperto al traffico il tratto Livorno-Rosignano dell'Autostrada Livorno-Civitavecchia, entrata nel Gruppo Autostrade nel 1983, gestita da SAT, Società Autostrada Tirrenica.

Un'immagine della Strada dei Parchi. Sullo sfondo il Gran Sasso. A seguito della gara internazionale, bandita dall'ANAS il 29.11.2000 per la concessione della gestione, manutenzione ed esercizio delle autostrade A24 e A25, vinta dal raggruppamento Autostrade S.p.A.-Toto S.p.A., è stata costituita la concessionaria Strada dei Parchi S.p.A. che, dal 1° gennaio 2003, è subentrata alla precedente gestione.



L'Autostrada A26  
Genova Voltri-Gravellona Toce  
nei pressi del Lago Maggiore.  
Il completamento dell'autostrada  
è avvenuto nel 1995.





L'Autostrada A27 Mestre-Belluno in costruzione nei pressi della Barriera di Ponte nelle Alpi. Anche l'A27 viene completata nel 1995.



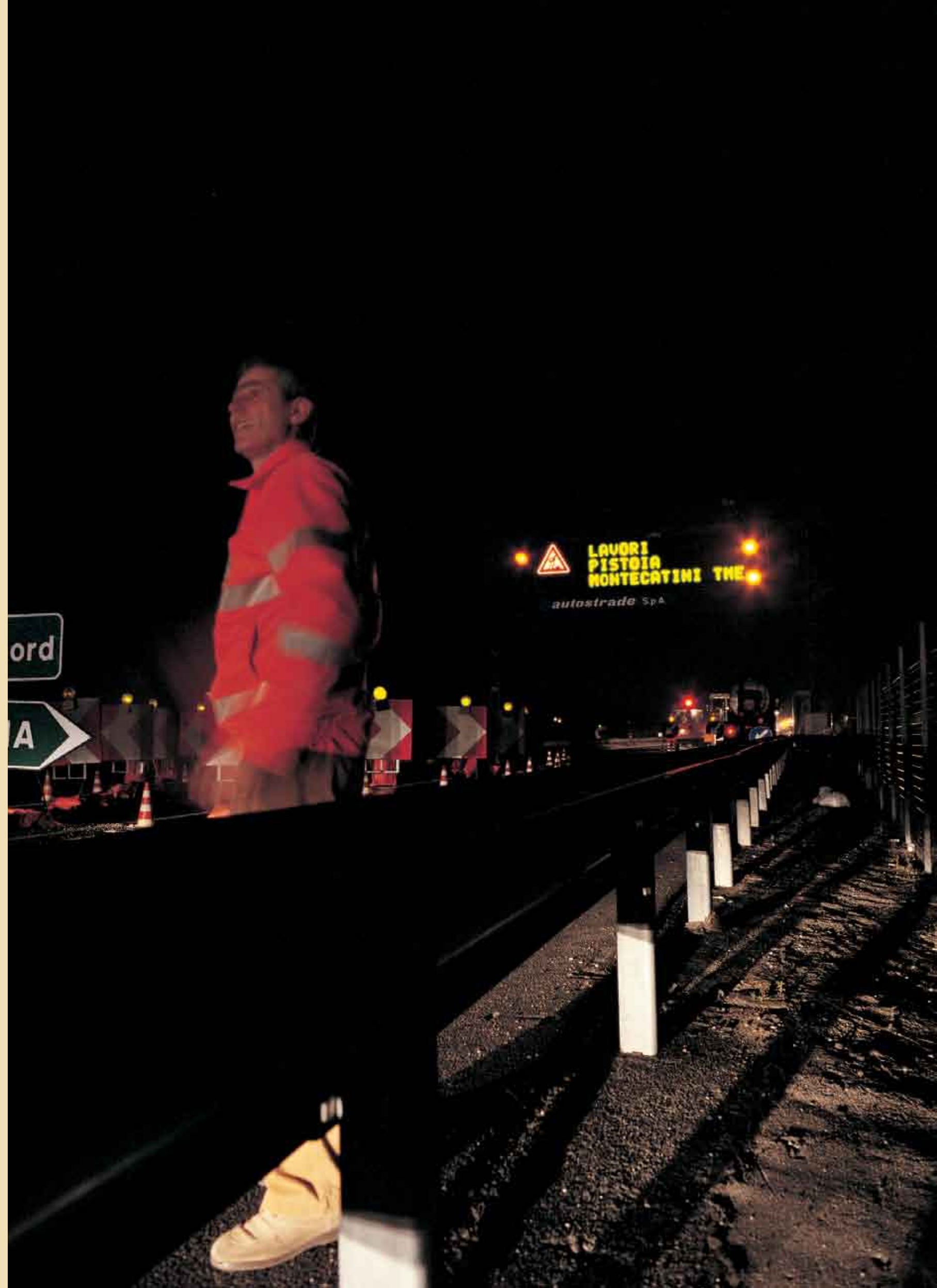
Operai della società Pavimental in servizio su strada. Dal 1996 Autostrade ha assunto il controllo azionario di maggioranza della Società. Il "core business" è costituito dai lavori di costruzione e manutenzione delle pavimentazioni stradali, autostradali ed aeroportuali sia in conglomerato bituminoso che cementizio. Pavimental si è nel tempo dotata di numerosi impianti di confezionamento di conglomerati bituminosi, dislocati lungo tutta la rete autostradale, che le consentono di operare con tempestività ed efficienza, eseguendo in proprio l'intero ciclo, dalla produzione del conglomerato sino alla sua posa in opera.



Centro Rilevamento Dati e Prove materiali di Fiano Romano. Il Centro è entrato in funzione nel 1973 con il compito di eseguire prove di caratterizzazione, formulazione e controllo dei materiali di impiego stradale, nonché la messa a punto e il controllo delle lavorazioni. Conduce ricerche, studi, sperimentazioni in laboratorio e in situ.

..... pagina 103.

Lavori notturni di manutenzione  
sull'Autostrada A11 Firenze-Pisa Nord.



LAVORI  
PISTOIA  
MONTECATINI TNE  
autostrade SpA

ord

A









..... pagine 104/105.  
.....  
Gioco di riflessi sulle vetrate  
dell'Area di Servizio Tevere Est sull'A1.

.....  
1997.  
.....  
Hanno inizio i lavori  
della "Variante di Valico"  
nel tratto appenninico  
Bologna-Firenze dell'A1.







9 marzo del 2002.

A tre anni dal tragico incendio che aveva causato la morte di 39 persone (24 marzo 1999), il Tunnel del Monte Bianco viene riaperto al traffico, dopo importanti lavori finalizzati alla riparazione delle strutture danneggiate e alla trasformazione radicale dell'infrastruttura con la realizzazione di dispositivi di sicurezza tecnologicamente all'avanguardia.

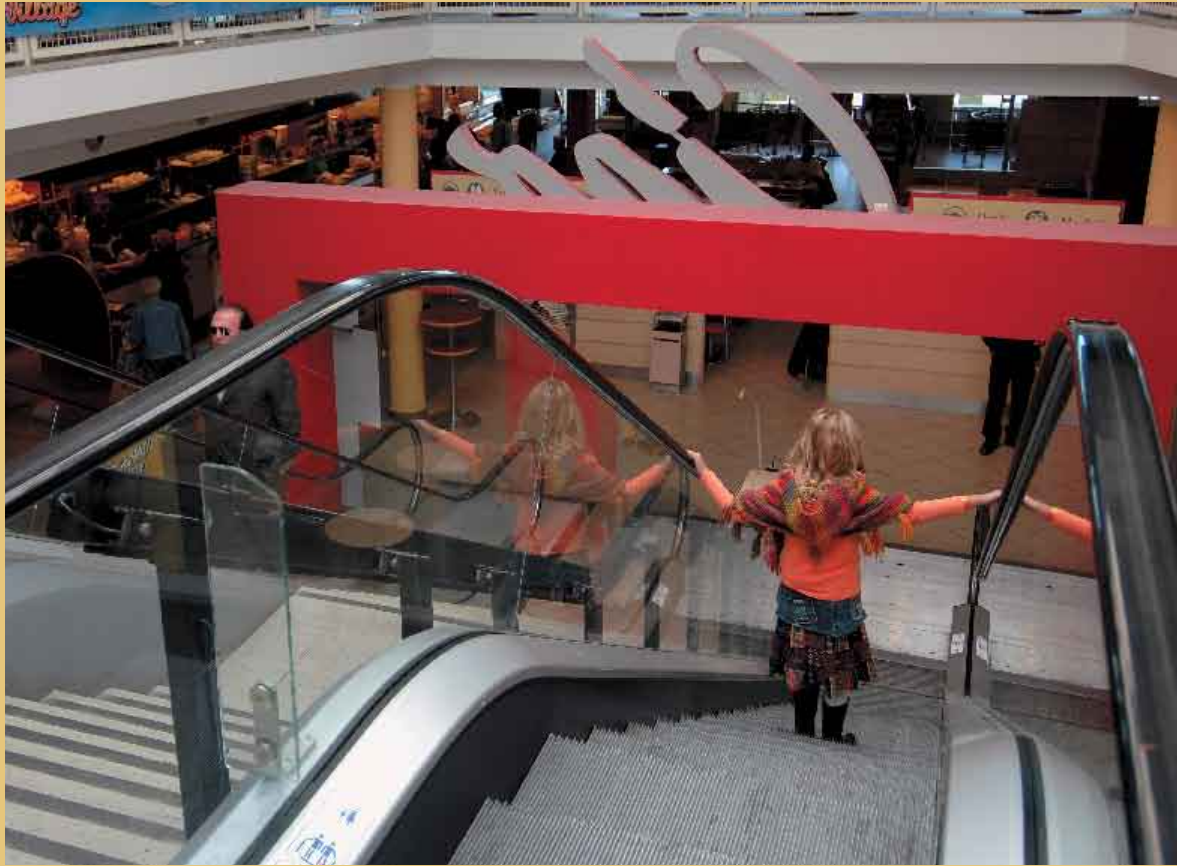
Ogni anno, il 23 marzo, molti motociclisti si riuniscono all'ingresso del tunnel per ricordare Pier Luigi Tinazzi, addetto alla sicurezza della Società Italiana per Azioni per il Monte Bianco che, grazie al suo coraggio, con la sua moto riuscì a salvare dal rogo molte vite: entrato nella galleria l'ultima volta per salvare un camionista, Tinazzi perse la propria bloccato dalle fiamme.

Nelle immagini il "Giano bifronte", speciale mezzo antincendio con cabina di guida alle due estremità, la sala controllo della Società Italiana per il Traforo Monte Bianco e la lapide posta a commemorazione delle vittime.





La nuova Area di Servizio Secchia Ovest, la più grande in Italia e tra le più grandi in Europa, inaugurata il 15 dicembre 2003, nel tratto modenese dell'Autostrada del Sole. La ristrutturazione di Secchia Ovest ha segnato l'inizio del processo di evoluzione della sosta per chi viaggia in autostrada, che ispira il piano di "restyling" strutturale e commerciale dell'intera rete delle aree di servizio presenti lungo la rete in gestione.







2004.

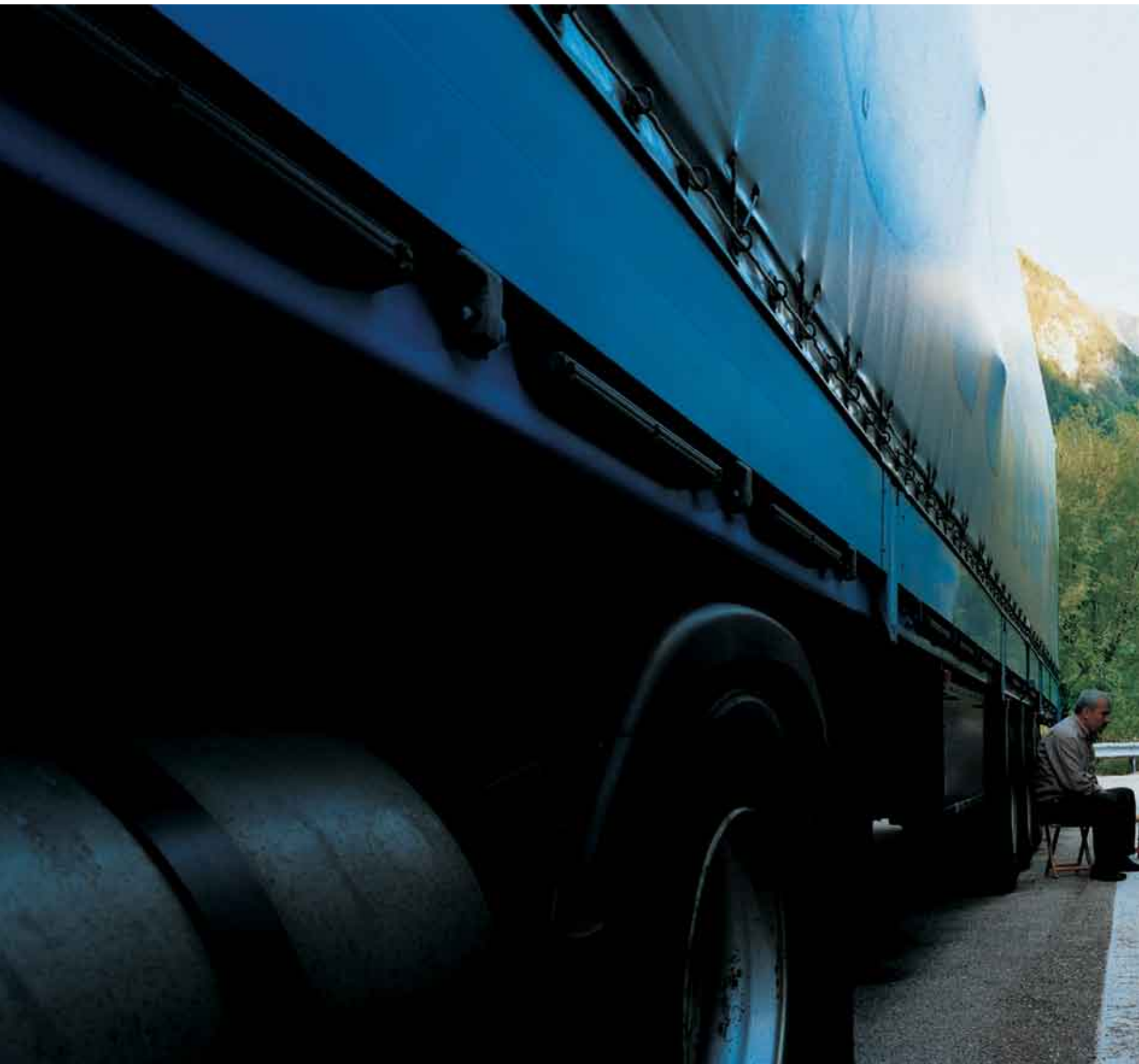
Lavori per il completamento  
del Raccordo Autostradale  
della Valle d'Aosta,  
Autostrada Aosta-Monte Bianco,  
nel tratto terminale tra  
Courmayeur ed Entrèves.



Sala progettazione della sede romana di SPEA-Ingegneria Europea SpA che dal 1961 sviluppa servizi integrati di ingegneria nel settore delle infrastrutture di trasporto: progetti, direzione dei lavori, monitoraggio e manutenzione. È entrata a far parte del Gruppo Autostrade nel 1996.



Firenze. Nuovo centro di produzione dei sistemi informatici sulla viabilità del Gruppo Autostrade in una recente immagine.





Autotrasportatori stranieri in Area di Servizio.



L'esterno del Punto Blu di Secchia Ovest e due immagini del primo Punto Blu in ambito urbano, aperto a Milano nel dicembre 2004. Capillarmente presenti su tutta la rete autostradale, i Punto Blu costituiscono i principali luoghi di contatto con la clientela, sia per le attività di vendita dei sistemi automatici di pagamento, in particolare per la distribuzione del Telepass, sia come centri qualificati di assistenza.





Ottobre 2006.  
Operazione di pagamento  
manuale del pedaggio.



Centro Operativo Autostradale  
della Polizia della Strada:  
strumentazioni per la rilevazione  
degli incidenti stradali  
e per il controllo del traffico.



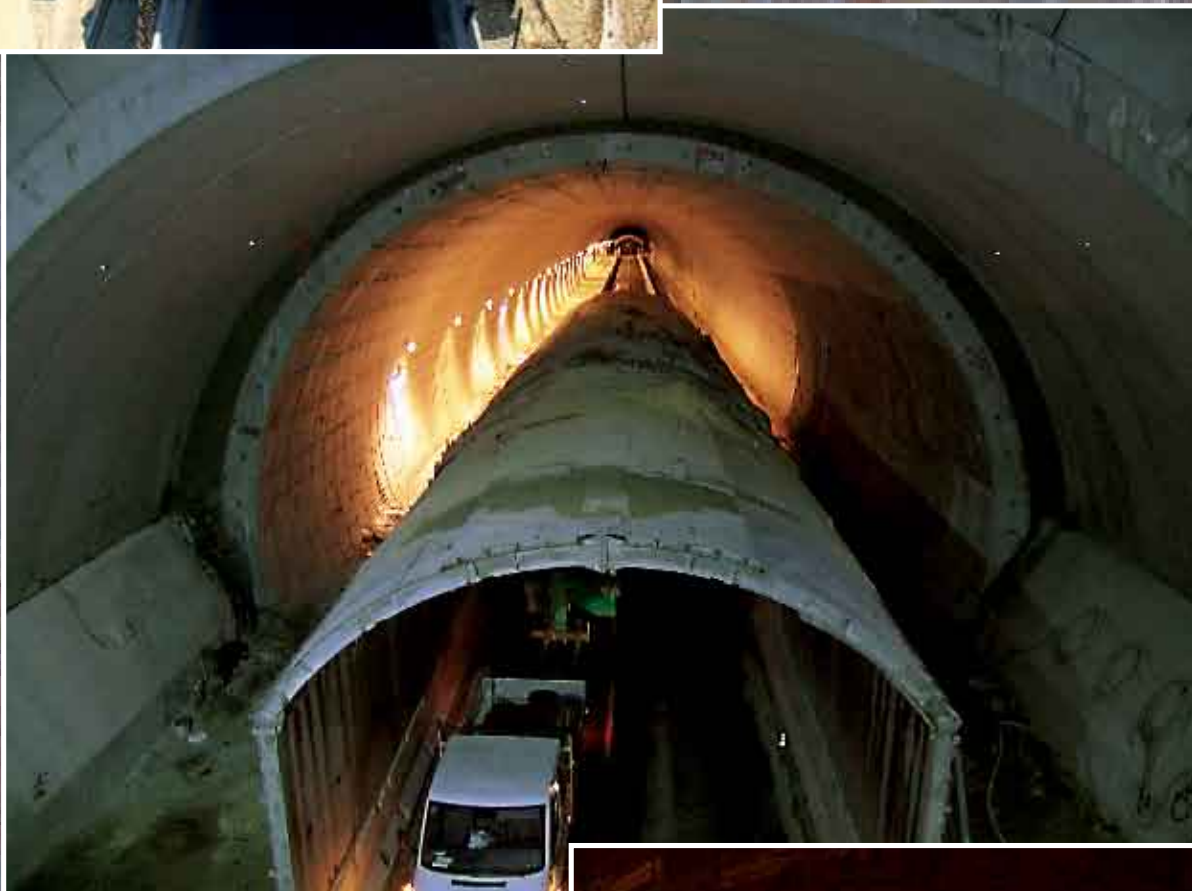


Pannello a Messaggio Variabile per l'informazione alla clientela sulle condizioni della viabilità. Negli ultimi anni, con l'obiettivo di fornire un'informazione più puntuale e di facile comprensione, i Pannelli a Messaggio Variabile sono stati aumentati sia lungo la rete che in ingresso in autostrada e sono stati installati pannelli di nuova tipologia con maggiore spazio per testo e immagini (pittogrammi).

pagina 119.

Lavori per la realizzazione della terza corsia nella Galleria di Nazzano sull'Autostrada A1, nel tratto Roma-Firenze: opera all'avanguardia realizzata con una tecnologia costruttiva sviluppata dal Gruppo Autostrade e usata per la prima volta al mondo. Il sistema ha consentito di lavorare in continuità di traffico, senza variazioni di tracciato e rispettando tutti i vincoli ambientali imposti dalla vicina oasi naturalistica Tevere-Farfa. I lavori di ampliamento in direzione nord sono stati completati nel dicembre 2005. In basso, traffico nella "canna" ultimata.







A

ROSSI



A

ARBORE



a

900

m





# renzo arbore

## La sfida della modernità

Da Renzo "Swing" ce lo potevamo aspettare: un'incursione notturna sull'Autostrada del Sole, ancora in costruzione e sbarrata dalle transenne. Cosa non si farebbe per una bella festa in una villa, quando si hanno poco più di vent'anni e una macchina a disposizione.

Ed è stato così il primo incontro tra Renzo Arbore – detto Swing dagli amici del Bar Cavour Bis di Foggia – e il simbolo dell'Italia del miracolo economico: l'autostrada. «Viaggiavo su una Flaminia insieme al mio amico Sergio Bruni, il cantante. Dovevamo andare a Caianello, vicino Caserta, ed era notte fonda», racconta Arbore, che al ricordo ancora si piega in due dalle risate. «Bruni, da buon napoletano e amico di napoletani, aveva scoperto che per arrivare più in fretta alla festa si poteva percorrere un tratto dell'Autostrada del Sole, che però non era ancora stata aperta. Ecco, noi l'abbiamo inaugurata così, scavalcando con facilità un breve reticolato, con tanta emozione, al buio. Ed abbiamo fatto prestissimo perché, ovviamente, era deserta». Dopo quel primo impatto, il giovane Renzo l'autostrada l'ha presa centinaia e centinaia di volte. E ancora oggi macina chilometri quando è in tournée con la sua orchestra. «All'inizio era molto emozionante. Viaggiare in autostrada dava l'idea del progresso, del futuro, di un'Italia che finalmente tentava la sfida della modernità». Insomma, una sensazione positiva. Di immagine e di comodità. «Per andare da Foggia a Napoli e più al Nord ancora dovevo passare in mezzo agli Appennini. C'era la famosa salita del Dentecane, che il nome è già un programma, un ostacolo per le macchine buone, figuriamoci per la mia Cinquecento, che arrancava a 10 all'ora». Prima di partire, ricorda ancora Arbore, ci facevamo addirittura il segno della Croce. «Magari era pittoresco passare in mezzo ai paesini dove mangiavi, compravi i souvenir. Ma comunque ... un'avventura».

L'autostrada «è stata un sollievo per tutti». Arbore, poi, vuole sfatare quello che definisce «un luogo comune»: e cioè che in autostrada ci si addormenta, perché non ci sono le curve. «Era lo spauracchio dei neofiti, anche perché le macchine non erano veloci come oggi. In effetti la guida poteva anche essere monotona. Ma c'erano mille modi per renderla vivace e interessante».

Arbore ne aveva trovato uno veramente singolare: la lettura. Guidava e leggeva. «Gli amici ancora mi sottono. Una volta mi hanno sorpassato con una macchina più veloce della mia

mentre io, che viaggiavo in Cinquecento da Napoli a Roma, leggevo comodamente il giornale, appoggiato sul volante». Un vezzo pericolosissimo, perché anche se l'autostrada era molto più sgombra di adesso e le auto molto più lente, il rischio di farsi male comunque c'era lo stesso. Ma da Renzo Swing anche un pizzico di indisciplina o di eccentricità ce la dobbiamo aspettare. Classe 1937, Arbore nasce a Foggia. E fino ad oggi è stato un protagonista, ideatore, creatore dei più brillanti programmi di tendenza per radio e per Tv. Un uomo di spettacolo, amato da più generazioni. E talent scout di icone, da Renato Pazzaglia a Marisa Laurito, alle sorelle Carlucci, a Roberto Benigni e Isabella Rossellini.

Esordisce in grande stile nel 1965, con un programma alla radio che diventa immediatamente un cult: *Bandiera Gialla*. Ma è in coppia con Gianni Boncompagni e con *Alto Gradimento* che il suo senso dell'humour, la sua ironia, il suo modo di fare radio creano un trend indiscusso nella generazione giovanile. Con il gusto unico dell'improvvisazione.

Dalla radio alla Tv: *Quelli della notte* è una novità assoluta come prodotto televisivo. Ed è Arbore che inventa e lancia la seconda serata tv. Il tutto mescolato con la musica, la sua grande passione: *Ma la notte* album-raccolta delle canzoni della trasmissione, sbanca immediatamente con 800mila copie. È il 1985. L'anno dopo, lui, sempre così all'avanguardia, fa un passo nella tradizione: il Festival di Sanremo. E si aggiudica il secondo posto, con un testo però in piena sintonia con la sua verve stilistica: *Il clarinetto*, tutto giocato sull'ironia e, elegantemente, sui doppi sensi.

Inarrestabile, nel 1991 fonda l'Orchestra italiana con 15 musicisti, tutti grandi solisti, per valorizzare la canzone napoletana. E come sempre fa le cose in grande, con un debutto al Montreux Jazz Festival, con presentatore-padrino niente di meno che Quince Jones. Due anni dopo, super successo al Radio City Music Hall a New York e all'inizio del 2000 con l'Orchestra italiana sbarca addirittura in Giappone. Testimonial internazionale del Made in Italy che conquista il mondo. Ultima tappa di rilievo, fonda una nuova band, la "Renzo Arbore e i suoi Swing Maniacs" e si aggiudica il disco di platino.

Insomma, Arbore fa tendenza, sempre. Ma lui, che è un maestro e ha creato talenti, ama raccontare quali sono stati i suoi: Armstrong, Totò e Ruggero Orlando, come ha confessato intervistato recentemente da Paolo Bonolis. Va da sé, come racconta Renzo, che di chilometri ne continua a macinare tantissimi, in giro con le sue band. «Posso criticare benevolmente le autostrade italiane perché non hanno quel gran numero di corsie, belle larghe, come quelle

americane», dice Arbore, facendo intendere che, se fosse per lui, di strade ne costruirebbe tante e ben spaziose. E non lesinerebbe nemmeno nelle segnaletiche, considerandole quasi un simbolo artistico un po' kitsch.

Quando gira in autostrada, poi, ha una sua passione personale: fermarsi agli autogrill. «Per me sono sempre una fonte di curiosità». E si capisce: Renzo si definisce uno shopping man, un curioso, un collezionista di kitsch. Chi è entrato nella sua casa ne sa qualcosa: sembra un luna park, c'è addirittura una collezione di borsette di plastica. «Ma ho tante collezioni importanti, di plastica, ma di oggetti difficili da trovare e che appartengono a certi periodi del Paese e sono diventati oggetti cult». Della sua casa è molto orgoglioso. Del resto, gli assomiglia: eccentrica e di qualità. E gli autogrill, in questo hobby, sono preziosi: «Per esempio, certe conchiglie con le Madonne dentro, oppure Padre Pio incastonato sulle pietre, in mille versioni, il finto rustico, i finti biscotti della nonna».

Specie al Sud, racconta Renzo, ci sono autogrill che rappresentano lo specchio delle tradizioni locali. Al Nord, magari, il tono è diverso. Ed è in un autogrill vicino Modena che Arbore è riuscito a trovare una caffettiera per cucinare il caffè americano che aveva cercato nei migliori negozi metropolitani, senza successo.

Servono le strade per visitare e conoscere il Paese. E Arbore è un sostenitore di uno sviluppo infrastrutturale dell'Italia. Perché porta sviluppo, perché favorisce il turismo. La sua Cinquecento non l'ha mai abbandonata: guidarla è rilassante, persino nel traffico cittadino. «Io mi diverto quando la guido: mi intrufolo, parcheggio, vengo guardato da tutti con simpatia». E poi ci sono i ristoranti: ne ha conosciuti tanti girando con la band. «Ce ne sono molti proprio nelle vicinanze degli svincoli autostradali. Io tengo un elenco, così quando ripasso nei posti so dove andare». Ancora non ha deciso, ma potrebbe anche pubblicarlo. E sarebbe un nuovo exploit.





.....pagine124/125.

Ampliamento a quattro corsie tra Modena e Bologna (32 km) sull'Autostrada del Sole, aperto al traffico il 31 marzo 2006. Il tratto, caratterizzato da alte punte di traffico, rappresenta il punto di snodo delle due principali dorsali di collegamento tra il nord (A1 e A22 del Brennero) e il sud d'Italia (A1 e A14 Adriatica). Durante l'esecuzione dei lavori sono state mantenute aperte al traffico le tre corsie per senso di marcia antecedenti all'inizio dei lavori.





Potenziamento dell'Autostrada del Sole nel tratto Bologna-Firenze, tra Sasso Marconi e La Quercia: la nuova stazione di Sasso Marconi in funzione da giugno 2006. Particolari della nuova segnaletica di stazione in estensione a tutti i caselli autostradali, in base ad un programma di restyling che ha l'obiettivo di ottimizzare visibilità e chiarezza.









Potenziamento  
dell'Autosole nel tratto  
Bologna-Firenze,  
tra Sasso Marconi  
e La Quercia: il nuovo  
Viadotto Reno,  
inaugurato il 10 luglio 2006.







Potenziamento dell'Autostrada del Sole nel tratto Bologna-Firenze, tra Sasso Marconi e La Quercia: imbocco della Galleria Monte Mario, inaugurata il 10 luglio 2006.

pagina 134.

Potenziamento dell'Autostrada del Sole nel tratto Bologna-Firenze, tra Sasso Marconi e La Quercia: ampliamento a tre corsie, aperto al traffico il 16 ottobre 2006.





A1  
187









Installazione di barriere antirumore e di segnaletica per lavori sull'Autostrada del Sole nei pressi di Bologna.



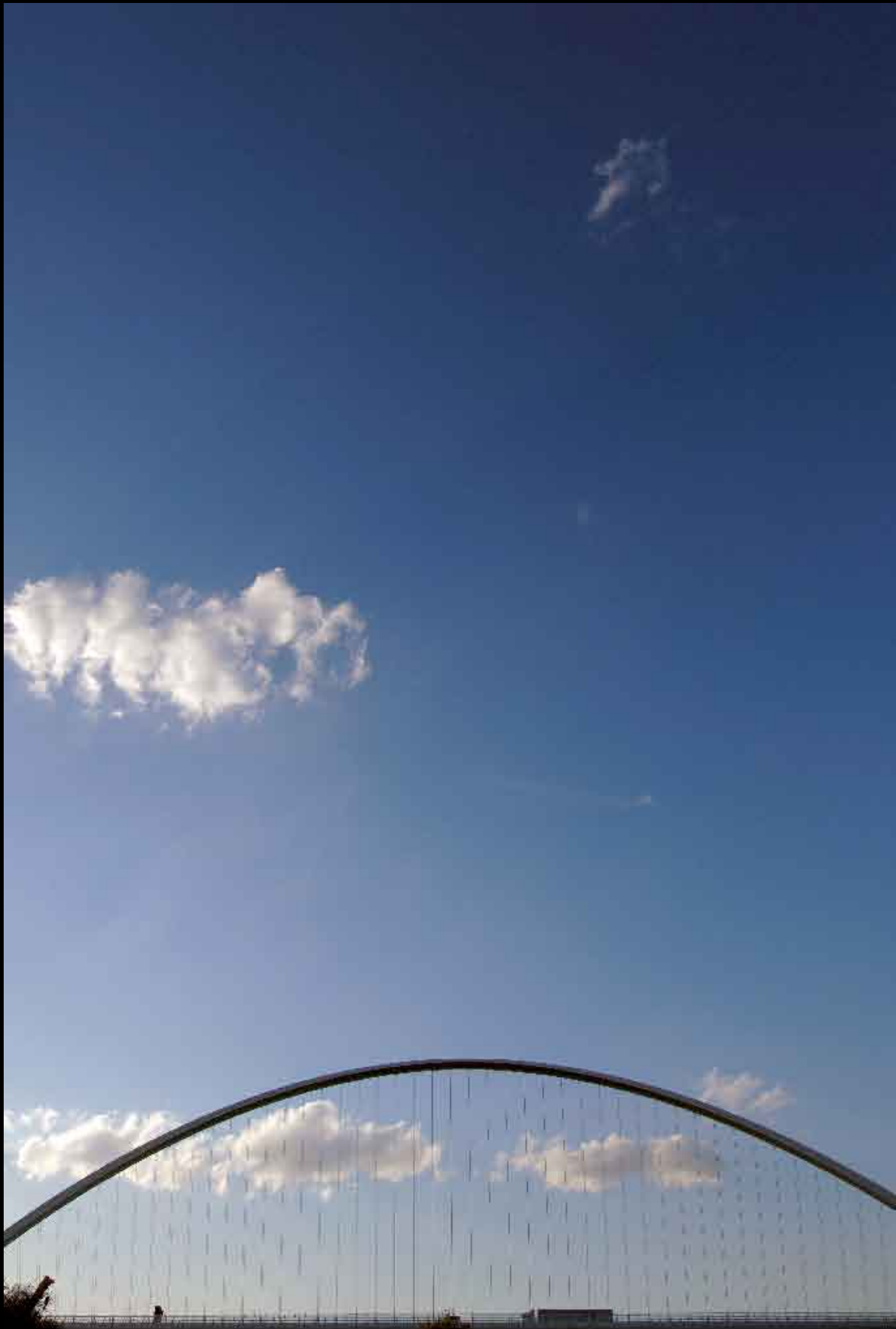




Ottobre 2006  
Lavori per il potenziamento dell'A1 nel tratto Bologna-Firenze, tra Sasso Marconi e La Quercia.



Particolare della nuova stazione di Reggio Emilia sull'Autosole, aperta al traffico il 7 maggio 2006. La nuova stazione sarà successivamente caratterizzata da una copertura progettata dall'architetto Santiago Calatrava, che inserirà l'impianto autostradale nel complesso delle opere d'accesso alla città. Sullo sfondo il ponte già realizzato da Calatrava nell'ambito dei lavori del sistema Alta Velocità. A pagina 141 e alle pagine 142-143 dettagli del ponte di Santiago Calatrava nei pressi della nuova stazione di Reggio Emilia.









**A APPENDICE**



**ROSSI**



**a 900 m**





# valentino rossi

Veloce, ma mai spericolato

L'ultimo riconoscimento planetario campeggia a caratteri cubitali sulla copertina del mensile Vanity Fair: Brad Pitt, il bello del cinema americano, l'emblema dell'uomo di successo, che è riuscito a fare breccia nel cuore di un'altra diva per eccellenza, Angelina Jolie, ha un sogno nel cassetto: essere Valentino Rossi. Ebbene sì, Brad Pitt vorrebbe essere "il Dottore", incarnare il nostro Valentino nazionale, che con quel visetto da adolescente, con quella espressione vivace e diretta, con le sue vittorie al cardiopalma ha sbancato anche oltre Oceano.

«È l'uomo più abile del mondo. Un vero mago. A guardarlo si resta ipnotizzati. Velocità ma anche equilibrio, parliamo di uomini che fanno inclinare le moto fino a terra senza cadere. È danza pura, fatta però non sulle punte, ma sulle motociclette più potenti del mondo. Rossi ha vinto una raffica di mondiali, nessuno può turbarlo. Ha un senso innato dell'equilibrio che va oltre quello di noi comuni mortali. È poesia pura». Parole di Pitt, che ormai hanno fatto il giro del mondo e sono riportate, persino tradotte, sulle pagine di Google.

Una bella soddisfazione per questo ragazzo classe 1979, prodotto Doc della provincia italiana. È chiaro che, con il lavoro che fa, la strada e la velocità siano per lui una fonte di emozione: «Più che la strada, è la velocità e darmi sensazioni. Mi fa provare un grande senso di libertà». "Lavoro"... Valentino precisa: «Mi sento molto fortunato. Il mio lavoro, per quanto impegnativo, è la mia passione più grande». Va da sé, quindi, che anche nel tempo libero il Dottore prenda la moto per andare a spasso. Anche se, per i viaggi lunghi, preferisce la macchina e lascia la moto in garage. Vivace e chiacchierino com'è, se non deve concentrarsi per vincere, talvolta si distrae. E lo faceva ancora di più da ragazzino: «Ho preso la patente a 18 anni ed una settimana. All'inizio mi capitava spesso di sbagliare uscita in autostrada. E mi succede ancora, per fortuna solo ogni tanto». La strada come mezzo per la sua passione e anche come fattore di sviluppo. Ma rispettando l'ambiente: «È un dovere per chi verrà dopo di noi. La nostra classe dirigente in questo ha una grande responsabilità».

È nato ad Urbino ed è sempre vissuto a Tavullia, in provincia di Pesaro. Da lì ha cominciato la scalata: quasi 100 Gran premi vinti, 7 mondiali. Valentino è un record di primati: è stato il primo italiano a vincere il Mondiale in tre diverse categorie di motociclette, 125, 250 e 500. Il leggendario

dario Giacomo Agostini, per esempio, non l'ha fatto, anche se ancora è suo il traguardo super di 15 mondiali vinti (però solo nelle classi 250 e 500).

«Pensa se non ci avessi provato»: così Valentino ammicca dallo schermo Tv, nella pubblicità di Fastweb, la stessa frase che è il titolo della sua autobiografia. Grinta, simpatia, vittorie e tanto, tanto spettacolo: sono gli ingredienti che hanno fatto di Valentino Rossi una star, anzi una «rock star», come l'ha definito un altro famoso Rossi, Vasco. Restano nella storia del motociclismo i suoi sorpassi al fotofinish su Sete Gibernau, le sue lotte con Nicky Hayden.

In famiglia il mondo delle moto è sempre stato “di casa”: il padre, Graziano, è un ex pilota che correva negli anni Settanta. «Sin da piccolo il mio sogno è stato quello di diventare pilota anch'io. E a 14 anni ho iniziato ufficialmente a correre», confessa Valentino. Ma al di fuori dalle piste, predica la lentezza. Ed è proprio alla lentezza che è dedicato uno degli aforismi di cui vanno pazzi i suoi fan: «Sono sempre in ritardo, in tante cose mi ci vuole molto più tempo delle persone normali. Compenso la velocità nella pista con la superlentezza nella vita». Veloce sì, ma mai spericolato. Un'immagine positiva per i giovani, che ha spinto il presidente del Consiglio, Romano Prodi, e il ministro per lo Sport e i Giovani, Giovanna Melandri, a pensare al Dottore come protagonista di una campagna per la prevenzione degli incidenti stradali, in collaborazione con la Federazione motociclistica italiana.

Ha dimostrato di saper tenere i piedi per terra anche quando ha deciso di non cedere alle lusinghe della Formula 1. La Ferrari l'ha sondato, corteggiato. E Rossi è andato a Fiorano a provare le auto della scuderia del Cavallino: «È stata un'emozione incredibile, difficile da descrivere. È stato soprattutto il team a sorprendermi positivamente: ho scoperto un mondo che immaginavo molto diverso». Ma per ora ha abbandonato l'idea. Ed è rimasto in sella alla sua Yamaha.

A dire il vero, Rossi ha cominciato la carriera sulle quattro ruote. La sua prima vittoria l'ha ottenuta nel 1990, 11 anni, correndo sui go-kart. Ma era uno sport troppo costoso e d'accordo con il padre ha deciso di puntare sulle moto. L'esordio ad un Mondiale è nel 1996 ed arriva subito la prima vittoria. Ma Valentino esplose come fenomeno mediatico nel 1997, per i suoi successi, ma anche per le sue trovate e i suoi incredibili modi per festeggiare i podi: una volta si è travestito da Robin Hood, un'altra volta di Gladiatore, ancora un'altra da Superman.

Adesso Valentino la provincia l'ha lasciata e vive a Londra. «L'ho dovuto fare. In Italia era diventato complicato anche uscire di casa». Troppi fan, troppo assedi dei tifosi. Anche se, ammette, sentirsi intorno il calore della gente è anche molto, molto piacevole.

Preso dalle corse, Valentino ha avuto poco tempo per studiare, facendo un po' soffrire la mamma Stefania. «Magari, quando sarò più vecchio, mi prenderò un diploma», è la frase con cui, per ora, se la cava. Ma "il Dottore", come è stato soprannominato, oggi non è più solo uno slogan. Dottore, Valentino, lo è davvero: si è conquistato la laurea ad honorem in "Comunicazione e pubblicità per le organizzazioni", conferita addirittura dalla facoltà di Sociologia dell'Università di Urbino "Carlo Bo".

È stata in realtà la vita, insieme con le gare, a dargli i veri insegnamenti, che lo rendono più grande dei suoi 27 anni. Come quando afferma: «La grandezza e lo spessore di una persona si vedono quando è capace di dire: purtroppo oggi ho sbagliato, l'altro era più forte». A lui, per fortuna della nostra bandiera, accade poco. Pensate, se non ci avesse provato ...



## A P P E N D I C E

# chi siamo

La Società Autostrade-Concessioni e Costruzioni Autostrade Spa viene costituita dall'IRI nel 1950 con l'obiettivo di partecipare, insieme ad altri grandi gruppi industriali, alla ricostruzione post bellica dell'Italia.

Il 14 aprile **1956** viene firmato il primo Contratto (Convenzione) di Concessione tra ANAS e Autostrade, in base al quale quest'ultima si impegna a co-finanziare, costruire e gestire l'Autostrada del Sole. La posa della prima pietra avviene il 19 maggio, a San Donato Milanese (Melegnano). L'intera autostrada viene completata 8 anni più tardi, nel **1964** (4 ottobre).

L'attività prosegue negli anni successivi fino alla costituzione nel **1982**, con l'aggregazione di altre Società concessionarie autostradali, del Gruppo Autostrade, che oggi annovera anche società attive nei servizi a supporto delle attività autostradali, nel campo dei servizi a valore aggiunto, nello sviluppo internazionale.

Nel **1990** il Gruppo Autostrade introduce il Telepass, il primo sistema al mondo su larga scala per il pagamento dinamico del pedaggio, che ad oggi conta oltre 5 milioni di clienti, più del resto dell'Europa.

Nel **1997** viene firmata la nuova Convenzione con l'ANAS che prevede l'estensione del termine della Concessione dal 2018 al 2038 e l'impegno, tra gli altri, alla costruzione della Variante di Valico.

Nel **1999** la Società Autostrade viene privatizzata e al Gruppo IRI, azionista di riferimento dalla nascita della Società, subentra un nucleo stabile di azionisti privati riuniti nella Società Schemaventotto Spa.

Nel **2003**, a seguito di un nuovo assetto organizzativo, le attività di concessione autostradale vengono conferite ad Autostrade per l'Italia Spa, controllata al 100% da Autostrade Spa che rimane quotata in borsa. Autostrade per l'Italia Spa acquisisce la gestione diretta di 2.854,6 km pari al 44% del sistema autostradale italiano ed il controllo di altre sette Concessionarie per ulteriori 553,5 km di rete.

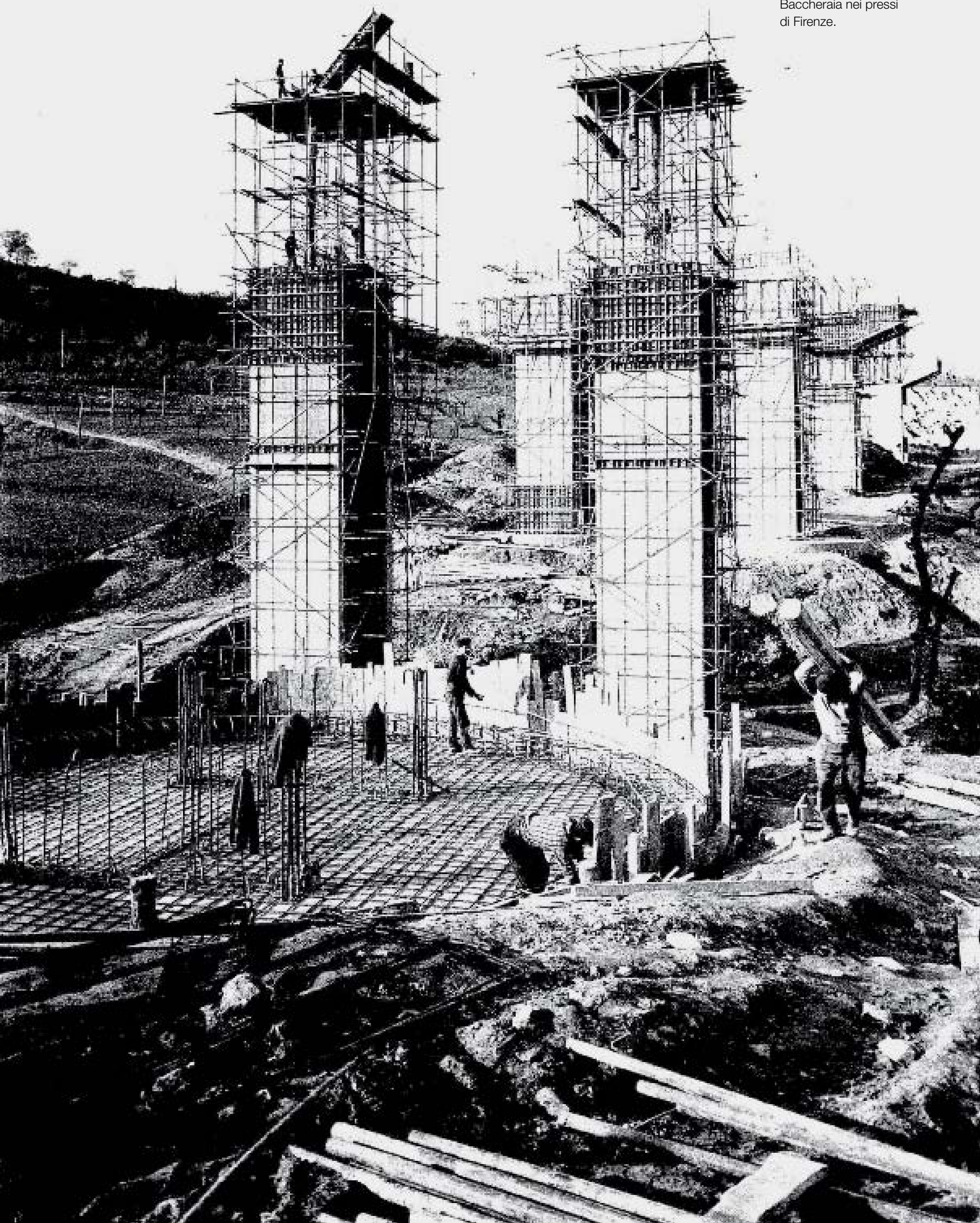
Nel giugno **2004** diviene efficace un'integrazione alla Convenzione del 1997 (IV Atto Aggiuntivo) nella quale Autostrade per l'Italia si impegna in un ulteriore piano di potenziamento della rete.



Francobollo celebrativo dei cinquanta anni di Autostrade.

1959.

Autostrada del Sole.  
Costruzione delle  
pile del Viadotto  
Baccherai nei pressi  
di Firenze.





# investimenti in **Grandi Opere**



Primo totem multimediale informativo sulle Grandi Opere installato a dicembre 2005 nell'Area di Servizio Secchia Ovest.



#### Grandi Opere

Intervento	km	valore (€Mia)
<b>Autostrade per l'Italia - Convenzione 1997</b>		
1 MI-NA (A1) E BO-TA (A4) Nodo di Bologna	45,3	0,4
2 MI-NA (A1) Variante di Valico	69,6	3,1
3 MI-NA (A1) Nodo di Firenze	58,5	1,4
4 MI-NA (A1) Orte-Fiano	37,8	0,2
5 MI-Lagni (A8) Firenze-Gallesse	38,7	0,1
<b>Totale Convenzione 1997</b>	<b>236,9</b>	<b>5,1</b>
<b>Autostrade per l'Italia - IV Atto Aggiuntivo 2002</b>		
6 MI-CO (A9) Lainate-Corno Grancia	23,2	0,2
7 MI-Lagni (A8-A9) Accanto al Polo Fieristico di Milano	3,5	0,1
8 MI-BS (A4) Milano-Bergamo	38,1	0,4
9 A7-A10-A12 Nodo di Genova	34,5	1,8
10 BO-TA (A14) Rimini Nord-Pedaso	171	1,7
11 MI-NA (A1) Fiano Romano - Grandeaccordo Anulare Roma	18,7	0,1
<b>Totale IV Atto Aggiuntivo 2002</b>	<b>288,6</b>	<b>4,3</b>
<b>Altre concessionarie controllate</b>		
12 AQ-Teramo Monte Bianco (A3) Margex-Entrevies	12,3	0,4
13 RM-AQ-TE e Torino-Pescara (A24-A25)	19,8	0,4
14 NA-Pompei SA (A3) Napoli-Pompei	15,5	0,2
<b>Totale Altre concessionarie controllate</b>	<b>47,6</b>	<b>1,0</b>
<b>Totale Grandi Opere</b>	<b>571,1</b>	<b>10,5</b>

# una storia nella storia

## L'evoluzione dei sistemi di esazione

L'estensione della rete autostradale italiana si è accompagnata all'aumento della domanda di qualità da parte della clientela, determinando il progressivo ampliamento dei servizi e la realizzazione di modalità di pagamento del pedaggio sempre più evolute. In questo scenario hanno trovato spazio le opportunità offerte dalla tecnologia e dalla telematica applicate alla gestione dell'intero sistema. L'intensa attività di ricerca, che caratterizza l'impegno di Autostrade, anche come integratore di sistemi, ha permesso di raggiungere gli attuali elevati standard di offerta e di fluidità nelle operazioni di esazione.

### 1958-1975. Le prime attrezzature

Vengono utilizzate macchine elettromeccaniche (classificatrice-emettitrice manuale e convalidatrice) che utilizzano schede biglietto perforate. Possono convalidare anche tessere di conto corrente perforate che, utilizzate già dagli inizi degli anni Sessanta, costituiscono i primi esempi di pagamento non contestuale. Compiono sulla rete Autostrade le prime apparecchiature automatiche, funzionanti con monete metalliche (che devono essere inserite dall'utente in un "cestello").



Scheda-biglietto perforata.

### 1978. Dal sistema meccanico a quello magnetico

Vengono sperimentate apparecchiature automatiche in grado di leggere supporti magnetici. Le prime installazioni in serie avvengono nel 1981.

### 1982. Si afferma l'automazione

L'affermazione del sistema magnetico e la rapida evoluzione tecnologica sono i presupposti per ulteriori passi avanti e di importanti successi. Nei laboratori Autostrade nasce la tessera Viacard per il pagamento differito del pedaggio (di conto corrente e a scalare d'importo) il cui uso, nel giro di pochi anni, si estende a tutta la rete.



Biglietto magnetico.



Tessera perforata di conto-corrente "passeggeri".



Fronte e retro di tessera Viacard con raffigurazione di mosaico della Villa dei Volusii a Lucus Feroniae. Serie destinata al collezionismo.



Telepass di ultima generazione: apparato ricaricabile.



### Dal 1987 ai giorni nostri. La rivoluzione del Telepass

I tecnici Autostrade avviano gli studi e le sperimentazioni di un più evoluto e rivoluzionario sistema di pagamento: è il telepedaggio, che consentirà agli utenti di transitare alle stazioni senza fermarsi. I primi prototipi di porte Telepass vengono presentati alla stampa nel 1989. Il sistema viene sperimentato durante i Mondiali del '90. Esteso progressivamente su tutta la rete, rappresenta una storia a sé, costellata di successi crescenti.

1998: un milione di apparati distribuiti (ed oltre il 50% di pagamento in forma automatica)

2000: due milioni di apparati

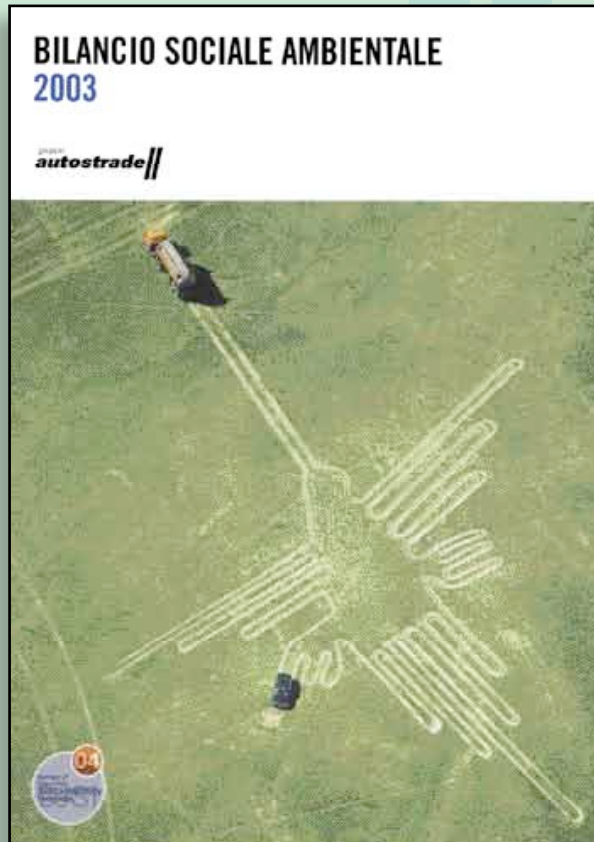
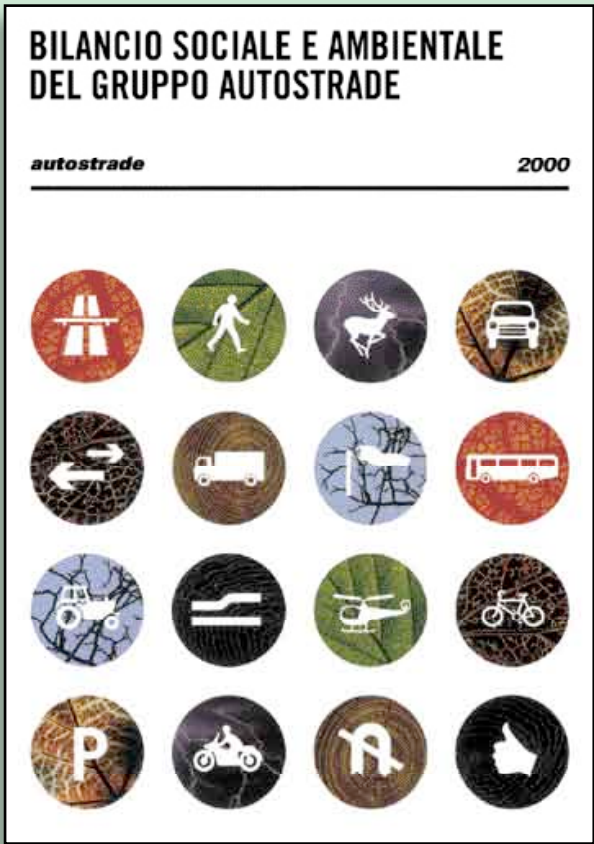
2003: si raggiunge quota quattro milioni

2004: Autostrade vince la gara per la messa a pedaggio di 2.000 chilometri di rete austriaca, attraverso un sistema *free-flow multilane* (che amplia le caratteristiche dell'attuale Telepass *monolane* superando il concetto di stazione fisica attraverso un portale che consente l'esazione con il traffico libero).

2006: oltre il 50% delle transazioni con il Telepass, oltre 5 milioni di apparati (circa il 70% dei pagamenti avviene in forma automatizzata).

Autostrade dispone di un'offerta completa di impianti e apparati a standard europeo per affrontare il mercato estero (130.000 apparati già venduti in Austria).

Da ottobre 2006 viene offerto ai clienti "Telepass Premium", una formula commerciale che abbina le funzionalità del consueto Telepass a un pacchetto esclusivo di servizi e agevolazioni a valore aggiunto, studiati su misura per la clientela che viaggia.



Gruppo  
**autostrade**

# impegno sociale, culturale e ambientale

La rete autostradale è un elemento essenziale nella comunicazione e nel sistema degli scambi del Paese e costituisce un supporto indispensabile alla crescita economica e sociale.

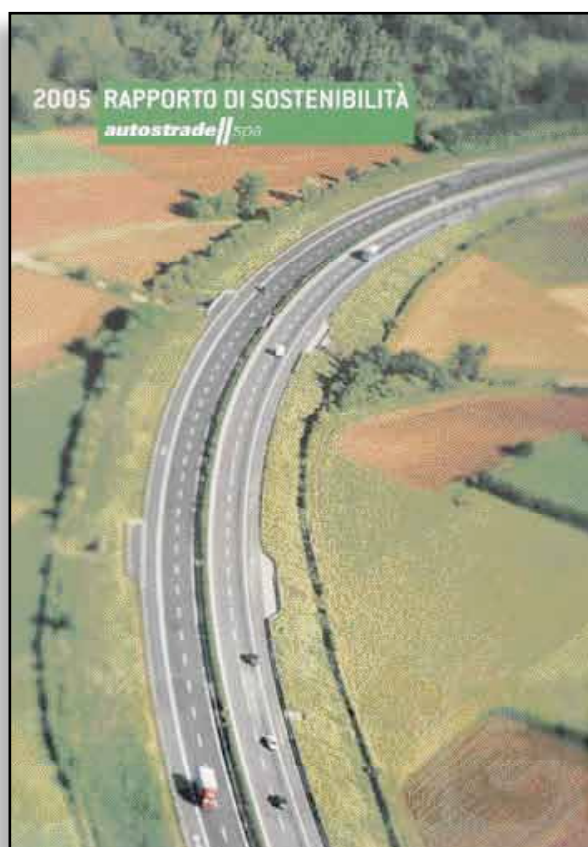
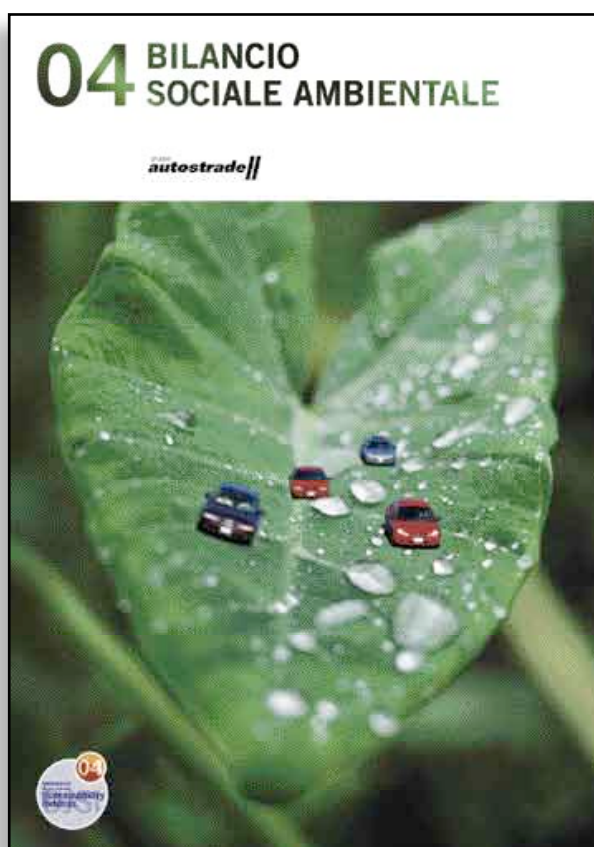
È pertanto un impegno primario di Autostrade gestire la rete in concessione nell'interesse della collettività

- assicurando le migliori condizioni di sicurezza ed elevati standard di servizio
- realizzando, nel rispetto delle compatibilità socio-ambientali e secondo le tecnologie più avanzate, le opere necessarie a completarla e potenziarla
- applicando, come ha fatto fin dall'epoca delle prime realizzazioni, la massima cura alla tutela e valorizzazione del territorio e all'integrazione con esso.

In coerenza con i propri valori, Autostrade ha avviato da anni un processo volto a rafforzare il proprio impegno, mettendo in atto iniziative quali

- la redazione, del Bilancio Sociale Ambientale, pubblicato annualmente dal 1997
- l'adozione della Carta degli Impegni per l'Ambiente del Gruppo e la costituzione del Comitato per la Responsabilità Ambientale e Sociale
- l'accordo con il Ministero dell'Ambiente per la collaborazione su progetti finalizzati allo sviluppo nell'utilizzo delle fonti rinnovabili di energia, che ha portato alla conclusione di tre importanti progetti nel campo dell'energia fotovoltaica, eolica e da cogenerazione

Nel 2004 Autostrade ha aderito al progetto Global Compact delle Nazioni Unite, finalizzato a coinvolgere le aziende, insieme alle agenzie ONU, alle organizzazioni del lavoro e a tutta la società civile internazionale, per promuovere una cittadinanza d'impresa responsabile e contribuire a realizzare un'economia globale sostenibile.



# la comunicazione

storia di un dialogo: con l'esterno...

per i vostri viaggi servitevi della rete autostradale della societa' autostrade (gruppo iri)

**autostrade** - CONCESSIONI E COSTRUZIONI AUTOSTRADE S.p.A.

1963

**AUTOMOBILISTI PER I VOSTRI VIAGGI SERVITEVI DELLA RETE AUTOSTRADALE IN ESERCIZIO DELLA.....**

**..... autostrade**

- CONCESSIONI
- E
- COSTRUZIONI
- AUTOSTRADE S.p.A.

1963

**AUTO MOBILISTI**

autostrade

**STI**

autostrada del sole

gruppo iri

CONCESSIONI E COSTRUZIONI

1964

**210** 210 MILIONI DI PERSONE SULLE AUTOSTRADE IRI

dal luglio 1963 al giugno 1964 la rete autostradale IRI ha registrato questi volumi di traffico:

MILANO LAZIO	12.083.015
MILANO BRESCIA	14.470.315
MILANO COMO	10.140.000
MILANO SUSTINA	3.600.000
MILANO BOLOGNA	10.218.438
MILANO VERONA	11.810.000
FIRENZE ROMA	10.100.000
FIRENZE ANCONA	2.900.000

oltre 100.000.000 di viaggiatori e oltre 100.000.000 di veicoli nel 1964. I dati sono in continua crescita. Per informazioni rivolgetevi al Gruppo IRI o al Gruppo Autostrade S.p.A.

1964

con l'AUTOSTRADA DEL SOLE da ogni città per tutta l'Italia su 755 Km di moderna autostrada

autostrade - CONCESSIONI E COSTRUZIONI AUTOSTRADE S.p.A.

1965

PER VIAGGIARE SULLE AUTOSTRADE IRI CON IL CONTO CORRENTE

Viaggiate prima, pagate dopo

autostrade

1970

SCOPRI IL SUD IN AUTOSTRADA

autostrade

1971

autostrade

2001

RIAPRE IL TRAFORO DEL MONTE BIANCO

autostrade

2001

RISPETTO.

autostrade

2002

CI SONO TANTI MODI DI VIAGGIARE SICURI

Il Gruppo Autostrade ha pensato a tutto. In particolare, nell'ultimo anno abbiamo investito ingenti risorse nel rafforzamento delle pavimentazioni e delle barriere di sicurezza, nell'installazione di 83 nuovi pannelli a messaggio variabile, in interventi specifici sugli impianti di illuminazione in galleria, nella chiusura di 270 varchi, comunicanti tra le due carreggiate o nella costruzione di reti antiscivolo, in interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria. Durante gli esodi chiuderemo gran parte dei cantieri sulla rete e, assieme alla polizia stradale, rafforzeremo il pattugliamento su strada. Tu però devi pensare a guidare con prudenza: rispetta le regole del codice stradale e parti riposato, dopo aver verificato le condizioni del tuo veicolo. Se ti capita di sbagliare strada non azzardare manovre pericolose e rallenta in prossimità di code o cantieri segnalati. Consulta le previsioni di traffico sul sito [www.autostrade.it](http://www.autostrade.it) e ascolta le informazioni su Isosud 103.3 e RTL 102.5. Giorni critici dal 17 aprile al 5 maggio, in uscita dalle città e in entrata.

17 apr	18 apr	19 apr	20 apr	21 apr	22 apr	23 apr	24 apr	25 apr	26 apr	27 apr	28 apr	29 apr	30 apr	1 mag	2 mag	3 mag	4 mag	5 mag
--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------	-------	-------

autostrade

2003

autostrade



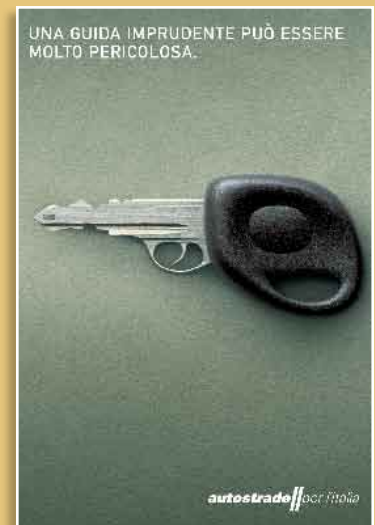
2003



2004



2005



2006



2006

...e all'interno



2003



2005



2006



2006



Finito di stampare  
nel mese di novembre 2006  
presso  
Musumeci S.p.A.  
Quart (Valle d'Aosta)