

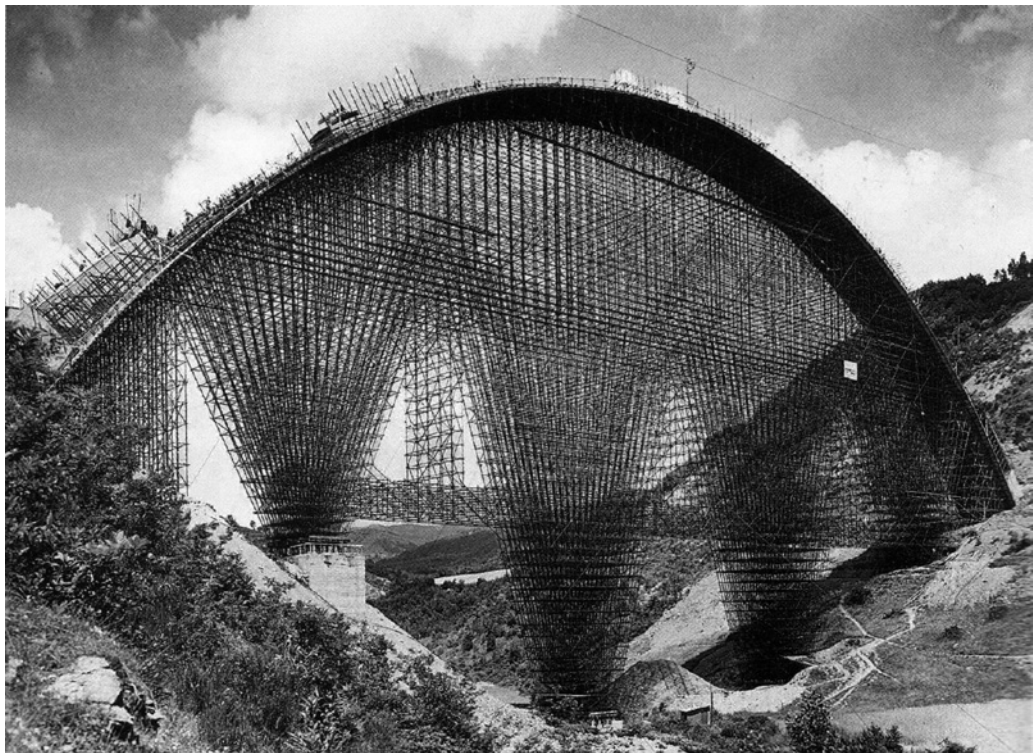
Sasso Marconi e l'autostrada Bologna-Firenze

Stefano Cellini

Abbiamo assistito quest'anno alle cerimonie per i centocinquant'anni dell'Unità d'Italia. Sui giornali grande spazio è stato ovviamente dedicato all'approfondimento di un periodo

storico così importante. Pochi trafiletti comparsi qua e là su alcuni giornali hanno invece ricordato un'altra ricorrenza che avrebbe probabilmente meritato maggior risalto, non solo per

Fig.1 Lavori di costruzione dell'autostrada Bologna-Firenze: l'ardita tecnica di realizzazione delle centinature in tubolare di ferro per la realizzazione del viadotto sul torrente Aglio, fine anni '50 (dalla rivista "Autostrade").



gli effetti sul nostro territorio. Stiamo parlando dell'apertura al traffico del tratto appenninico dell'Autostrada del Sole avvenuta giusto mezzo secolo fa, nel 1960. Fu un evento mondiale. Basti dire che per visitare la nuova Bologna – Firenze vennero tecnici da tutto il mondo. Giapponesi compresi (Figg.1 e 2). Già il fascismo aveva creduto nel futuro delle autostrade costruendone alcune come la Firenze mare o la Milano – Torino, ma occorreva modernizzare il paese con nuove realizzazioni. Per l'Italia, l'aspetto simbolico andò oltre la semplice apertura di una nuova strada. Gli Appennini, da sempre barriera naturale tra Bologna e Firenze, erano finalmente vinti grazie a quei nuovi 85 chilometri che, con 67 viadotti e 24 gallerie permetteva e permette ancora oggi di svalicare in meno di un'ora. Al trasporto su gomma veniva finalmente fornita un'alternativa agli interminabili tornanti del Passo della Futa o alle rampe del Muraglione. L'apertura al traffico con la cerimonia d'inaugurazione si tenne il 3 dicembre 1960. Ma per avere un quadro completo del passaggio della A1 sul nostro territorio, occorre partire dall'anno precedente, il 1959.

15 luglio 1959, in autostrada da Milano e Bologna

Il 15 luglio 1959 venne aperto al traffico il tratto di autostrada compreso tra i caselli di Modena nord e Bologna sud, l'attuale Bologna Casalecchio. La fine lavori in questo tratto, per gran parte parallelo alla Via Emilia, rendeva percorribile la nuova infrastruttura nell'intero segmento della pianura padana da Milano a Bologna. In quel

giorno di metà luglio, per l'occasione, arrivarono a Casalecchio il Capo dello Stato Giovanni Gronchi e il Ministro dei Lavori Pubblici Giovanni Togni, con gran seguito di autorità nazionali e locali. Il palco per la cerimonia ufficiale venne allestito nel piazzale del casello (Fig.3). La folla giunta da tutta Bologna poté assistere alla rassegna del picchetto d'onore costituito da una formazione dell'esercito con bandiera e al taglio del nastro sotto la pensilina del casello, tra due alti corazzieri. La benedizione all'opera venne impartita dal Cardinale di Bologna Giacomo Lercaro. Prima di salire in auto per percorrere il nuovo nastro d'asfalto, il Presidente dell'IRI Aldo Fascetti insieme al Presidente della Società Concessionarie e Costruzioni Ezio Donatini e all'Amministratore Delegato Fedele Cova, illustrarono al Presidente della Repubblica i disegni tecnici e i progetti di completamento esposti sui pannelli allestiti nel piazzale. Nasceva quel giorno l'autostrada Milano – Bologna sud. Ma con questo nome la si chiamò per poco tempo...

24 novembre 1959, l'autostrada Milano – Sasso Marconi

Dopo soli quattro mesi il nome mutò in Milano – Sasso Marconi. Questo perché, nella notte tra il 23 ed il 24 novembre, il tratto tra Bologna sud e Sasso Marconi venne aperto al traffico (Fig.4). Senza nessuna cerimonia. In sordina. Con la semplice rimozione dei cavalletti di uscita obbligatoria da parte degli operai della Società Autostrade. Nella sequenza delle fasi di apertura dell'Autostrada del Sole, era stato deciso che la grande cerimonia si

Fig.2 Operai al lavoro per la costruzione del viadotto sul torrente Aglio. Da notare l'assenza di misure di sicurezza per gli operai (dalla rivista "Autostrade").



sarebbe tenuta solo l'anno successivo, appunto il 3 dicembre 1960, con l'inaugurazione dell'intero tratto appenninico. L'annuncio di questi nuovi 12 Km, come sappiamo di fatto paralleli alla statale Porrettana, venne dato la sera del 24 dal telegiornale sul primo (e unico) canale della RAI e naturalmente riportato il giorno successivo da "Il Resto del Carlino". Come già ricordato, l'anno successivo, il 3 dicembre, l'uscita obbligatoria a Sasso Marconi sarà rimossa.

Sabato 3 dicembre 1960, apertura tratto Sasso Marconi - Firenze ovest

Com'era costume di allora, la cerimonia d'inaugurazione osservò un

complesso protocollo e si svolse in due momenti distinti, con intervento di autorità religiose e politiche di livello nazionale. Il taglio del nastro si tenne sul Valico di Citerna, tra Barberino e Roncobilaccio al Km 246 (il chilometro zero è a Milano), all'ingresso dell'omonima galleria dove all'interno si raggiunge il punto più alto della Bologna - Firenze, 726 metri sul livello del mare (Fig.5). Per l'occasione, dalla Toscana salirono il Presidente del Consiglio Amintore Fanfani e il Ministro dei Lavori Pubblici Benigno Zaccagnini (Fig.6). La benedizione venne impartita dall'arcivescovo di Firenze Ermenegildo Florit, il prelado di origini friulane che diverrà famoso

Fig.3 Casalecchio di Reno, 15 luglio 1959, inaugurazione del tratto tra Modena nord e Bologna sud: il taglio del nastro del Presidente della Repubblica Giovanni Gronchi tra i corazzieri (dalla rivista "Autostrade").



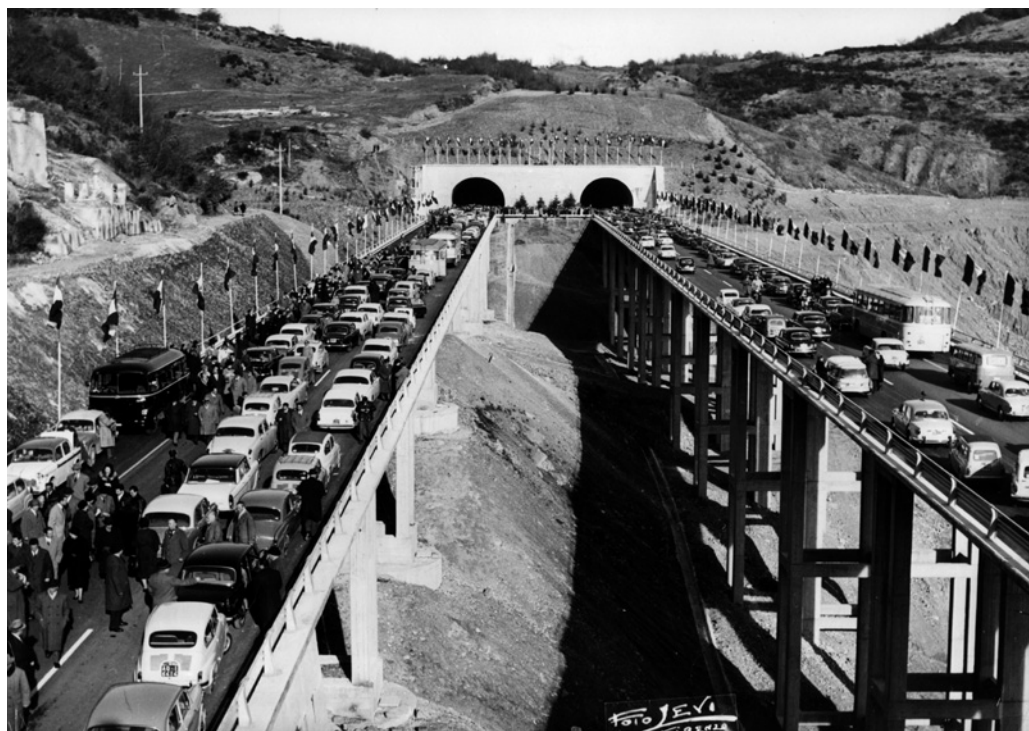
Fig.4 Il tratto tra Bologna sud e Sasso Marconi. Foto scattata nel 1959, quando ancora per andare a Firenze occorreva uscire a Sasso e fare la Porrettana o la Val di Setta. Da notare la scarsità del traffico e l'assenza di barriere di sicurezza tra le due carreggiate (dalla rivista "Autostrade").



in seguito alla spinosa vicenda di don Lorenzo Milani, il prete ribelle di *Lettera a una professoressa*. Dopo il breve rito, i veicoli in corteo ripresero la via verso nord per trasferirsi a Casalecchio di Reno dove nel piazzale del casello, che allora si chiamava Bologna sud, era allestito il palco per i discorsi ufficiali (Fig.7). E qui avvenne un fatto curioso. Gli accordi erano che Zaccagnini, solo lui, avrebbe parlato. Questo perché nelle settimane precedenti c'erano state polemiche per il nuovo piano autostradale che il Governo tardava a varare. Piano che sarà poi effettivamente presentato qualche giorno dopo, a metà dicembre, e che conterrà

l'elenco delle nuove autostrade che si andranno a costruire, tra cui la Bologna – Padova e l'Adriatica. Alcuni giornali, infine, avevano riportato lamentele per la mancata apertura del tratto in occasione delle olimpiadi estive, quelle di Livio Berruti e Abebe Bikila, per intenderci. E il Governo aveva dovuto difendersi. Quindi, parla Zaccagnini. E dispensa lodi e ringraziamenti con retorica tipica del periodo “...con animo pervaso da un senso di festosa fierezza per l'opera appena inaugurata...”. Il Ministro conclude e si attende il rompete le righe. Ma ecco che avviene un colpo di scena. Fanfani, invece di scendere, si avvicina al microfono e, dopo un breve

Fig.5 Valico di Citerna, 3 dicembre 1960: i mezzi incolonnati verso Bologna, in attesa dell'inaugurazione del tratto Firenze ovest-Sasso Marconi (foto Levi, Firenze).



saluto, invece di parlare di politica o piani economici come ci si poteva attendere, visibilmente emozionato, racconta di esser stato colpito da una scena cui ha assistito poco prima. Transitando in località Vado ha visto un gruppo di bambini che sventolavano il tricolore (Fig.8). Ebbene, l'autostrada è stata costruita anche per loro. E per tutti i bambini che sono il futuro e che ripongono *"la giovanile speranza nel progresso della nostra Italia"*. La gente applaude. Una *"acclamazione"* riportano le cronache di allora. Il riferimento alle future generazioni è

davvero piaciuto. Fanfani chiede ai dirigenti della società concessionaria di agevolare il più possibile nelle settimane successive visite scolastiche ai nuovi viadotti e proprio cominciando da quella piccola, vociante scolaresca del paese di Vado (1).

Domenica 4 dicembre 1960, la festa continua.

Dopo la parte ufficiale, i festeggiamenti continuarono per tutto il weekend, con l'accesso gratuito su tutta la tratta valido fino alla mezzanotte della domenica, con grande afflusso di

Fig.6 Valico di Citerna, 3 dicembre 1960: il taglio del nastro da parte del Presidente del Consiglio Amintore Fanfani, attorniato dalle massime autorità civili e religiose (foto Levi, Firenze).



vetture. Recentemente, mi è capitato di incontrare casalecchiesi che ancora ricordano quel giorno di festa trascorso a passo d'uomo in autostrada a bordo della 600, la mitica vettura FIAT acquistabile a rate. E ci furono anche i primi piccoli tamponamenti. Anche perché la gente, abituata alla strada normale, parcheggiava a destra per guardare i paesini dall'alto. A Bologna poi il caos fu totale. Nel pomeriggio arrivava in città l'Inter di Helenio Herrera e naturalmente tutta la viabilità da Casalecchio allo stadio comunale andò in tilt. Per la cronaca, il Bologna vinse inaspettatamente per due a uno con gol di Perani e del brasiliano Vinicio.

La Bologna – Firenze raccolse unanimi consensi anche sui quotidiani in edicola in quei giorni che parlarono della nuova opera in termini entusiastici. La nuova autostrada era il simbolo della modernizzazione di un Paese che tra il 1952 e il 1958 aveva visto triplicare la produzione di autoveicoli. I giornalisti nella giornata di venerdì avevano beneficiato di una apertura straordinaria della tratta, accompagnati sui nuovi viadotti dai tecnici della società concessionaria. Il "Corriere della Sera" intitolò: *"Si inaugura oggi la Bologna – Firenze: imponente ed ardita opera della tecnica"*. Mario Cervi nell'articolo elencò le caratteristiche del tracciato

Fig.7 Casalecchio di Reno, 3 dicembre 1960: dopo il taglio del nastro sul versante toscano il Ministro dei Lavori Pubblici Benigno Zaccagnini pronuncia il discorso ufficiale presso il casello di Bologna sud (Casalecchio di Reno). Alle sue spalle il Presidente del Consiglio Amintore Fanfani (foto Levi, Firenze).



con i numeri rilevanti: 85 Km, i viadotti, le gallerie e descrisse l'emozione provata nel varcare gli Appennini in meno di un'ora. Il corrispondente per "Il Resto del Carlino" era Luca Goldoni che nell'articolo intitolato *"Fanfani alla festosa inaugurazione dell'autostrada Bologna - Firenze"* impressionato dalla bassissima pendenza delle rampe affermò: *"...si fila a centoventi ma spesso anche a centotrenta e centoquaranta abbordando le curve in piena sicurezza, sembra di correre in un suggestivo autodromo."* In seguito, a causa dei numerosi incidenti, la velocità massima consentita sarà portata a 100 Km/h in quasi tutto il tratto. Paolo Bugialli su "La Nazione": *"...Bologna sta per diventare la periferia di Firenze. Firenze quella di Bologna..."*. All'estero, "The

Daily American": *"...il più ambizioso programma stradale che la penisola abbia mai visto dai tempi dell'Impero Romano ha appena compiuto un'impresa di ingegneria pari a quelle degli antenati..."*. Anche l'"Osservatore Romano", il quotidiano della Santa Sede, si occupò dell'avvenimento, definendo il nuovo tratto autostradale *"...un monumento alla tenacia, alla capacità, alla ingegnoseria dei tecnici e delle maestranze"*. Come abbiamo detto, terminati i festeggiamenti, dalla mezzanotte di domenica 4 dicembre 1960 gli esattori presero servizio e i caselli di Riveggio, Pian del Voglio, Barberino, Calenzano e Firenze ovest iniziarono la loro attività di riscossione del pedaggio. Roncobilaccio ancora non c'era, verrà costruito un paio d'anni

Fig.8 Vado, 3 dicembre 1960: le scolaresche di Vado sventolano i tricolori durante il passaggio delle auto di rappresentanza che per prime percorrono il tratto sino a Sasso Marconi. La circostanza rimarrà particolarmente impressa al Presidente del Consiglio Amintore Fanfani, che inviterà la società Autostrade ad agevolare visite guidate alla nuova opera per le scuole (foto Levi, Firenze).



più tardi. A gettare acqua gelida sul fuoco dell'euforia ci pensò "l'Unità", il quotidiano del Partito Comunista. Non solo bollò come troppo esose le tariffe dei pedaggi, ma si spinse a mettere in discussione la correttezza stessa di una strada soggetta a pagamento, viste le tante tasse già pagate dagli italiani. Il sistema di pedaggio, che verrà poi adottato su tutte le future autostrade, era basato sulla cilindrata del veicolo. Per l'intero tratto da Milano a Firenze, i biglietti andavano dalle 1.200 lire per un'utilitaria alle 3.000 lire per una fuoriserie.

Dal Cantagallo alla Nuova Porrettana.

Nel corso di questi cinquant'anni, un pezzo di storia italiana è passata sul tratto appenninico e anche sui 12 Km da Casalecchio a Sasso. Il 29 aprile 1961, a distanza di un anno e mezzo dall'apertura, venne inaugurata l'Area di Servizio Cantagallo. La costruzione, enorme, rappresentava la risposta da parte della cordata BP - Motta all'offensiva di mercato scatenata dall'accoppiata Esso - Pavese che a Fiorenzuola d'Arda aveva da poco inaugurato la prima Area di Servizio europea "a ponte". In Italia in quel periodo era infatti in atto una vera e propria competizione tra società petrolifere e aziende di dolciumi per spartirsi il nuovo redditizio business

della sosta autostradale. Al taglio del nastro, in rappresentanza del Governo intervenne il sottosegretario alla Pubblica Istruzione Giovanni Elkan, il Presidente della Motta Alberto Ferrante e il cardinale di Bologna Giacomo Lercaro per la benedizione. Il 22 ottobre 1981, il Cantagallo verrà gravemente danneggiato da un incendio e in seguito l'esterno verrà ricostruito diversamente rispetto al progetto originale. Vent'anni più tardi, nuovamente la zona di Sasso sarà agli onori delle cronache per l'arrivo di un altro rappresentante del Governo. L'11 settembre 2000, Nerio Nesi, Ministro dei Lavori Pubblici del Governo Amato, giunse a Sasso per presenziare in località Cinque Cerri alla cerimonia di posa della prima pietra della Variante di Valico (Fig.9). Sei anni dopo, il 10 luglio 2006, sarà il turno di Antonio Di

Fig.9 Sasso Marconi, loc. Cinque Cerri, 11 settembre 2000: il Ministro dei Lavori Pubblici Nerio Nesi durante la cerimonia di posa della prima pietra che inaugura i lavori di realizzazione della cosiddetta "Variante di Valico" che, dopo 40 anni, cercherà di adeguare l'infrastruttura alle mutate esigenze di traffico (foto Luigi Ropa Esposti).



Pietro che, Ministro delle Infrastrutture del secondo Governo Prodi, venne ad inaugurare la Galleria Monte Mario e il nuovo casello di Sasso Marconi. In realtà, il vecchio casello di Sasso Marconi al Km 207 era già andato in pensione da un paio di settimane e sostituito da quello nuovo, costruito 3 Km più a sud. Sotto il grande piazzale del nuovo casello c'è il materiale di scavo derivante dalla vicina galleria. La storia della Bologna - Sasso è costellata naturalmente anche da tanti incidenti e quante volte abbiamo sentito nominare la A1 su Isoradio (2)! Tra i tanti incidenti, anche molto gravi, ricordiamo quello dell'8 aprile 1999. Una cisterna carica di 45 mila litri di gas GPL s'intraversò al Km 197 poco

dopo Casalecchio. Per fortuna non esplose, ma i tecnici impiegarono 24 ore per rimuovere il mezzo pesante con una delicata procedura di travaso sul posto. Bologna fu paralizzata dal traffico e sui giornali si parlò di un Paese spezzato in due. I veicoli in coda furono soccorsi con vivande e coperte. Un punto molto delicato era rappresentato dal Km 206, carreggiata sud. Per imboccare il ponte sul fiume Reno, poco prima del casello di Sasso, c'era una curva a sinistra (Fig.10). Non era certo un tornante, ma molti veicoli finivano in scarpata. Il motivo? Per chi proveniva da Milano quella era di fatto la prima curva che s'incontrava dopo duecento chilometri e non sempre i riflessi erano pronti! Ora con il nuovo

Fig.10 Foto del 1959 del viadotto sul Reno poco prima dell'apertura del tratto fino a Sasso Marconi. Da notare la curva del Km 206, in corrispondenza del ponte, che tante fuoriuscite ha causato prima di essere abbandonata e sostituita nel 2006 dal nuovo tracciato. Per chi proveniva da Milano era la prima vera curva che si affrontava dopo 200 km (dalla rivista "Autostrade").



tracciato che ha carreggiate larghe e lineari, questo problema, come quello

del blocco da intraversamento, è stato risolto.

Cronologia dell'autostrada del Sole

Tratto	Lunghezza	Data inaugurazione
Milano - Piacenza nord	50 Km	8 dicembre 1958
Piacenza sud - Parma	52 Km	8 dicembre 1958
Capua - Napoli	40 Km	16 febbraio 1959
Piacenza nord - Piacenza sud	9 Km	16 febbraio 1959
Parma - Modena nord	48 Km	15 giugno 1959
Modena nord - Bologna sud	37 Km	15 luglio 1959
Bologna sud - Sasso Marconi	12 Km	24 novembre 1960
Sasso Marconi - Firenze ovest.	85 Km	3 dicembre 1960
Roma sud - Frosinone	67 Km	2 giugno 1962
Frosinone - Capua	96 Km	22 settembre 1962
Roma nord - Magliano Sabina	52 Km	19 settembre 1963
Magliano Sabina - Orte	11 km	24 dicembre 1963
Firenze nord - Firenze Certosa	18 Km	30 dicembre 1963
Firenze Certosa - Valdarno	40 Km	29 aprile 1964
Orte - Orvieto	10 Km	30 luglio 1964
Valdarno - Chiusi	45 Km	29 agosto 1964
Chiusi - Orvieto	100 Km	4 ottobre 1964

Altre date rilevanti

- 19 maggio 1956 San Donato Milanese: posa della prima pietra
- 28 luglio 1988 Roma: inaugurazione bretella Fiano Romano - San Cesareo.

Note

(1) Questo aneddoto è stato ricordato recentemente dalla rivista "Variante di Valico" nel numero 21 con un'intervista a Raffaella Predieri, bambina di quella classe di Vado. Naturalmente il desiderio del Presidente del Consiglio venne esaudito: nei primi mesi di esercizio furono centinaia i torpedoni in gita scolastica sulla Bologna - Firenze. "Variante di Valico" è scaricabile gratuitamente dal sito www.autostrade.it alla voce "Potenziamento Rete".

(2) La classificazione delle autostrade in base al semplice numero (A1, A2, A3, ecc. ecc.) verrà attuata solo a partire dal 1962. Introdotta per mettere ordine a tutte le strade che in quel periodo stavano nascendo, l'Autostrada del Sole, la più lunga e importante, sarà chiamata A1. La Roma - Napoli venne chiamata A2, ma la sigla sparirà quando la tratta verrà inglobata nella A1 Milano - Napoli e non verrà più utilizzata, perché per tutte le altre autostrade costruite, il criterio sarebbe stato cronologico.