



**IL LOTTO 6 E 7**  
IL PUNTO  
SULL'ULTIMO  
TRATTO DELLA VAV

Pag. 4



**EMILIA-ROMAGNA**  
AUTOSTRADE  
AL CONVEGNO  
SUL PRIT

Pag. 5

# VARIANTE D1 VALICO

autostrade//per l'italia

Autorizzazione n. 7634 del 9/2/06  
del Tribunale di Bologna

PERIODICO  
DI AUTOSTRADE  
PER L'ITALIA

ANNO 5

Febbraio 2010

n° 17



L'Ing. Gennarino Tozzi

## RINNOVIAMO L'IMPEGNO ALLA SICUREZZA E ALLA TRASPARENZA

Lo scorso anno abbiamo festeggiato diversi traguardi: il cosiddetto giro di boa, superando il 50% dell'avanzamento dei lavori della Variante di Valico (ma ormai siamo già al 60%), il via libera della Conferenza dei Servizi alla realizzazione della terza corsia nel tratto tra Barberino del Mugello e Calenzano, naturale proseguimento della Variante di Valico, e la conclusione, in tempi record, dei lavori al Lotto 0 di Casalecchio di Reno. Aver raggiunto questi obiettivi dimostra quanto "fare" diventi una parola possibile quando ci si lascia alle spalle le complesse lungaggini burocratiche legate alle fasi approvative di un progetto e si procede con i lavori. E "fare" continuerà ad essere la parola d'ordine anche per questo 2010, che per i lettori della newsletter si apre con una grafica rinnovata, come rinnovato è il nostro impegno all'informazione e alla trasparenza, e con una notizia di ottimo auspicio: per gli scavi alla galleria Sparvo verrà impiegata una tecnologia assolutamente all'avanguardia, ovvero la fresa TBM più grande d'Europa, in corsa anche come la più grande al mondo. Con essa, non solo il traguardo del 2013 per la fine dei lavori alla Variante viene confermato, ma verrà innanzitutto garantita una maggiore sicurezza ai lavoratori coinvolti in un cantiere geologicamente complesso come il lotto 6-7, l'ultimo della Variante di Valico.

**Gennarino Tozzi**  
Direttore Operativo Sviluppo Rete  
Autostrade per l'Italia



La TBM che ha scavato sotto il fiume Elbe ad Amburgo

## Galleria Sparvo: con la fresa più grande d'Europa

10 metri di scavo al giorno (invece che al mese)  
e un aumento di sicurezza per i lavoratori

Il nome è complesso e sembra uno scioglilingua ma il valore dei benefici che porterà in fase di cantiere è assolutamente immediato e concreto: si tratta della fresa scudata Tunnel Boring Machine - Earth Pressure Balanced (d'ora in poi TBM), la più moderna tecnologia attualmente a disposizione per eseguire lo scavo di una galleria e al tempo stesso prevedere la messa in posa dell'opera. La TBM verrà impiegata all'interno dei cantieri del Lotto 6 e 7 della Variante di Valico, per la realizzazione della Galleria Sparvo (2.495 m), uno scavo particolarmente complesso che presenta diverse difficoltà dal punto di vista sia geologico che geomeccanico.

La TBM, attualmente in costruzione in Germania presso gli stabilimenti della Herrenknecht, sarà pronta nei primi mesi del 2011 e sarà la fresa scudata più grande mai realizzata in Europa e forse al mondo, con un diametro di scavo di 15,70 m, una lunghezza complessiva di 110 m ed un costo di circa 50 milioni di euro, di cui si farà carico Toto, l'impresa esecutrice dei lavori nella tratta interessata.

Nella primavera del 2011 arriverà dalla Germania via mare fino ad uno dei porti adriatici e poi proseguirà via terra grazie a numerosi trasporti eccezionali fino al cantiere.

Segue a pagina 2

La macchina dopo essere stata costruita e montata, verrà collaudata in ogni sua parte e quindi verrà nuovamente smontata nei suoi componenti principali e riassemblata direttamente in cantiere. Le operazioni di realizzazione richiederanno all'incirca 14 mesi ed altri 3 saranno necessari per il riassetto in loco.

Questa macchina consentirà l'avanzamento dei lavori di circa 10 metri al giorno contro i 10/15 metri al mese ottenuti con i mezzi tradizionali ed è stata e sarà progettata con particolare attenzione alle caratteristiche specifiche della Galleria Sparvo.

È stata infatti condotta una specifica analisi riguardante la possibilità che durante lo scavo della galleria vengano intercettate delle zone con presenza di miscele gassose (Grisù) ed il conseguente rischio di esplosioni.

La TBM permetterà la realizzazione della galleria nella massima sicurezza, in quanto la testa di scavo agisce all'interno di una camera completamente chiusa e sigillata, il che darà modo ai minatori di lavorare al riparo, all'interno dello scudo.

La fresa viene controllata da un operatore altamente specializzato che si trova all'interno di una cabina di pilotaggio e che, grazie ad appositi monitor e sistemi computerizzati, è in grado di "guidare" lo scavo con una precisione millimetrica.

La testa di scavo è attrezzata con denti e dischi (cutter), che rompono la roccia e portano il materiale nella camera di scavo che si trova subito dietro; qui la rimozione del materiale avviene in maniera completamente automatizzata attraverso un nastro trasportatore che lo trasferisce all'esterno della galleria.

Il rivestimento della galleria, infine, viene posizionato da un apposito robot radiocomandato da un tecnico, ed è attrezzato con delle guarnizioni che garantiscono la tenuta all'acqua e al gas.

Inoltre, al fine di aumentare i parametri di sicurezza, oltre alla sigillatura del fronte di scavo, è stata incapsulata anche la catena di trasporto del materiale, in modo da evitare ogni eventuale propagazione di gas nelle zone dove sono presenti gli addetti ed è stata prevista anche una rete di controllo dell'atmosfera sia nella zona incapsulata che in tutte le aree della TBM, in modo da intervenire con opportune procedure di sicurezza e/o emergenza nel caso di rilevamento di gas e del superamento delle soglie di avvertimento e di allarme.

# Anche Azienda Usi e Università di Bologna collaborano alla progettazione della TBM

**L'Azienda USL di Bologna, nella sua attività istituzionale di controllo delle condizioni di lavoro, segue la realizzazione della Variante di Valico all'interno di un progetto speciale denominato "Grandi Opere", relativo alle più importanti opere infrastrutturali della Provincia di Bologna e articolato in più passi,**

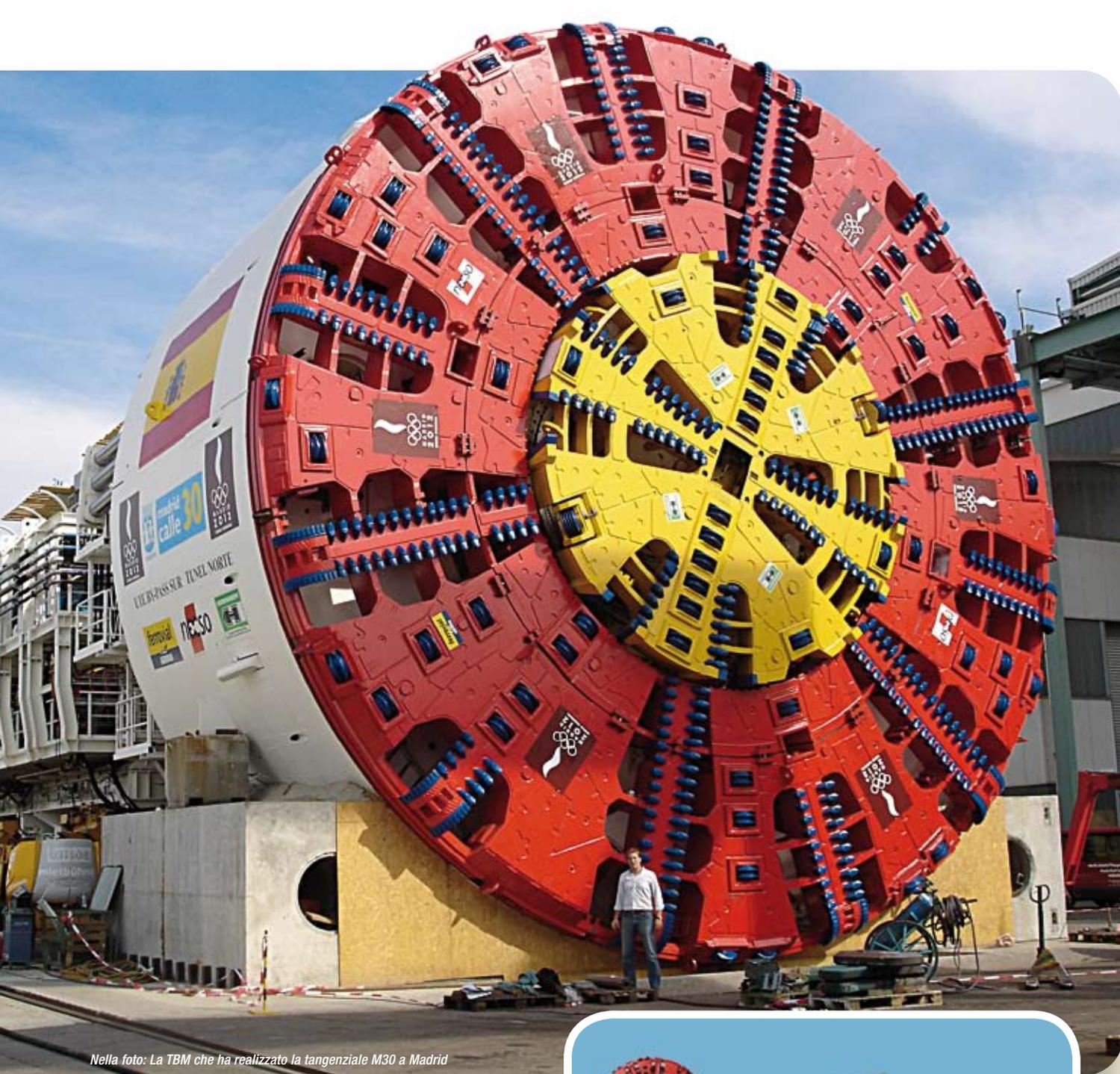
che vanno dalla formazione specifica degli operatori, alla realizzazione di interventi sistematici di controllo, fino alla costituzione di un nucleo dedicato che segue a tempo pieno tutte le problematiche. Su questo tema ha preso forma anche una proficua opera di collaborazione con il corrispondente servizio dell' Azienda USL di Firenze, che dà modo di affrontare e trovare soluzioni in maniera coordinata ai problemi che hanno radice comune. Infine, è stato avviato un rapporto di convenzione con la Cattedra di Ingegneria Mineraria del Dipartimento di Ingegneria Civile, Ambientale e dei Materiali (DICAM) della Facoltà di Ingegneria dell'Università di Bologna. Questo Dipartimento ha inglobato il preesistente Istituto di Scienze Minerarie che possedeva il know-how specialistico sulle implicazioni degli scavi in sotterraneo e delle manifestazioni di grisù (miscela gassosa esplosiva). Con questa strutturazione è stato preso in esame il campo delle regole tecniche di sicurezza degli scavi, in modo tale da affrontare questo tema con strumenti più appropriati e più consoni all'evoluzione degli approcci progettuali, della tecnologia e dei metodi di scavo.

Proprio all'interno di questo progetto l'azienda USL e l'Università di Bologna hanno dato la propria disponibilità a collaborare con Autostrade per l'Italia alla progettazione della TBM, fornendo indicazioni utili alla sicurezza del lavoro e tutti quegli elementi di conoscenza e di esperienza specifica nello scavo di ammassi grisutosi.

Questa collaborazione risulta rilevante anche perché, in termini tecnici, la fresa che si sta progettando è la prima destinata ad operare in una formazione grisutosa e al momento non esistono norme legislative nazionali e nemmeno norme tecniche, a carattere europeo o internazionale, che ne regolino le modalità costruttive e di conduzione. La necessità di approntare una fresa dotata di un elevato livello di sicurezza rende, insomma, la sfida estremamente interessante, e può contribuire a sviluppare soluzioni innovative volte a tutelare al meglio i lavoratori addetti.

**Prof. Ing. Paolo Berry** (Università di Bologna)  
**Ing. Fausto Calzolari** (Az. USL di Bologna)





Nella foto: La TBM che ha realizzato la tangenziale M30 a Madrid



## LA TBM IN CIFRE

CARATTERISTICHE TECNICHE  
DELLA FRESA SCUDATA

### TUNNEL BORING MACHINE (T.B.M.)

versione Earth Pressure Balanced (E.P.B.):

diametro di scavo: **15,70 m**

lunghezza di tutta la macchina: **110 m**

lunghezza dello scudo: **11,60 m**

peso complessivo: **5.000 tonnellate**

potenza installata: **15.000 kW**

velocità media di scavo: **circa 10 metri/giorno**



**ECCO COSA  
POTREBBE  
FARE**

Con la forza espressa dalla propria testa di scavo la fresa TBM potrebbe sollevare di peso un Boeing.

## Il lotto che ospiterà la fresa TBM

# LOTTO 6-7 IL TRAGUARDO DELLA VARIANTE DI VALICO

La conclusione dei lavori è prevista entro il 2013



*Foto a sinistra: le attività di perforazione per i sostegni al Viadotto Molino di Setta  
Foto di destra: imbocco lato Firenze della Galleria Val di Sambro*



Il lotto 6-7 sarà l'ultimo della Variante di Valico ad essere terminato ed è il traguardo da raggiungere per l'entrata in funzione di tutta la tratta La Quercia – Barberino del Mugello.

Questo lotto, interamente collocato all'interno del territorio emiliano, è lungo 7,6 chilometri ed è caratterizzato dalla presenza di due viadotti (il Molino di Setta e lo Sparvo) e di due lunghe gallerie naturali: la Val di Sambro e la Sparvo.

La Galleria Val di Sambro, con i suoi 3.800 metri totali, è la seconda galleria più lunga della Variante di Valico e verrà scavata in parte nel lotto 5B (lato Nord) e in parte nel lotto 6-7 (lato Sud).

La Galleria Sparvo, lunga 2.495 metri, è invece ritenuta dagli esperti la galleria più "difficile" dell'intera tratta dal punto di vista geologico e geomeccanico e, quindi, l'opera che presenta la maggiore complessità realizzativa. Per superare questo ostacolo, si è quindi pensato di ricorrere a nuove tecnologie di scavo meccanizzato, in grado di aumentare la velocità di avanzamento e, parallelamente, di accrescere i livelli di sicurezza operativa. Verrà infatti utilizzata la fresa TMB, una macchina scavatrice dal diametro di 15,70 metri, di cui diamo un'ampia descrizione nelle pagine precedenti.

Durante il Tavolo di Lavoro a cui ha partecipato anche l'Azienda ASL di Bologna, sono stati concordati speciali accorgimenti tecnici e specifiche procedure operative, che permetteranno l'utilizzo di questa tecnologia anche in contesti con probabile presenza di gas (come la Galleria Sparvo). Oltre alla realizzazione delle due gallerie, il lotto 6-7 prevede interventi per la sistemazione di corsi d'acqua e movimenti franosi e, tra le opere compensative di valorizzazione ambientale, la realizzazione (o l'adeguamento) di viabilità locali.

Il Raggruppamento Temporaneo di Imprese costituito da Vianini Lavori, Toto e Profacta ha aperto i cantieri del lotto 6-7 nel giugno 2008, con completamento previsto entro la fine del 2013.

Nel corso del primo anno e mezzo di attività sono state portate a termine le opere di viabilità, gli imbocchi delle due gallerie e buona parte delle fondazioni dei viadotti.

“Il lotto 6-7 è caratterizzato dalla presenza di due viadotti e di due lunghe gallerie”

# FRANCESCA FATTESCHI “LA SICUREZZA, SUL LAVORO È L’OBIETTIVO PRIMARIO DA PERSEGUIRE”



Francesca Fatteschi, romana, 40 anni, un bimbo di due, è entrata in Autostrade per l'Italia subito dopo la laurea in Ingegneria Civile – Trasporti. Tra i gli incarichi che ha ricoperto si segnalano la supervisione alla progettazione dei grandi interventi di potenziamento della rete autostradale in Direzione Generale a Roma e l'esperienza nel settore dell'esercizio autostradale presso la Direzione II° Tronco di Milano. Dal 2006 è Project Manager della tratta La Quercia – Badia Nuova.

## Ingegnere, quali sono gli obiettivi primari da tenere sempre presenti nella realizzazione dei progetti di cui lei si sta occupando?

La sicurezza sul lavoro è senza dubbio l'obiettivo primario che la squadra impegnata nel progetto persegue da sempre con determinazione. Non meno importante è la tutela e la salvaguardia dell'ambiente della bellissima Valle del Setta con i suoi boschi verdi tra i quali è facile imbattersi in numerose specie di animali rari. Inoltre è sempre forte l'attenzione verso le esigenze della popolazione dei borghi interessati dai lavori che, pazientemente, condivide la propria quotidianità con la realtà dei nostri cantieri.

## Come si sta cercando di garantire la sicurezza nel lotto 6-7?

Il lotto 6-7 è particolarmente critico perché è caratterizzato da gallerie di particolare complessità geologica. Per aumentare la sicurezza nello scavo della Galleria Sparvo, la più difficile di tutta la Variante di Valico, si adotteranno soluzioni tecnologiche innovative che prevedono di utilizzare per lo scavo una macchina speciale, una fresa, appositamente studiata per questa galleria e in grado di ridurre drasticamente la presenza delle maestranze dal fronte di scavo. Inoltre, anche per la realizzazione delle fondazioni dei viadotti, si stanno adoperando macchinari all'avanguardia che sottraggono le maestranze dal dover lavorare per tempi prolungati all'interno di pozzi profondi anche decine di metri.

## Oltre alla Galleria Sparvo, il lotto 6-7 prevede anche la realizzazione della Galleria Val di Sambro, la seconda galleria più lunga della Variante di Valico dopo quella di Base. Cosa caratterizza questo intervento?

La Galleria Val di Sambro e la galleria Sparvo appena descritta saranno le ultime gallerie della Variante di Valico, in ordine di tempo, ad essere terminate. Questo comporta la massima sorveglianza delle fasi di scavo con l'obiettivo di garantire i tempi previsti nel programma lavori.

## Lei è l'unica Project Manager donna della Variante di Valico, come si trova in queste vesti?

Dal punto di vista professionale, l'impegno è sicuramente molto rilevante e richiede una presenza costante sui cantieri. Personalmente, non vedo alcuna diversità rispetto ai miei colleghi uomini e, d'altra parte, nello svolgimento del mio lavoro non ho mai riscontrato difficoltà di alcun genere per il fatto di essere donna. Dal punto di vista familiare, basta solo organizzarsi bene per riuscire a raggiungere gli obiettivi con serenità ed equilibrio. Dal momento che l'attività di cantiere è molto interessante e piena di stimoli, il mio auspicio è che la presenza femminile possa nel futuro ancora aumentare.



## Verso il nuovo Prit: la Regione fa il punto su investimenti e risultati Tozzi: "Emilia-Romagna cuore della rete autostradale"

Il Prit, il Piano Regionale dei Trasporti dell'Emilia-Romagna messo nero su bianco nel 1998, è stato idealmente 'consuntivato' l'8 febbraio, in un convegno organizzato dall'Assessorato ai Trasporti della Regione Emilia-Romagna in cui oltre a tirare le somme su quanto realizzato in questi anni, sono state gettate le basi per il piano 2010-2020.

Alla tavola rotonda, preceduta dagli interventi dell'Assessore Alfredo Peri, del Direttore Generale Reti infrastrutturali Paolo Ferrecchi e del Direttore della ricerca Isfort Carlo Carminucci, ha preso parte anche Gennarino Tozzi, Direttore Operativo Sviluppo Rete di Autostrade per l'Italia.

Sono cifre importanti quelle presentate da Peri che hanno interessato la Regione Emilia-Romagna in questi anni, con **31 miliardi di investimenti**

totali. 16 di questi hanno riguardato il settore stradale e in particolare 12,5, tenendo conto anche degli interventi in fase di concertazione, sono relativi al solo comparto autostradale.

Un valore in buona parte rappresentato dalle attività di Autostrade per l'Italia, che l'Ing. Tozzi ha affrontato nello specifico, sottolineando il valore attribuito dall'azienda al potenziamento della rete, "essendo ormai provato che l'ampliamento delle autostrade equivale a garantire una maggiore sicurezza per gli utenti, una maggiore fluidità del traffico, ed un minore impatto ambientale." Un potenziamento che vede nella Variante di Valico la propria opera più significativa, di cui Tozzi ha confermato la conclusione per il 2013.

La Tavola Rotonda, moderata da Fabrizio Binacchi, Direttore della Rai regionale, ha visto anche gli interventi di Lelio Russo, capo Compartimento Anas Bologna, Vincenzo Soprano, AD di Trenitalia, Giuseppina Gualtieri, Presidente dell'Aeroporto di Bologna, Giuseppe Parrello, Presidente dell'Autorità portuale di Ravenna, Alessandro Ricci, Presidente dell'Interporto di Bologna e Orazio Iacono, Responsabile Centro Operativo Esercizio Rete Bologna di RFI.

# 25 ANNI FA AUTOSTRADE AL QUIRINALE



**È** il 6 febbraio 1985. Un folto gruppo di persone in giacca arancione sale gli scaloni del Quirinale. Uomini giunti a Roma da ogni parte d'Italia. Ad attenderli nella grande sala, un arzillo vecchietto, con la pipa in mano e gli occhiali spessi. "A nome del popolo italiano, grazie!". È Sandro Pertini, il Presidente della Repubblica italiana. Per tutti, il "Presidente dei Mondiali", dopo che, tre anni prima, le immagini della sua esultanza nella splendida finale Italia

- Germania hanno fatto il giro del mondo rendendolo popolare ovunque. La delegazione è di Società Autostrade, dirigenti e dipendenti. Ma che ci fanno dal Capo dello Stato? Per la risposta, dobbiamo andare indietro di qualche settimana. Inverno 1984-1985. Dopo un mese di dicembre mite, dal punto di vista climatico, il nuovo anno si apre con una ondata di freddo glaciale che interessa tutta la penisola e porta neve anche in città come Cagliari e Roma dove i fiocchi sono un evento raro. Sul tratto appenninico dell'Autostrada del Sole gli spargitori lottano giorno e notte per scongiurare la formazione di lastre di ghiaccio e assicurare la percorrenza. Dalle stazioni meteo di Pian del Voglio e Barberino arrivano dati preoccupanti. Temperature da record fino a 20 gradi sottozero! In pianura padana il termometro è costantemente sotto lo zero. Tra il 13 ed il 14 gennaio una nuova perturbazione si inserisce, proveniente dall'Atlantico. Di male in peggio. L'incontro con la massa fredda è devastante. La neve scende copiosa e, nel giro di 72 ore, tutto il nord d'Italia è in ginocchio. A Milano, sotto il peso di 1 metro abbondante di neve, crolla la copertura del velodromo Vigorelli.

A Bologna la neve raggiunge i 90 cm. Aeroporti, ferrovie e strade sono in tilt. La vita nelle città è bloccata. Per la gioia dei bambini le scuole sono chiuse. Grazie ad uno sforzo senza precedenti degli uomini in arancione, in autostrada si viaggia.

La madre di tutte le battaglie contro quella che verrà poi definita la "nevicata del secolo" si svolge in Appennino dove si fa di tutto pur di non chiudere l'autostrada A1. La partita è durissima ma viene vinta. Una cosa va precisata: il traffico del 1985 non aveva nulla a che vedere con quello attuale ma allora come ora Autostrade per l'Italia si adoperò per mantenere aperte le tratte anche in condizioni di abbondanti neviccate. La percorribilità dell'autostrada si rivelò fondamentale per permettere ai mezzi dell'esercito di recarsi nelle città assediate dalla neve. Cessato l'allarme, nei giorni successivi, il Ministro Claudio Signorile rispondendo alla Camera dei Deputati alle numerose interpellanze difenderà l'azione del Governo sottolineando il carattere del tutto eccezionale della nevicata. Il Capo dello Stato, Sandro Pertini volle congratularsi con chi lavorò sotto la neve e invitò una delegazione del personale di Società Autostrade che giunse a Roma capitanata dal Presidente dell'IRI, l'allora quarantaseienne Romano Prodi e dal Presidente di Società Autostrade Avv. Filippo Carpi de' Resmini. Di quell'incontro di 25 anni fa restano le foto ed il ricordo in tutti coloro che "sconfissero" la nevicata del secolo.

**Nelle foto: Il Presidente Pertini incontra una delegazione di Società Autostrade e Romano Prodi.**

**Foto sotto: un M113 dell'esercito in azione durante la nevicata.**



*Lo sapevate che...*

*Altre grandi neviccate si ricordano nel secolo scorso. In particolare, quella del febbraio 1956, famosa perchè portò oltre 10 cm di neve a Roma. O quella del novembre 1977, che colpì soprattutto la Pianura Padana e che sorprese città come Modena e Bologna dove mancò perfino la corrente elettrica.*

Anno 5 - n.17 - Febbraio 2010  
Periodico di Autostrade per l'Italia

**VARIANTE  
DI VALICO**



Direttore responsabile  
Direzione

**Vito Zappalà**  
Via Bergamini, 50  
00159 Roma  
tel. 06 43632130

Comitato di Redazione

**Gennarino Tozzi  
Germana Parolini  
Francesco Casaccia  
Riccardo Bicchi  
Vico Bertaglia**

Collaborazioni

**Stefano Cellini**

Redazione e coordinamento

Segest S.p.a.  
Viale Cavour, 147  
44121 Ferrara  
tel. 0532 205455

Stampa

SATE s.r.l.  
Via Cesare Goretti, 88  
44100 Ferrara

[www.autostrade.it](http://www.autostrade.it)

[info@autostrade.it](mailto:info@autostrade.it)

**IL NUOVO CASELLO DI BORGONUOVO  
 METTE D'ACCORDO TUTTI**

Autostrade per l'Italia ha raccolto la richiesta da parte dei Comuni di Casalecchio e di Sasso Marconi di prevedere un accesso in autostrada in corrispondenza dello svincolo di Borgonuovo della Nuova Porrettana, inaugurata lo scorso giugno. La richiesta è stata avanzata dagli Enti in attesa della realizzazione del tratto di Nuova Porrettana nel territorio di Casalecchio. Il nuovo "casellino" è costituito da un accesso in A1, in direzione Bologna poco prima dell'area di Servizio Cantagallo, per chi proviene da Sasso Marconi sulla Nuova Porrettana; e da un'uscita dall'A1, poco dopo l'area di servizio Cantagallo, sulla Nuova Porrettana per chi proviene da Casalecchio di Reno. La stazione sarà dotata esclusivamente di piste Telepass e sarà dedicata prevalentemente ad un'utenza locale. La soluzione è stata condivisa da tutti i soggetti interessati - oltre ai Comuni ed a Autostrade, anche da ANAS, sia dall'Ispettorato di Vigilanza per le

Concessioni Autostradali che dal Compartimento per la Viabilità dell'Emilia Romagna - prima di attivare le procedure finalizzate ad accertare la compatibilità ambientale ed urbanistica. L'intervento consentirà al traffico locale di utilizzare l'A1 nel tratto tra il Cantagallo e Casalecchio di Reno, recentemente ampliata a tre corsie, come "variante" all'esistente "Porrettana", contribuendo a decongestionare l'arteria nel territorio di Casalecchio di Reno. La nuova stazione rimarrà in esercizio anche dopo il completamento della Nuova Porrettana a Casalecchio, a servizio della vivace area industriale ed artigianale di Sasso Marconi. L'obiettivo condiviso tra Autostrade, ANAS, Regione e Comuni interessati è quello di aprire al traffico la stazione entro il 2011.

**APERTA AL TRAFFICO LA NUOVA  
 TANGENZIALE DI MONZUNO**

È stata recentemente inaugurata a Monzuno la variante alla SP 59 "Strada degli Dei" nel tratto che

interessa il comune capoluogo. La nuova viabilità contribuisce a decongestionare il centro di Monzuno dal traffico passante che percorre la SP 59. L'intervento è stato realizzato da Autostrade per l'Italia nell'ambito del lotto 4 della Variante di Valico. Il tratto di nuova viabilità è lungo 1,2 km ed è caratterizzato dall'impiego di numerose strutture di sostegno (palificate, pozzi drenanti), in considerazione dell'estrema instabilità del territorio monzuneso. Il nuovo tratto di strada si ricingiunge alla viabilità esistente mediante due nuove rotonde. Ricordiamo che nell'ambito dell'intervento è stato riqualificato anche tutto il tratto di SP59 esistente dal Capoluogo fino alla SP 325 a Vado; la sezione stradale è stata ampliata e resa più sicura nei punti di maggior criticità. Vivo apprezzamento è stato espresso dagli Amministratori Comunali di Monzuno.

**ULTIM'ORA**

**Il 15 febbraio si è chiusa la Conferenza di Servizi per il Lotto 8 con il perfezionamento dell'intesa tra Stato e Regione Emilia-Romagna. Si è così completato il quadro autorizzativo della Variante di Valico, della quale il Lotto 8 costituisce l'ultimo intervento in ordine di approvazione.**

**TABELLA AGGIORNAMENTO LAVORI LOTTI VARIANTE**

Lotto	Lunghezza (Km)	Valore Intervento (*) d/mln	Avanzamento al 31.12.2009 (**)	Status	Fine lavori
Casalecchio - Sasso Marconi (Lotto 0)	4,1	79,7	100,0 %	Lavori ultimati	2009
Sasso Marconi - La Quercia (Lotti 1, 2, 3, 4)	19,4	546,1	100,0 %	Lavori ultimati	2007
La Quercia - Badia Nuova (Lotto 5A)	7,6	300,9	46,2 %	Lavori in corso (1)	2011
La Quercia - Badia Nuova (Lotto 5B)	2,4	222,6	52,4 %	Lavori in corso (1)	2013
La Quercia - Badia Nuova (Lotto 6-7)	7,5	477,3	10,9 %	Lavori in corso (1)	2013
Interscambio vecchio/nuovo tracciato (Lotto 8)	3,0	97,7	2,6 %	Chiusa Conferenza di Servizi	2012
Badia Nuova - Aglio Galleria di Base (Lotto 9-10-11)	11,2	1.002,3	68,6 %	Lavori in corso	2012
Badia Nuova - Aglio (Lotto 12 e Svincolo di Barberino)	4,5	305,4	77,9 %	Lavori in corso (2)	2010
Aglio - Barberino (Lotto 13)	6,1	229,7	69,1 %	Lavori in corso (1)	2012
Altre Opere sul Territorio (**)		336,2	46,3 %	Lavori in corso	(3)
<b>TOTALE</b>	<b>65,8</b>	<b>3.598,3</b>	<b>60,0 %</b>		

(\*) Stima accertata al 27.01.2010. (\*\*) Dati di preconsuntivo al 31.12.2009. (\*\*\*) Includono: Bretella di Firenzuola, Valorizzazione Ambientale, S.S. Val di Setta e S.S. Porrettana, Svincolo di Riveggio, Adduttore Reno-Setta e Collettori fognari di Marzabotto, Prevam di 1^ e 2^ fase non antirumore. (1) Ad esclusione degli impianti elettromeccanici della tratta che verranno affidati successivamente. (2) In data 22.05.2007 è avvenuta l'apertura del nuovo Svincolo di Barberino. (3) Relativamente ai Collettori fognari di Marzabotto, all'Adduttore Reno-Setta ed al Prevam di 1^ fase i lavori sono ultimati. Relativamente allo Svincolo di Riveggio i lavori sono in corso e l'ultimazione dei lavori è prevista nel 2010. L'ultimazione dei rimanenti lavori è funzione delle richieste del territorio.

