

**autostrade** // *per l'italia*

**Termine dei lavori di scavo  
della galleria di base  
della variante di valico**

21 dicembre 2010

Inaugurata cinquant'anni fa, l'autostrada A1 Milano-Napoli collegando il Nord al Sud del Paese ha modificato l'Italia e contribuito allo sviluppo economico e sociale del Paese..

Oggi il tratto Bologna - Firenze è caratterizzato da picchi di circa 89.000 veicoli al giorno con punte di quasi 25.000 camion e pullman: valori che rendono l'infrastruttura inadeguata alle attuali esigenze di trasporto.

La possibilità di potenziare il tratto appenninico dell'autostrada A1 era già stata presa in considerazione dal 1982, con l'emanazione della legge 531/82 "Piano decennale per la viabilità di grande comunicazione e misure di riassetto del settore autostradale", che autorizza il completamento e l'ammodernamento di itinerari di grande comunicazione.

Una prima proposta progettuale di potenziamento del tratto autostradale Bologna-Firenze viene definita dal Comitato di Esperti nominato dalla Società Autostrade. Nel giugno 1986 l'approvazione del Piano Generale dei Trasporti recepisce il potenziamento dell'autostrada.

Nel 1990, successivamente alla redazione dello Studio di Impatto Ambientale dell'opera, la Società Autostrade firma le Convenzioni con i Ministeri dei Lavori Pubblici e dell'Ambiente, le Regioni Toscana ed Emilia Romagna, l'Anas e gli Enti locali interessati per la realizzazione dell'opera.

Nel 1992 il progetto viene approvato dalle Regioni ai fini localizzativi e dall'Anas in linea tecnica.

Nel 1996 il Governo approva l'intervento di potenziamento della Bologna-Firenze.

Nel 1997 Autostrade e l'ANAS firmano la nuova convenzione, con la quale viene estesa la concessione autostradale dal 2018 al 2038 e viene assunto l'impegno a realizzare - senza alcun aggravio di tariffa - il potenziamento dell'A1 tra Firenze e Bologna con la costruzione di un nuovo tratto in variante, più moderno ed efficiente, denominato Variante di Valico.

Prende quindi il via un lungo e complesso dibattito che avrebbe ritardato la partenza dei lavori per la realizzazione dell'opera, incentrato sulla scelta dell'ipotesi progettuale migliore per l'attraversamento appenninico dell'opera, la "Variante" o la "Variantina", un tracciato alternativo più breve, ma tecnicamente non fattibile.

Solo nell'agosto 2001 con Delibera del Consiglio dei Ministri trova conferma il tracciato originario approvato dall'ANAS e dalle Regioni nel 1992 (Variante), il cui iter autorizzativo terminerà nel 2002, anno della costituzione degli Osservatori ambientali e socio-economici per la realizzazione della Variante di Valico previsti nelle convenzioni con le Regioni Emilia Romagna e Toscana, al fine di garantire il rispetto dell'impatto ambientale dell'opera.

I lavori per la realizzazione della Variante di Valico sono definitivamente partiti nel 2004; il termine è previsto per il 2013 con l'apertura al traffico dell'opera. L'iter autorizzativo dell'intero progetto di potenziamento della A1 non è ancora concluso, in quanto per la tratta Firenze Sud - Incisa è tuttora in corso la Conferenza di Servizi.

Il potenziamento dell'attraversamento appenninico fra Bologna Casalecchio e Barberino si articola in tre macro-tratte, di seguito descritte:

**Bologna Casalecchio – Sasso Marconi**

L'ampliamento da due a tre corsie più la corsia di emergenza del tratto Casalecchio - Sasso Marconi (4,1 km a monte della Variante di Valico) è stato completato nel dicembre 2009, circa 3 anni dopo l'avvio dei lavori.

**Sasso Marconi - La Quercia**

L'intervento, avviato nel 2002, è stato completato nel giugno 2007 con l'apertura al traffico dell'intera tratta. I lavori hanno permesso l'ampliamento a 3 corsie dell'autostrada attuale per circa 20 km, con numerose modifiche di tracciato in variante ed il rifacimento dello svincolo di Sasso Marconi.

**La Quercia - Barberino**

Gli interventi sui circa 43 km sono così articolati:

- realizzazione, per 37 km, di una nuova autostrada (Variante), in aggiunta a quella attuale, tra La Quercia e Aglio. Gli utenti potranno così scegliere se percorrere la nuova autostrada o quella esistente;
- realizzazione di una nuova tratta autostradale a 3 corsie dedicata al traffico in direzione Sud nella tratta tra Aglio e Barberino. L'autostrada esistente, con 4 corsie di marcia, sarà riservata al traffico in direzione nord
- realizzazione di 2 nuovi svincoli (Badia e Poggiolino) e rifacimento degli svincoli di Barberino, i cui lavori si sono completati nel maggio 2007, e di Rioveggio.

I primi cantieri sono stati aperti nel marzo del 2004; l'apertura al traffico è prevista nel 2013.

I lavori per la Variante di Valico si svolgono in uno dei territori morfologicamente e geologicamente più complessi d'Europa per la presenza di gas e formazioni geologiche instabili in sotterraneo.

Autostrade per l'Italia, per lo scavo della Galleria Sparvo, una delle opere più complesse per le caratteristiche del terreno, ha deciso di utilizzare la più moderna tecnologia a disposizione in materia di scavi meccanizzati: la Tunnel Boring Machine (TBM-EPB). La macchina impiegata è la fresa più grande mai utilizzata al Mondo e consentirà uno scavo di circa 10 metri al giorno - contro i 20/30 metri al mese ottenuti con i mezzi tradizionali - permettendo la realizzazione della galleria nella massima sicurezza. La testa di scavo infatti, agisce all'interno di una camera completamente chiusa e sigillata, il che darà modo ai minatori di lavorare al riparo, all'interno dello scudo.



Nella Convenzione Autostrade Anas del 1997, i costi per il potenziamento dell'autostrada A1 fra Bologna Casalecchio e Barberino erano stimati in 2.521 milioni di euro, valore aumentato di quasi il 50% se si fa riferimento ai costi aggiornati a dicembre 2010 (3.692 milioni di euro)

# I PRINCIPALI DATI DEL PROGETTO E LO STATO DI AVANZAMENTO

<b>Importo dei lavori</b>	<b>3.692 milioni di</b>
Lunghezza dell'intervento	66,6 Km
Nuove gallerie	25
Nuove Aree di Servizio	2
Nuovi svincoli	2

Intervento	Estensione Km	Fase dei lavori	Apertura al traffico prevista
<b>A1 3° corsia Casalecchio - S. Marconi</b>	4,1	● <b>Lavori ultimati</b>	
<b>A1 Variante di Valico</b>			
Sasso Marconi - La Quercia	19,4	● <b>Lavori ultimati</b>	
La Quercia - Barberino	43,1	▲ <b>Lavori in corso</b>	2013

**LOTTO/COMUNI COINVOLTI**

**Lotto 0**  
Casalecchio di Reno - Sasso Marconi

**Lotto 1**  
Sasso Marconi

**Lotto 2**  
Sasso Marconi

**Lotto 3**  
Marzabotto - Monzuno

**Lotto 4**  
Marzabotto - Monzuno

**Lotto 5A**  
Marzabotto - Monzuno  
Grizzana Morandi  
S. Benedetto Val di Sambro

**Lotto 5B**  
Grizzana Morandi  
S. Benedetto Val di Sambro  
Castiglione dei Pepoli

**Lotto 6-7**  
S. Benedetto Val di Sambro  
Castiglione dei Pepoli

**Lotto 8**  
S. Benedetto Val di Sambro  
Castiglione dei Pepoli  
Interscambio vecchio / nuovo tracciato

**Lotto 9**  
Castiglione dei Pepoli

**Lotto 10**  
Castiglione dei Pepoli

**Lotto 11**  
Barberino di Mugello

**Bretella di Firenzuola**

**Lotto 12**  
Barberino di Mugello

**Lotto 13**  
Barberino di Mugello

**LEGENDA**

- Tracciato attuale
- Ampliamento
- Nuovo tracciato
- Tracciato declassato o dismesso
- Collegamento alla viabilità ordinaria

