

RIPOLI
LA PAROLA
AL SINDACO STEFANINI →

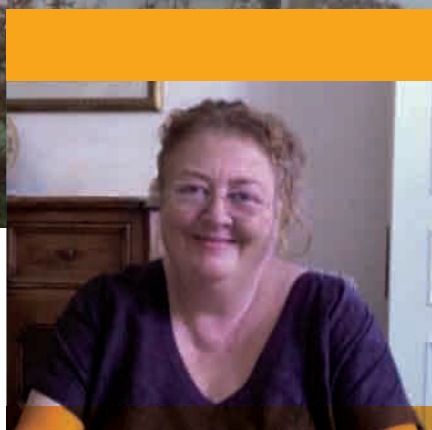
>> PAGINA 4

VAV E TERRITORIO
ANALISI DEL VALORE
AGGIUNTO →

>> PAGINA 5



Nella foto una strada impiegata per la viabilità di servizio, utilizzata per la realizzazione della Variante di Valico, inserita nel paesaggio appenninico.



UN VIAGGIO TRA LE RIGHE

di Germana Parolini
Direttore Responsabile
Newsletter Variante di Valico

Fine anno, tempo di bilanci. Anche di questo nostro "viaggio" nella Variante di Valico, la nostra e vostra Newsletter, che chiude il suo settimo anno, quello che di solito segna le crisi matrimoniali, ma che in questo caso è il termometro di un'impresa che già vive operosamente nella cronaca nazionale e che certamente resterà nella Storia dell'Italia. Come lo fu la A1 (di cui la VAV rappresenta un inevitabile ammodernamento) negli anni '60

>> SEGUE A PAGINA 2

VAV E AMBIENTE L'APPENNINO ANCORA PIÙ VERDE

Si chiamano 'interventi di inserimento ambientale' e sono previsti per ogni lotto della Variante di Valico, pianificati in dettagliate relazioni tecniche. Scorrendone le pagine si percepisce come i progettisti di questa grande infrastruttura non abbiano lasciato davvero nulla al caso. Al loro interno, infatti, sono prescritte tutte le modalità tecniche per la realizzazione del ripristino del verde: le collocazioni della flora originaria da ricostituire, le tempistiche, le qualità di arbusti e semenze. Il tutto con l'utilizzo di simulazioni che servono a collocare le specie arboree adatte e assolutamente autoctone, nei giusti spazi, nel rispetto di parametri estetici e funzionali a un corretto e sano sviluppo delle piante. **Questi interventi di salvaguardia ambientale sono programmati su tutta la superficie interessata dai lavori:** viabilità di servizio, aree di cantiere e di deposito e tracciato autostradale.

>> SEGUE A PAGINA 2



>> VAV E AMBIENTE: L'APPENNINO ANCORA PIÙ VERDE

L'inserimento ambientale ha obiettivi importanti:

- ➔ **ricostituire la continuità tra la nuova infrastruttura e l'area in cui essa è collocata** per equilibrare gli interventi antropici con le condizioni ambientali in cui si inseriscono.
- ➔ **ridurre l'impatto sull'ambiente dell'opera e di chi la utilizza** (ad esempio, una fila di alberi posta sul bordo del tracciato funge da barriera assorbente per le emissioni acustiche e di CO2 dovute al traffico)

In pratica, questo si traduce nel ricollocare nell'ambiente specie selezionate di flora autoctona e nel seguirne la crescita per un lungo periodo, succes-

sivo al termine dei lavori di realizzazione del tracciato autostradale. Il tutto precedentemente condiviso con gli Enti Locali: ad esempio, **per quanto riguarda i Lotti 6-7, i tecnici di Autostrade per l'Italia si sono interfacciati costantemente con il Consorzio Parco di Monte Sole** di cui sono state rispettate le indicazioni.

Ogni relazione ha alle spalle un lavoro di **analisi del contesto**, svolto attraverso realizzazione di foto aeree, sopralluoghi, prelievo di campioni di terra e piante, studi del clima e della conformazione del suolo...

Al termine di questa fase, sempre all'interno dei Lotti 6-7, è emerso che il tipo di vegetazione ideale - per le aree

di raccordo con la vegetazione naturale esistente e adiacenti al tracciato autostradale - è costituita da alberi di piccola e media dimensione: querceti misti (roverella, castagno, frassino, carpino nero) cespugli di raccordo (roverella, cerro e acero) e bosco igrofilo (salice bianco, pioppo bianco e nocciolo). **A ogni area è stata assegnata la flora adatta** e, al momento di impiantarla, sarà necessario seguire una serie di norme che consentiranno di ottenere un attecchimento più efficace e una sana crescita delle piante. Questo progetto rientra nell'ambito delle **opere PREVAM - progetto di restauro e valorizzazione ambientale della VAV- che, se pur direttamente**

>> UN VIAGGIO TRA LE RIGHE

del XX Secolo. Sette anni 32 numeri, attraverso i quali, nel tempo, abbiamo dato conto dei progressi di questa Opera strategica per la mobilità europea, ma anche delle questioni da risolvere, dei momenti di crisi, delle soluzioni individuate e tradotte anch'esse in prodotto. **Questioni**, come quelle agitate nella comunità di Ripoli, che hanno imposto un supplemento di attenzione per la sicurezza di abitanti, abitazioni e territorio. Ce ne occupiamo più diffusamente nelle pagine seguenti con un aggiornamento sullo scavo della Galleria Val di Sambro, ospitando l'intervento del Sindaco Gianluca Stefanini, con l'obiettivo di informare sui **risultati dell'ultimo monitoraggio svolto dal collegio dei tecnici**. Una novità di quest'anno, i controlli periodici svolti per garantire la sicurezza degli abitanti della frazione di Ri-

poli - inseriti in un piano-sicurezza voluto da tutti gli enti e le istituzioni coinvolte nel progetto, Autostrade, il Comune di San Benedetto, la Provincia di Bologna, la Regione Emilia-Romagna, il Prefetto, la Protezione Civile, Anas/IVCA, Vigili del Fuoco e Osservatorio socio economico, fino ad Ispra e IRPI.

E **progressi**, che ci consentono di essere ottimisti sulla conclusione dei lavori in essere, così da liberare le popolazioni in prima linea e il meraviglioso territorio verde del nostro straordinario Appennino. Un tema al quale dedichiamo l'apertura di questa newsletter, con un focus dedicato al **ripristino ambientale**, che Autostrade ha già attivato laddove i cantieri sono conclusi, finalizzato a ricreare o a migliorare l'aspetto in termini di distribuzione della vegetazione che



Nella foto grande il viadotto Lagaro, nelle foto a destra il cantiere davanti all'imbocco sud della Galleria Sparvo. Quest'area sarà interamente interessata dalle opere di ripristino ambientale.

connesse ai lavori autostradali, apportano benefici duraturi ai territori con azioni tipo sistemazioni idrauliche, bonifiche e ripristini geotecnici. Esse, per un importo che si aggira attorno ai 4.500.000 euro, finanziato da **Autostrade per l'Italia**, sono pensate per garantire un inserimento delle opere autostradali nel contesto appenninico. In sintesi: ridurre l'impatto ambientale e aumentare il valore aggiunto al territorio, nell'ottica di **far dialogare un'opera, fondamentale per tutto il Paese, in prima istanza con la popolazione che deve convivere con la sua costruzione** fin dal primo momento di installazione dei cantieri.



Alcuni lavori di riambientalizzazione sono già in corso, come il rivestimento in pietra locale dei muri di contenimento e gli inerbimenti delle viabilità di servizio. Altre operazioni di inerbimento e piantumazione inizieranno

al termine dei lavori di realizzazione dell'autostrada e proseguiranno finché il verde non sarà completamente ripristinato.

quest'area aveva prima dell'installazione dei cantieri. Un rinverdimento totale che ha richiesto studi molto approfonditi sulle caratteristiche naturali del territorio, per agire nel rispetto dell'ecosistema, con l'obiettivo ulteriore di creare delle barriere naturali che aiuteranno ad assorbire rumori ed emissioni prodotte dal transito dei mezzi sulla nuova autostrada.

Queste opere, totalmente finanziate da Autostrade, contribuiscono a creare quel valore aggiunto che è stato oggetto dell'**Analisi economica sui cantieri dell'Emilia-Romagna** coordinata dagli esperti di Spea, di cui sono descritti i risultati a pagina 5. Uno studio che illustra come la VAV, fin dalla sua costruzione, abbia attivato un circolo virtuoso di sviluppo economico, facendo da volano a una serie di atti-

vità più o meno strettamente collegate ai cantieri. L'augurio, della nostra redazione, per l'anno che verrà, che è poi l'**augurio di Autostrade per l'Italia**, è rivolto in **primo luogo ai cittadini** dei territori attraversati dai lavori ormai giunti alle battute finali. **E con loro agli amministratori e ai rappresentanti delle Istituzioni**, da sempre protagonisti di un impegno comune. Che condividiamo con gli **operai e i tecnici di Autostrade e delle aziende appaltatrici** per un obiettivo comune: la conclusione più immediata possibile dei lavori che renderanno la mobilità più sicura e l'Italia più moderna.

E dunque un brindisi insieme, per un felice 2013.



RIPOLI PAROLA AL SINDACO STEFANINI Aggiornamento del monitoraggio



Dopo 3 mesi dall'attivazione del piano di protezione civile possiamo affermare in base ai dati tecnici oggettivi che, per quanto riguarda gli spostamenti e i cedimenti del versante di Ripoli Santa Maria Maddalena, nel mese di settembre e ottobre non hanno mai superato le soglie predisposte dal piano medesimo di protezione civile. Per quanto riguarda il monitoraggio dei fabbricati,

sempre in correlazione con il piano di protezione civile, 18 edifici sui quasi 130, hanno visto ad oggi il superamento delle soglie (6 in allerta e 12 in attenzione). Una situazione che resta da monitorare con la massima attenzione ma che appare in fase di superamento. Un grazie ai cittadini di Ripoli per la pazienza e la disponibilità che tutti i giorni dimostrano nei confronti

dei tecnici che operano per la sicurezza e per il monitoraggio del versante e degli edifici.

*Gianluca Stefanini,
Sindaco di San Benedetto Val di Sambro.*

Nelle foto in alto gli imbocchi della Galleria Val di Sambro e il Sindaco di San Benedetto, Gianluca Stefanini. Nella foto in basso gli imbocchi della Galleria di Base

GALLERIA DI BASE A GENNAIO LA CONFERENZA DI SERVIZI SULLA CENTRALE DI VENTILAZIONE

La Soprintendenza ai Beni Paesaggistici ha richiesto alcune integrazioni al progetto di adeguamento, per questo la conferenza dei servizi dedicata, tra le altre cose, al tema della centrale di ventilazione della Galleria di Base è stata aggiornata al 23 gennaio.

Nella fase preparatoria della CdS i tecnici di Autostrade e l'amministrazione di Castiglione dei Pepoli, in un costante dialogo, hanno apportato migliorie tecniche e di controllo alla Centrale di Ventilazione recependo alcune le richieste

della cittadinanza, espresse nell'ambito di due incontri pubblici dedicati all'argomento.

Autostrade ha confermato l'attivazio-

ne della centrale di ventilazione solo in caso di estrema necessità e durante la operazioni di controllo di efficienza del sistema previsto una volta alla settimana

durante le ore notturne e/o di minor impatto acustico. L'Osservatorio Ambientale e Socio Economico della Variante di Valico provvederà, nell'ambito dei propri compiti, al monitoraggio della qualità dell'aria dell'abitato di Roncobilaccio sia prima dell'entrata in funzione della centrale che nel periodo successivo.



IL FENOMENO VAV ALLO STUDIO DEGLI ECONOMISTI



Da un'analisi sui cantieri in Emilia-Romagna emergono il valore aggiunto e l'indotto creato sul territorio locale regionale e nazionale.

Nel 1941 l'economista russo Wassily Leontief ha definito un modello economico denominato sistema input-output o tavola delle interdipendenze settoriali. Questo strumento è in grado di descrivere, con una rappresentazione statistica schematica, le relazioni determinate dalla produzione e dalla circolazione (acquisti e vendite) dei beni tra i vari settori in cui si articola un sistema economico. Infatti, ciascun settore, nel suo insieme, si pone sul mercato con un duplice ruolo: da un lato come acquirente dei beni e dei servizi prodotti dagli altri settori, che consuma per se stesso o in un processo produttivo, dall'altro come venditore della merce o dei servizi che produce.

Tutti i componenti di un sistema economico si scambiano, dunque, beni e servizi. Ad esempio, l'agricoltura fornisce materie prime all'industria, ovvero l'industria «consuma» i prodotti agricoli (i cosiddetti consumi intermedi) e i settori produttivi, che «consumano» lavoro e materie prime, ricevono i redditi delle famiglie come contropartita al consumo dei beni e servizi da loro prodotti (definiti consumi finali). Su questi semplici passaggi si basa la nota tassazione dell'IVA, un'imposta sul valore aggiunto che grava solo sul consumatore finale e sulla plusvalenza generata nei vari passaggi della filiera produttiva e distributiva commerciale.

Anche nel caso della Variante di Valico si è voluto verificare il valore aggiunto generato dall'attivazione del progetto e dei cantieri, sull'economia dell'Emilia-Romagna, nonché dell'intero sistema Italia. L'analisi, condotta nell'ambito del monitoraggio socio-economico, è stata completata nel 2012 ed

è partita dai dati di acquisto dei cantieri e dal nuovo personale assunto, tenendo conto sia della provenienza dei materiali, sia del luogo di residenza dei lavoratori.

Quest'analisi ha evidenziato come, **a fronte di un investimento svolto nel territorio della Regione Emilia-Romagna di 213,07 milioni di euro¹, nell'intero periodo 2001-2013 si genera un circolo economico virtuoso** che si può tradurre in alcuni dati numerici:

→ **268,47 milioni di euro** di produzione;

→ **100,43 milioni di euro** come valore aggiunto (inteso in termini di sviluppo, in prima istanza, dei settori produttivi che lavorano materie prime come il ferro e il legno, forniscono materiali per la realizzazione del cemento e costruiscono macchinari per l'edilizia);

→ **3.580 persone impiegate**, corrispondenti a una media annua di 275 nuove assunzioni (circa 17 persone

per ogni milione di euro investito, ovvero un lavoratore assunto per ogni 59.450 € spesi);

→ **53 milioni di euro** di importazioni dalle altre regioni italiane (prodotti e servizi acquistati nelle altre regioni), e circa 26 milioni dall'estero.

In conclusione, l'analisi ha evidenziato come, da un lato, **i residenti in prossimità dei cantieri possano godere delle opere compensative e, dall'altro, siano stati prodotti benefici più ampi, anche su scala macroeconomica.** Nel biennio 2013-2014 questa ricerca verrà ripetuta nella Regione Toscana, dove già è in corso una valutazione microeconomica a livello di analisi costi/benefici nel comune di Barberino di Mugello, sul modello già sperimentato a Grizzana Morandi (vedi Newsletter Variante di Valico n. 29/2012).

Nella foto in alto il cantiere per il restauro di Villa Ghisilieri a Sasso Marconi, nella foto in basso i lavori per la sistemazione del centro abitato di Pian del Voglio. Entrambi i cantieri rientrano nel piano di opere compensative interamente finanziate da Autostrade per l'Italia.



¹ L'importo corrisponde alla cifra effettivamente spesa dalle imprese sul territorio della Regione Emilia-Romagna nel contesto dei lavori di realizzazione della VAV. Spese che si sono concretizzate in nuovi investimenti e nuovi posti di lavoro (i valori indicati sono comprensivi dell'IVA).

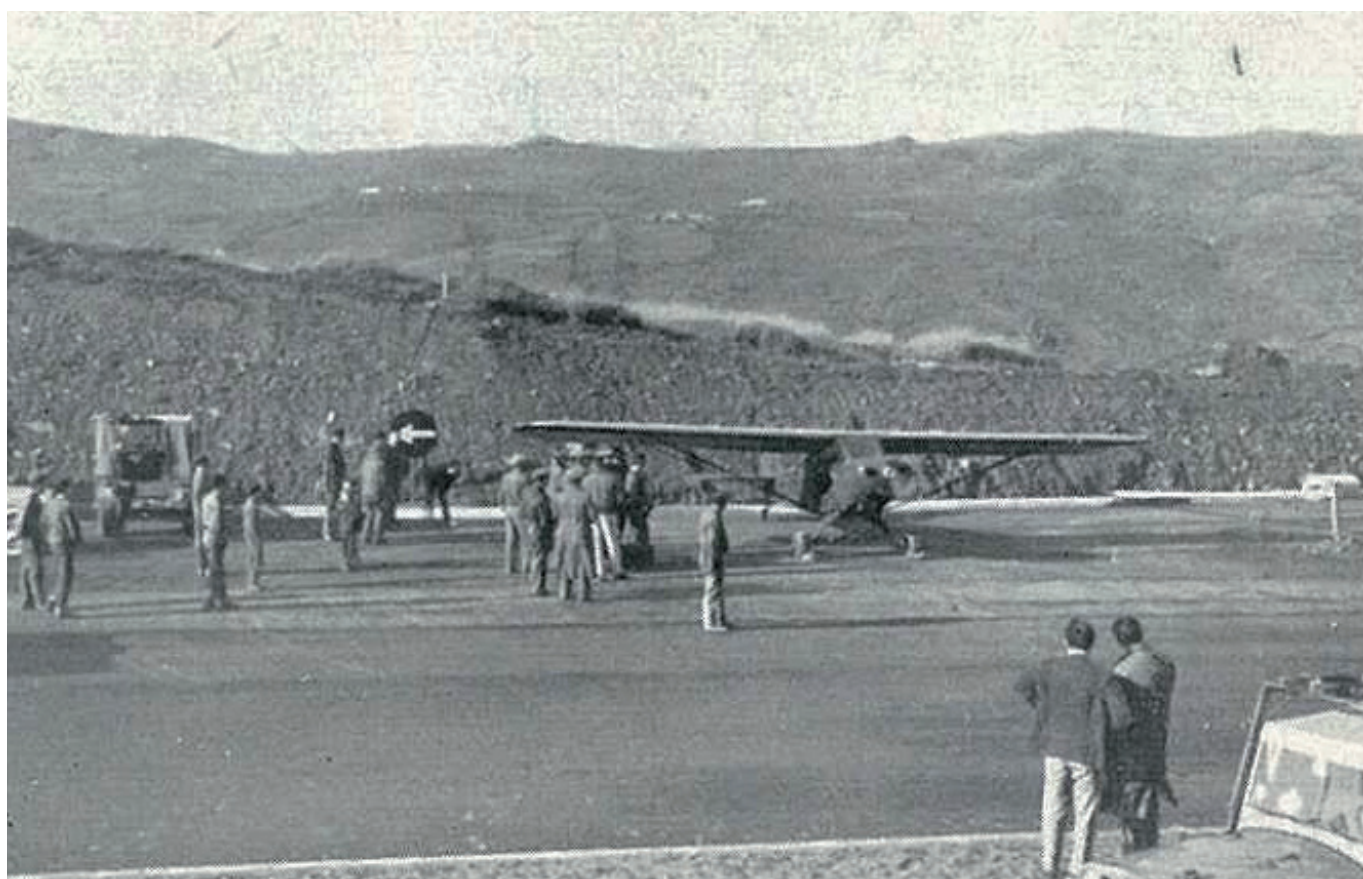


UN AEROPLANO IN AUTOSTRADA

10 novembre 1960. Quel giorno nei pressi di Pian del Voglio, sull'Appennino bolognese, accadde un fatto decisamente singolare. **Un aereo Piper, a causa di un'avaria al motore, atterrò dentro un cantiere dell'autostrada del Sole.** Fortunatamente, il tratto Firenze - Bologna non era ancora stato aperto al traffico e la manovra di emergenza ebbe esito positivo. L'aereo, con due persone a bordo, toccò terra al Km 234, il pilota fu abile ad arrestarsi prima del

viadotto, sfruttando la larghezza del parcheggio Ca'Nova. Come si vede dalle due fotografie pubblicate allora dal mensile "Autostrade" e che qui riproponiamo, la sede era già asfaltata, anche perché **l'inaugurazione di questo segmento dell'Autostrada del Sole era ormai prossima, prevista per il 3 dicembre, alla presenza del Presidente del Consiglio dei Ministri, Amintore Fanfani.** In primo piano e sullo sfondo della seconda

immagine si intravedono due vetture modello "Campagnola", il fuoristrada prodotto dalla FIAT che rappresentò la risposta italiana all'americana JEEP e che, per anni, venne utilizzato dalle nostre Forze dell'Ordine. Nei giorni successivi, il Resto del Carlino di Bologna riportò la notizia dell'aereo in Appennino, precisando che il velivolo apparteneva al 27° Reggimento Artiglieria Semovente. **Una volta riparato, il Piper riuscì anche a decollare, usando l'autostrada come pista di rientro.**



NASCE AGORÀ, LA RIVISTA DELLA MOBILITÀ DI ECCELLENZA DI AUTOSTRADE

È il nuovo magazine trimestrale di Autostrade per l'Italia dedicato al confronto su idee, esperienze e ricerca scientifica nel settore delle infrastrutture e della mobilità.

Diretto da Francesco Delzio e da Vittorio Bo è uno strumento pensato per stimolare il dibattito tra istituzioni, opinion leader e stakeholder e per creare un luogo di incontro tra idee, esperienze e ricerca scientifica. "Infrastrutture: risorsa o debito?" è il tema del primo numero che approfondisce il rapporto tra consenso e infrastrutture, con un focus particolare sul modello del Dibattito Pubblico a firma dell'A.D. Giovanni Castellucci. Agorà è in vendita nelle più importanti librerie di Roma e Milano.

Il tavolo dei relatori alla presentazione di "Agorà". A partire da destra: il moderatore, dott. Marco Panara, il Prof. Lanfranco Senn, il Presidente di Autostrade Dott. Fabio Cerchiai, l'A.D. Ing. Giovanni Castellucci, il Dott. Aurelio Regina e il Dott. Andrea Boitani.



LA TBM DI NUOVO IN MARCIA

Dopo la buona riuscita delle operazioni di rototraslazione della testa, del peso di 3.000 tonnellate, e ri-assemblaggio di tutte le sue parti, **la fresa TBM è ripartita per scavare la seconda canna della galleria Sparvo, in direzione Sud.** La talpa dovrebbe sbucare dal lato opposto a giugno 2013. Un'operazione in tempi record resa possibile, sia dall'alta tecnologia della macchina, sia dall'acquisita esperienza con il mezzo: questo mix, si prevede, potrà permettere un avanzamento con una media di 10 metri al giorno.

Un momento durante l'operazione di 'rototraslazione' della fresa TBM a Pian del Voglio.



OPERAI ITALTUNNEL, IN ARRIVO GLI STIPENDI

A seguito della richiesta a firma dell'Assessore provinciale alle Attività Produttive, Graziano Prantoni e dei sindaci di Marzabotto, Grizzana Morandi e Monzuno, **l'appaltatore del lotto 5A si è impagnato a corrispondere ai 25 lavoratori del Consorzio Italtunnel gli stipendi arretrati di luglio e agosto 2012.** I lavoratori impegnati nella costruzione del lotto della VAV in quel periodo non hanno percepito la retribuzione a causa delle difficoltà finanziarie della ditta Consorzio Stabile Italtunnel, subappaltatore del 'Lotto 5A'.

BORGONUOVO: NUOVO CASELLO E NUOVA VIABILITÀ

Lo scorso 6 dicembre a Roma presso il Ministero delle Infrastrutture si è aperta la conferenza di servizi finalizzata all'approvazione del nuovo casello di Borgonuovo. Il prossimo incontro che, si auspica, concluderà l'iter burocratico sarà il 23 gennaio. In seguito sarà possibile acquisire l'autorizzazione finale da parte del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti - Struttura di Vigilanza delle Concessioni Autostradali e poi affidare i lavori. Secondo i piani, **a 12-14 mesi dall'apertura dei cantieri, Casalecchio di Reno e Sasso Marconi avranno il casello che decongestionerà il tratto casalecchiese di Porrettana in attesa della realizzazione della Variante.**

Anno 7 - Dicembre 2012
Periodico di Autostrade per l'Italia

VARIANTE DI VALICO



Direttore responsabile
Direzione

Germana Parolini
Via Bergamini, 50
00159 Roma
tel. 06 43631

Comitato di Redazione

Gennarino Tozzi
Francesco Delzio
Francesco Casaccia
Riccardo Bicchi
Vico Bertaglia

Collaborazioni

Stefano Cellini
Giovanna De Cesare
Segest S.p.a.
Viale Cavour, 147
44121 Ferrara
tel. 0532 205455

Redazione e coordinamento

Stampa

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

www.autostrade.it

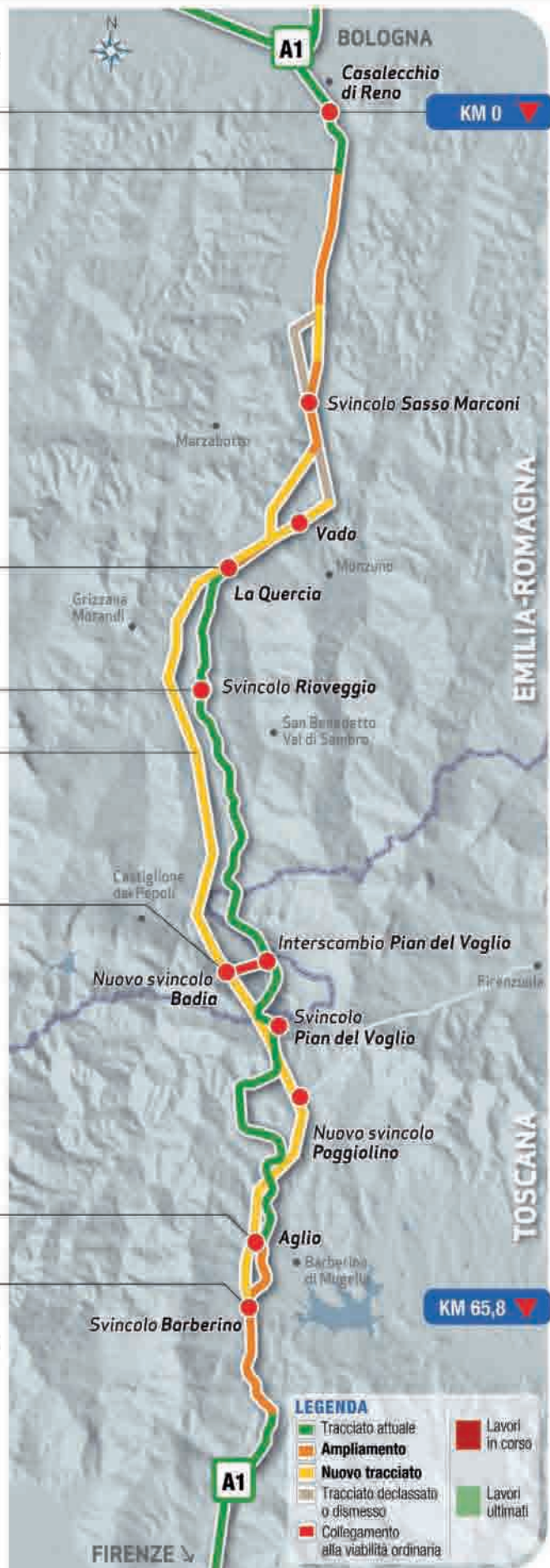
info@autostrade.it

Andato in stampa il 20/12/2012

IL PROGETTO COMPLESSIVO DELL'OPERA

VARIANTE DI VALICO **aggiornamento al 11.12.2012**

| LOTTO | Valore intervento (*) €/mln | Avanzamento al 30.11.2012 | Status | Fine Lavori | Lunghezza |
|---|--------------------------------|------------------------------|--------|-------------|----------------|
| Casalecchio - Sasso Marconi (Lotto 0) | 82,0 | 100,0 % | | 2008 | 4,1 Km |
| Sasso Marconi - La Quercia (Lotti 1, 2, 3, 4) | 546,1 | 100,0 % | | 2007 | 19,4 Km |
| La Quercia - Badia Nuova (Lotto 5A) | 375,4 | 86,2% | | 2013 | 7,6 Km |
| La Quercia - Badia Nuova (Lotto 5B) | 302,7 | 72,6% | | (1) 2014 | 3,3 Km |
| La Quercia - Badia Nuova (Lotto 6-7) | 528,3 | 55,1% | | (1) 2014 | 6,6 Km |
| Badia Nuova - Aglio Galleria di Base (Lotto 9-10-11) | 1.040,6 | 92,5% | | (1) 2013 | 11,2 Km |
| Badia Nuova - Aglio (Lotto 12 e Svincolo di Barberino) | 281,7 | 100,0% | | (2) 2011 | 4,5 Km |
| Aglio - Barberino (Lotto 13) | 336,1 | 92,1% | | (1) 2013 | 6,1 Km |
| Altre Opere sul Territorio (**) | 387,1 | 53,7% | | (3) | 3,0 Km |
| TOTALE | 3.880,0 | 82,4% | | | 65,8 Km |



(*) Stima al 11.12.2012. (**) Includono: Bretella di Firenzuola, Valorizzazione Ambientale, S.S. Val di Setta e S.S. Porrettana, Svincolo di Rioveggio, Adduttore Reno-Setta e Collettori fognari di Marzabotto, Prevm di 1^a e 2^a fase non antinquinatore e Riqualifica dell'A1 esistente tra Aglio e lo Svincolo di Barberino e i circa 3 km di adeguamento della VS10 per l'interscambio tra vecchio/nuovo tracciato (interscambio vecchio a nuovo tracciato - ex Lotto 8).

(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 Prevm di 1^a fase i lavori sono ultimati. Relativamente allo Svincolo di Rioveggio i lavori sono in corso e l'ultimazione è prevista per la metà del 2013. L'ultimazione dei rimanenti lavori è funzione delle richieste del territorio.

LEGENDA

- Tracciato attuale
- Ampliamento
- Nuovo tracciato
- Tracciato declassato o dismesso
- Collegamento alla viabilità ordinaria
- Lavori in corso
- Lavori ultimati