



L'INTERVENTO DEL SINDACO DI SASSO MARCONI

Pag. 3



GRIZZANA MORANDI NON SOLO AUTOSTRADE

Pag. 5

VARIANTE AL GIRO DI BOA

Lavori e investimenti hanno superato il 52% e il 54% del totale dell'opera.



L'Ing. Alberto Selleri

Nato a Mogadiscio nel 1960, **Alberto Selleri** ha una lunga esperienza professionale, in Italia e in Francia, in opere di rilievo tra cui l'alta capacità ferroviaria, il traforo del Monte Bianco, il Raccordo Autostradale della Valle d'Aosta, la Variante di Valico. Oggi è responsabile della Funzione Realizzazione Infrastrutture, nell'ambito della Direzione Operativa Sviluppo Rete di Autostrade per l'Italia.

Ingegnere, tra le tante opere di cui si occupa oggi per Autostrade, la Variante di Valico è senza dubbio quella più significativa per storia, per complessità di realizzazione, per innovazioni costruttive e tecnologiche, e per entità di investimenti. Dopo anni e anni di progetti e "stop and go" politici, ormai su tutti i lotti sono iniziati i lavori. Oggi a che punto siamo?

Anche se abbiamo aperto al traffico i primi quattro lotti, da Sasso Marconi a La Quercia, nel 2006 l'inizio dei lavori, relativamente ai vari lotti, ha subito parecchie interruzioni. Lo dimostra il fatto che il primo lotto del tratto funzionale fra La Quercia e Barberino è stato consegnato nel 2004 e l'ultimo solo a giugno del 2008.

Segue a pagina 2



LA VARIANTE VERA E PROPRIA

TRA VIADOTTI E GALLERIE

Il tratto in costruzione della VAV fra Sasso Marconi e Barberino si sviluppa per 53 Km in carreggiata sud e 47 km in carreggiata nord. Infatti il tratto tra Aglio e Barberino viene realizzato solo in direzione sud, mentre l'attuale autostrada A1 verrà utilizzata (sia la carreggiata nord che la carreggiata sud) in direzione nord, dopo essere stata opportunamente adeguata.

La Variante di Valico è un'opera complessa, sia dal punto di vista tecnico che ambientale che si sviluppa per il 56% in galleria e per il 17% in viadotto.

Le gallerie sono complessivamente più di 56 km e vengono realizzate in materiali difficili dal punto di vista geotecnico sia per il loro comportamento durante lo scavo, sia per le caratteristiche intrinseche delle formazioni attraversate, presenza di gas e venute d'acqua, sia per le dimensioni di scavo (170÷200mq), mai realizzate in materiali di questo tipo.

Ad oggi sono stati scavati quasi 29 km di gallerie e a breve inizieranno anche le ultime due: la galleria Val di Sambro e la galleria Sparvo. Per quest'ultima

Segue a pagina 2

si sta analizzando la possibilità di utilizzare una fresa di grande diametro (la più grande utilizzata fino ad ora in Europa) per avere maggiori certezze nei tempi di scavo. Sul totale dei fronti in avanzamento, si sta procedendo a circa 800 m al mese di scavo a piena sezione di galleria e come detto tali produzioni si incrementeranno con l'attivazione dei fronti mancanti.



VARIANTE DI VALICO LOTTI DA 1 A 13

Opere	Dati di Progetto	Avanzamento al 30.06.09	%
Gallerie (n. di canne)	39	16 completate 23 in esecuzione	41% completate 59% in esecuzione
Gallerie (sviluppo in km)	56,7	28,9	51%
Viadotti (sviluppo in km)	16,8	9,4	56%
Rilevati\Trincee (sviluppo in km)	27,1	16,5	61%

Le produzioni mensili sono fortemente influenzate dalle caratteristiche dei materiali di scavo: si passa, da un minimo di 10 metri al mese per un fronte in cui è necessario fermarsi ad ogni campo, cioè ogni 4-6 metri, per eseguire consolidamenti al contorno e al fronte prima di procedere con lo scavo, a punte di oltre 100 metri al mese dove è possibile l'utilizzo di esplosivo e non sono necessari interventi di preconsolidamento.

Sono già state completate le gallerie Poggio Civitella, Alteta e Lagnano e quest'anno verranno forate la galleria

Buttoli, corta ma molto difficile e la galleria Rioveglio. L'anno prossimo è in previsione la foratura della Galleria di Base, galleria simbolo della Variante di Valico per la sua lunghezza, 9 km per ogni canna.

I viadotti, complessivamente, si sviluppano per quasi 14 km fra le due carreggiate e sono tutti in avanzato stato di realizzazione. La tipologia prevalente è a sezione mista con travi in acciaio e soletta in cemento armato, mentre le fondazioni sono su pozzi di grande diametro, con profondità fino a 40 m. Le luci sono comprese fra gli 80 e i 110 m.

Il viadotto Lagaro rientra in questa tipologia, è il più lungo della Variante di Valico con i suoi quasi 1200 m per via e sarà ultimato entro l'autunno. Il viadotto Aglio, certamente l'opera più complessa dal punto di vista ingegneristico essendo una struttura in cemento armato pre-compresso tipo diwydag con luci di 140 m, pile alte fino a 90 m e una soletta di larghezza di oltre 20 m, è in esecuzione e sarà ultimato entro il prossimo inverno.

Comunque complessivamente oggi siamo ormai a metà dell'opera e procediamo speditamente su tutti i fronti di lavoro con alcune criticità che monitoriamo costantemente.

Lei ha lavorato sin dalle fasi propedeutiche di realizzazione della Variante di Valico, ai fori pilota della Galleria di Base...

La Galleria di Base è un'opera imponente quasi 9 km per senso di marcia con corsia di emergenza. È dotata di collegamenti fra le canne (by pass) ogni 300 m, di piazzole di sosta ogni 900 m ed è dotata di una centrale di ventilazione posta a metà galleria. Viene scavata tutta a piena sezione con sfondi che arrivano anche a 4 m in una formazione dove ci sono costanti emissioni di gas e quindi tutti i mezzi devono essere in assetto antideflagrante. La sezione di scavo è di oltre 170 mq e in corrispondenza delle piazzole supera i 200 mq. Oggi procediamo regolarmente su 8 fronti di scavo con produzioni mensili di circa 500 metri mese e con punte di oltre 600. Contiamo di abbattere il primo dei 4 diaframmi entro la primavera dell'anno prossimo e gli altri nei mesi successivi e questo fa sì che oggi la Galleria di Base non è più l'opera sul percorso critico della Variante di Valico, ma ha passato il testimone alle gallerie Val di Sambro e Sparvo che saranno le ultime ad essere "forate".

Ambiente e sicurezza sono ormai concetti intrinseci ad ogni progetto....

Storicamente, nella progettazione della Variante abbiamo percorso i tempi normativi comunitari per quanto riguarda l'inserimento ambientale e la sicurezza delle gallerie. Molto abbiamo fatto e facciamo giorno dopo giorno per migliorare la qualità delle opere e la sicurezza dei lavoratori impegnati nella costruzione.

L'ultima ricerca dell'European Tunnel Assessment Program sulle gallerie della rete Transeuropea ci colloca, come Paese, ad un basso livello di sicurezza.

Nel caso della Variante di Valico il problema non si pone: sono all'avanguardia, come detto. Le dotazioni civili e impiantistiche derivano dalle esperienze fatte dopo l'ammodernamento del Traforo del Monte Bianco, con una sicurezza intrinseca in più in quanto il traffico sarà, a differenza del Monte Bianco, monodirezionale. Tutte le gallerie della Variante si pongono al limite superiore della sicurezza sia rispetto alla normativa Europea che alle linee guida emanate dall'Anas.



VARIANTE DI VALICO

Anno 4 - n.14 - Agosto 2009
Periodico di Autostrade per l'Italia

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

Comitato di Redazione **Gennarino Tozzi**
Germana Parolini
Francesco Casaccia
Riccardo Bicchi
Vico Bertaglia

Collaboratori **Valerio Benincasa**
Stefano Cellini

Redazione e coordinamento **Segest S.p.a.**
Via G. Amendola, 8
40121 Bologna
tel. 051 6390912

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

www.autostrade.it info@autostrade.it

DAI DISAGI AL BENEFICIO COLLETTIVO



Con la recente inaugurazione della Nuova Porrettana, a Sasso Marconi è stato posto un ulteriore ed importante tassello nell'articolato mosaico della Variante di Valico. Dopo anni di lavori - e di inevitabili disagi, legati tanto alla difficoltà di gestire e controllare i grandi cantieri aperti sul territorio quanto alla necessità di contenere l'impatto ambientale di un'opera di simili dimensioni - il territorio sassese si presenta certamente arricchito e potenziato dalle opere e dagli interventi infrastrutturali legati alla VAV. Se da un lato automobilisti e utenti che attraversano il nostro territorio percorrendo l'A1 usufruiscono già da diversi mesi di un tracciato autostradale più moderno e funzionale, dall'altro il lavoro in sinergia svolto in questi anni da Società Autostrade e Comune, ha portato alla realizzazione di opere propedeutiche alla Variante e di particolare importanza per la viabilità locale. Oltre alla già citata Nuova Porrettana, ricordo la sistemazione di via Ponte Albano, l'apertura di nuovi cavalcavia sull'A1 a Pontecchio, la realizzazione delle rotatorie a Borgonuovo e in zona "Rupe", nonché della rotonda SP 325 Val di Setta/via Ponte Albano e di quella in prossimità del nuovo casello autostradale. Altri interventi sono poi previsti nei prossimi mesi grazie anche ai fondi messi a disposizione da Società Autostrade. Fondi che la nostra Amministrazione ha deciso di utilizzare per la realizzazione di opere finalizzate al ripristino ambientale delle aree maggiormente interessate dall'impatto dei lavori della Variante di Valico: penso al **potenziamento dei depuratori comunali di Sasso Marconi e Borgonuovo**, alla realizzazione del **collettore fognario Sasso-Vado**, all'**ampliamento delle reti distributive di gas e acqua**, al **ripristino spondale dei fiumi e delle scarpate**. Parte dei fondi verrà utilizzata per dotare il territorio di nuove **piste ciclo-pedonali**, e

parte è stata destinata a progetti collegati alla tutela e all'incremento del patrimonio socio-culturale: sono stati ad esempio finanziati progetti come il **nuovo Polo Scolastico** (il 1° stralcio) e il **recupero conservativo di Villa Ghisilieri a Colle Ameno**.

Se quindi è innegabile che la realizzazione della Variante di Valico abbia inciso notevolmente sulla quotidianità dei nostri concittadini, provocando inconvenienti e disagi - comunque gestiti e superati grazie al puntuale e costante monitoraggio svolto da Società Autostrade, dall'Amministrazione Comunale e al supporto fornito dall'Osservatorio Ambientale e Socio-Economico della Variante - è altrettanto vero che la condivisione degli obiettivi e dei progetti legati alla realizzazione delle opere compensative da parte degli Enti coinvolti, ha ripagato, almeno in parte, i sacrifici imposti alla cittadinanza. D'altra parte l'esempio di Sasso Marconi dimostra come nel nostro Paese le grandi opere - e la VAV è un'infrastruttura di profonda importanza strategica per la viabilità nazionale - si possano fare purché si riescano ad individuare e a comprendere le esigenze dei territori interessati e venga parallelamente definito un percorso progettuale condiviso con gli Enti Locali e i cittadini delle aree che per anni saranno quotidianamente chiamati a fare i conti con la presenza dei cantieri con le problematiche legate al traffico e all'inquinamento acustico e ambientale.

Stefano Mazzetti
Sindaco di Sasso Marconi

TABELLA AGGIORNAMENTO LAVORI LOTTI VARIANTE

Lotto	Lunghezza (Km)	Valore Intervento (*) €/mln	Avanzamento al 30.06.2009	Status	Fine lavori
Casalecchio - Sasso Marconi (Lotto 0)	4,1	79,8	75,0%	Lavori in corso	2009
Sasso Marconi - La Quercia (Lotti 1, 2, 3, 4)	19,4	545,8	100,0%	Lavori ultimati	2007
La Quercia - Badia Nuova (Lotto 5A)	7,6	254,9	34,6%	Lavori in corso	2011
La Quercia - Badia Nuova (Lotto 5B)	2,4	161,8	55,5%	Lavori in corso	2010
La Quercia - Badia Nuova (Lotto 6-7)	7,5	508,3	8,3%	Lavori in corso (1)	2012
Interscambio vecchio/nuovo tracciato (Lotto 8)	3,0	97,7	2,6%	Conferenza di Servizi in corso	2012
Badia Nuova - Aglio Galleria di Base (Lotto 9-10-11)	11,2	1.003,0	57,6%	Lavori in corso	2012
Badia Nuova - Aglio (Lotto 12 e Svincolo di Barberino)	4,5	298,0	69,6%	Lavori in corso (2)	2010
Aglio - Barberino (Lotto 13)	6,1	226,9	55,4%	Lavori in corso (1)	2010
Altre Opere sul Territorio (**)		332,5	42,7%	Lavori in corso	(3)
TOTALE	65,8	3.508,8	53,2%		

(*) Stima accertata al 16.07.2009.

(**) 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, 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 Rioveggio 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.

LA NUOVA PORRETTANA PASSO IMPORTANTE PER UNA VIABILITÀ ALTERNATIVA



Un'opera pubblica di rilievo per la viabilità locale: un tratto di strada a scorrimento veloce, realizzato accanto al vecchio tracciato autostradale, che alleggerisce la circolazione sulla "vecchia" SS64 Porrettana e decongestiona l'abitato di Sasso Marconi dal traffico.

È questa la Nuova Porrettana, aperta al traffico dal 30 giugno scorso e inaugurata alla presenza del Capo Compartimento ANAS Emilia-Romagna, **Lelio Russo**, del Direttore Terzo Tronco Autostrade, **Giovanni Dionisi** e delle autorità locali. L'opera è stata realizzata da Autostrade per l'Italia nel tratto tra Sasso Marconi - località Cinque Cerri - e Borgonuovo, nell'ambito del Lotto 1 della Variante di Valico.

Il nuovo tratto stradale, praticamente pronto da alcuni mesi, non poteva essere aperto a causa del sequestro giudiziario di alcune centinaia di metri di barriere spartitraffico deciso dalla Procura della Repubblica di Trento nell'ambito di un'indagine sulla ditta fornitrice delle barriere stesse.

"Questa nuova opera - ha affermato **Mauro Coletta**, Direttore dell'Ispettorato per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali dell'Anas - è il frutto della positiva collaborazione tra Anas, la società concessionaria Autostrade per l'Italia e le istituzio-

ni locali, in particolare la Prefettura di Bologna e il Comune di Sasso Marconi, e rappresenta un importante passo avanti per migliorare la viabilità dell'area bolognese e i suoi collegamenti con il sistema autostradale che necessitano comunque di altri interventi di potenziamento e di ammodernamento della rete".

Per parte sua, il Direttore Sviluppo Rete di Autostrade per l'Italia, **Gennarino Tozzi**, ha ribadito il costante impegno della società a favore del territorio. "Oggi - ha detto Tozzi - risolte le problematiche legate al sequestro, il nostro impegno prosegue con la definizione del nuovo casello di Borgonuovo, che contiamo di portare a termine in tempi brevi. Tale casello consentirà agli utenti della Nuova Porrettana un collegamento all'A1 evitando il tratto congestionato di Statale nel territorio comunale di Casalecchio di Reno, in attesa che si realizzi l'intervento di potenziamento della Nuova Porrettana compreso nel Nodo Ferrostradale di Casalecchio." Tozzi, inoltre, ha voluto esprimere il suo ringraziamento a **Marilena Fabbri**, Sindaco uscente di Sasso Marconi e attuale Consigliere Provinciale, per il ruolo determinante svolto nella risoluzione della vicenda delle barriere di sicurezza.

La Fabbri, a sua volta, ha espresso grande soddisfazione per quanto

compiuto e ha garantito il suo impegno per completare i lavori: "La firma della convenzione con Società Autostrade e ANAS per la gestione della Nuova Porrettana è stato il mio ultimo atto ufficiale da Sindaco e

ora, in qualità di Consigliere provinciale, farò tutto quello che è nelle mie possibilità perché si possa arrivare in tempi brevi al completamento della Nuova Porrettana, sostenendo con forza l'impegno delle Amministrazioni locali".

Dello stesso segno l'intervento del nuovo Sindaco di Sasso Marconi, **Stefano Mazzetti**: "L'apertura al traffico della Nuova Porrettana rappresenta il coronamento di un percorso avviato diversi anni fa, condiviso e portato avanti congiuntamente dai diversi Enti coinvolti. È grazie al loro impegno se oggi è possibile mettere a disposizione di cittadini e utenti un'arteria stradale in grado di favorire lo smaltimento del traffico locale: ringrazio quindi Autostrade, ANAS, l'Amministrazione comunale uscente, ma anche la Prefettura di Bologna e la Procura di Trento, che hanno collaborato per rendere possibile l'apertura della strada". "Siamo tuttavia consapevoli - ha concluso Mazzetti - che questo è solo il primo passo verso la creazione di una viabilità veloce nell'area compresa tra Sasso Marconi e Casalecchio di Reno. L'apertura della nuova arteria stradale fino a Borgonuovo non risolve infatti il problema del 'Nodo di Casalecchio': solo con il completamento della Nuova Porrettana fino a Casalecchio di Reno sarà

LO SAPEVATE CHE...?

Cinquant'anni fa, il 15 luglio 1959, alla presenza del Presidente della Repubblica Giovanni Gronchi, del Cardinale di Bologna Giacomo Lercaro e di altre autorità tra cui l'Amministratore Delegato di Società autostrade Fedele Cova, venne inaugurato il tratto dell'Autostrada del Sole da Modena sud a Bologna sud, che poi muterà il nome in Bologna - Casalecchio. Le carreggiate sono a due corsie separate da un semplice cordolo.

infatti possibile avere a disposizione una viabilità alternativa alla 'vecchia' SS 64 Porrettana, in grado di ridurre considerevolmente i tempi di percorrenza da e verso la città di Bologna".

La nuova variante, lunga complessivamente circa 7,5 Km, è costituita da un tratto completamente nuovo, che comprende gli svincoli di Borgonuovo, Pontecchio e Sasso Marconi - via San Lorenzo, e da un tratto preesistente, ovvero la carreggiata Sud dell'autostrada A1, dismessa a seguito dell'entrata in esercizio del nuovo viadotto autostradale Reno (e galleria Monte Mario).

Il collegamento con la SS64 Porrettana è assicurato a Nord tramite lo svincolo di Borgonuovo, che comprende una nuova rotonda di connessione alla 'vecchia' SS64, e a Sud tramite lo svincolo autostradale dismesso, che funge da collegamento con Sasso Capoluogo, in attesa del completamento di quello di via San Lorenzo. La Nuova Porrettana, inoltre, è collegata in direzione Sud al casello autostradale di Sasso Marconi - Cinque Cerri.

Per quanto riguarda la gestione operativa della nuova variante, l'asse principale e gli svincoli sono di competenza del Compartimento della Viabilità per l'Emilia-Romagna dell'ANAS, mentre la SS64, nel tratto compreso tra la nuova rotonda di Borgonuovo e la rotonda con la SP 325, è presa in carico dal Comune di Sasso Marconi, classificandosi come Strada Comunale. Lo stesso Comune ha competenza anche sui collegamenti degli svincoli della nuova Porrettana alla viabilità ordinaria.

NON SOLO AUTOSTRADE GRIZZANA MORANDI E LE OPERE PER IL TERRITORIO

Numerosi e diversificati gli interventi di riqualificazione ambientale e urbana che il Comune di Grizzana Morandi sta effettuando grazie al finanziamento proveniente dai fondi delle opere compensative per la Variante di Valico.

Il contributo complessivo di Autostrade per l'Italia ammonta a circa 14 milioni e duecentocinquanta mila euro ed oltre la metà dei lavori previsti sono già in esecuzione, anzi, alcuni sono già stati ultimati.

È sicuramente di rilievo, nel comune di Grizzana, l'ampliamento della scuola materna con la costruzione di un nuovo edificio a completamento di quello preesistente e la sistemazione dell'area circostante. Per offrire ai bambini una sede provvisoria durante questi lavori, si è ristrutturata la ex scuola elementare, per un investimento totale di oltre 1 milione di euro.

Per quanto riguarda le reti tecnologiche, a Grizzana sono stati ultimati i lavori per la posa in opera dell'estensione delle reti di acqua e gas, mentre sono tuttora in corso quelli per la realizzazione del depuratore, per oltre 2 milioni di euro. Tra le località di Monteaucuto e Ragazza e quelle di Lagaro e Ponte Locatello, invece, è stata ultimata la posa di due nuovi collettori fognari.

Altri progetti per il Comune Capoluogo riguardano l'acquisto di un immobile, situato in centro e circondato da un grande parco, che sarà interamente ristrutturato, oltre all'intervento per completare il nucleo del Campiario e realizzare il percorso pedonale di collegamento fino a Grizzana Morandi, per un totale di quasi 2 milioni di euro.

Tra i lavori già completati: la sistemazione di alcune strade di collegamento, come la Strada Elle - Ronco - Tudiano, per la quale sono stati effettuati, in particolare, interventi con micropali per sostenere la scarpata in erosione, mentre sono in corso i lavori sul tratto Monteaucuto Ragazza - Pian di Setta. Si lavorerà presto anche sui tre percorsi Puzzola - Veggio - Ca' Benassi,

Monteaucuto Ragazza - Molino Maccagnano, Tudiano - Termine, per un investimento di circa 1 milione e mezzo di euro.

Altri interventi di miglioramento delle strade riguarderanno il rifacimento della pavimentazione, dell'illuminazione e dei muretti nelle località Ca' Benassi, Tudiano, Stanco di Sotto e Tavernola, i parcheggi di Ponte Locatello e di Torrazza e la piazzola di scambio lungo la strada che collega Grizzana, Tudiano e Termine.

Numerose le opere di recupero previste, a partire da quella in corso del complesso "Caselline", che prevede la ristrutturazione degli edifici, oltre al risanamento e alla sistemazione esterna dell'area. Altri lavori della stessa tipologia saranno attivati per il Borgo Ca' di Lagaro, il Borgo Puzzola e il Borgo Veggio, per un investimento totale di oltre 1 milione di euro.



Lavori di adeguamento del manto stradale

Riqualificazione ambientale anche per il lungo fiume del torrente Setta, in particolare nel tratto che va da ponte Locatello al torrente Farnedola, dove è in corso un'importante opera di valorizzazione con finalità ricreative per la realizzazione di aree attrezzate a verde pubblico e l'adeguamento degli impianti del centro sportivo, per un totale di circa 1 milione di euro.

Infine, ma non per questo meno importanti, i lavori di bonifica ambientale, la regimazione del torrente Farnedola e la risistemazione idraulica della sinistra Vezzano, per un contributo complessivo di oltre 2 milioni di euro.

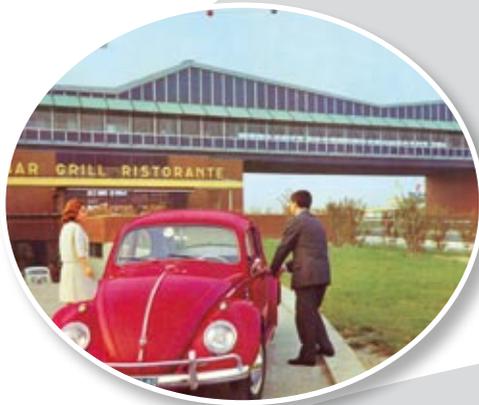
CANTAGALLO LA PORTA DELL'APPENNINO

L'Area di Servizio Cantagallo sull'Autostrada del Sole tra Casalecchio e Sasso Marconi è da sempre considerata la porta dell'Appennino. Per chi viaggia verso Firenze, la grande struttura "a ponte" segna la fine del tratto in pianura, per chi viaggia in direzione opposta, gli ultimi dossi prima degli svincoli bolognesi. Ecco alcune foto tratte dall'album dei ricordi. A partire da quella scattata il giorno dell'inaugurazione, il 29 aprile 1961. In primo piano, il posteggiatore che attende l'arrivo delle autorità per il taglio del nastro.



L'Area di Servizio prende il nome del territorio circostante, in comune di Casalecchio di Reno. Ma l'origine del termine Cantagallo è avvolta nel mistero. È certo che in un podere attiguo all'interno di una recinzione privata esiste un cippo collocato nel 1793 che indicava il confine tra i Consorzi che avevano in gestione i canali per portare a acqua dal fiume Reno alla città di Bologna.

Il progetto della costruzione "a ponte", per quei tempi avveniristica, porta la firma dell'architetto Melchiorre Bega. Il ristorante è sopra le carreggiate e le grandi vetrate permettono di pranzare osservando dall'alto il traffico che scorre. Negli anni sessanta, il contenuto numero di clienti e di veicoli circolanti, consentiva di gustarsi in tutta tranquillità un gustosissimo menù tipico che completo di dolce costava 750 lire!



Il ristorante a ponte è il secondo costruito in Italia, preceduto di un paio d'anni solo dal Pavesi di Fiorenzuola d'Arda, sempre sulla A1. Incontra subito i favori del pubblico e viene scelto come scenario per la pubblicità di nuove vetture.

Nel piazzale nord dell'Area di servizio Cantagallo c'è una piccola chiesetta con una cinquantina di posti a sedere. Voluta dalla Motta in ricordo del fondatore dell'azienda dolciaria, Angelo Motta, è ancora ben curata e a disposizione dei pellegrini di passaggio.



L'Area di Servizio Cantagallo come si presenta oggi. Da notare che molti anni fa un incendio ha provocato la modifica della struttura. I lavori per l'allargamento a tre corsie, ormai in via di ultimazione, non obbligheranno a nuove modifiche dell'edificio grazie all'ampia campata.

FLASH NEWS

DALLA VARIANTE DI VALICO

DA CASALECCHIO DI RENO A SASSO MARCONI: IN DIRITTURA D'ARRIVO LA TERZA CORSIA

Sono quasi terminati i lavori per la realizzazione della terza corsia sul tratto autostradale dell'A1 da Casalecchio di Reno a Sasso



Un'immagine della nuova terza corsia nel lotto 0.

Marconi: il completamento del lotto 0 è previsto in autunno. Da aprile a luglio sono stati completati gli impalcati dei sottovia Bazzanese, Belvedere, Puccini, Modigliani, Gamberi e Bolsenda. Numerosi anche gli interventi che hanno interessato la linea ferroviaria Bologna – Pistoia, dove è stata terminata la prima parte della galleria artificiale Ceretolo ed è stato realizzato oltre il 50% di quella di Calzavecchio, oltre ad essere stata messa in esercizio la nuova opera a servizio della linea ferroviaria Bologna - Vignola. Tenendo fede agli impegni di contenimento delle chiusure autostradali, per le operazioni di varo della copertura della galleria artificiale Ceretolo, è stata utilizzata una particolare tecnica che ha consentito di eliminare totalmente le chiusure autostradali; analogamente per la copertura della Galleria Calzavecchio, una volta

completate le pavimentazioni nella carreggiata nord, si è potuto procedere alacremente con i vari delle travi senza la necessità di ulteriori chiusure. Grazie all'impegno di tutte le maestranze e di tutto il personale tecnico impegnato, unito alla collaborazione degli Enti Locali coinvolti, durante il periodo estivo, interessato da una maggiore intensità di traffico, il tratto autostradale Casalecchio Reno – Sasso Marconi è stato fruibile in entrambe le direzioni a due corsie di marcia più emergenza, senza le deviazioni necessarie per le varie fasi di lavoro. Una misura decisa da Autostrade per l'Italia per favorire la fluidità del traffico ed aumentare la sicurezza degli automobilisti durante gli esodi estivi.

AVVIO POSITIVO PER IL SISTEMA REPAC

Il progetto sperimentale Repac è stato avviato con successo sul Lotto 5B della VAV. Qui sono state collocate tre postazioni per



Il sistema Repac in funzione.

la rilevazione delle presenze: le prime due sono state posizionate all'interno delle aree di cantiere, mentre la terza è stata installata presso la sala mensa del Campo Base per gli operai che alloggiano nel Campo. Risolte alcune piccole problematiche emerse in fase di installazione, in primo luogo

quelle relative alla trasmissione dei dati al server di gestione, dovute alla cattiva ricezione del segnale nei luoghi di cantiere, si è proceduto al collaudo di tutte le apparecchiature, che ha avuto esito positivo.

È stato effettuato anche l'accreditamento degli operai, ai quali sono stati consegnati i badge personali non falsificabili. Sarà garantito l'aggiornamento costante del sito web dedicato, che è caratterizzato dalla possibilità per gli organismi di vigilanza di registrarsi e monitorare le presenze in cantiere in tempo reale. Autostrade per l'Italia, promotrice dell'iniziativa insieme alla Regione Emilia-Romagna ed alla Provincia di Bologna, assicurerà il coordinamento delle attività di cantiere con quelle di gestione, monitorando la sperimentazione e implementando il sistema, se risulterà necessario.

L'inizio della sperimentazione è stato comunicato ufficialmente alla recente riunione del Tavolo per la Sicurezza della Provincia di Bologna.

VARO DEL VIADOTTO FIUMICELLO

Non capita tutti i giorni di poter assistere all'"assemblaggio" di un'opera ciclopica. Così, il 28 maggio scorso, una delegazione della giunta del Comune di Barberino del Mugello, con il sindaco Luchi, e dei tecnici della ASL di Borgo San Lorenzo, hanno presenziato alle operazioni finali di varo del viadotto Fiumicello, nell'ambito degli interventi previsti dal Lotto 12. L'ultima fase di realizzazione dell'opera - una struttura metallica di circa 3.000 tonnellate di peso totale, il cui montaggio era iniziato nel gennaio scorso



Un momento del varo del viadotto Fiumicello

(mediante due vari longitudinali di punta effettuati in contemporanea, rispettivamente dal lato Bologna e dal lato Firenze) - ha visto il varo dal basso dei conci "chiave" collocati tra le pile centrali 5 e 6, ovvero gli elementi situati alla sommità degli archi del viadotto, destinati a chiudere l'intero impalcato. I conci chiave, dato il loro peso complessivo di circa 180 tonnellate, sono stati assemblati a terra e issati attraverso due autogru della portata di 250 e 300 tonnellate.

I PREMI PER LA SICUREZZA DI GIUGNO

Durante l'ultima riunione della Commissione Sicurezza dei lotti 6 e 7, presieduta dall'Ing. Francesca Fatteschi e tenutasi a Pian del Voglio, è stato comunicato che il premio per il comportamento virtuoso nell'applicazione dei principi di sicurezza sul lavoro per il mese di giugno è stato assegnato al preposto Luigi Buttarel dell'impresa Toto.

ULTIM'ORA

È stato completato il varo del viadotto Lagaro nel lotto 5B. Il viadotto, realizzato dall'impresa CMB e costato circa 50 milioni di euro, è il più lungo della Variante di Valico, con i suoi 1200 m per carreggiata e un peso complessivo di 15.000 tonnellate distribuito su 12 campate, di cui 7 da 100 m, 3 da 120 m e 2 da 70 m. Il varo delle carpenterie è iniziato a maggio 2008 ed è finito nel luglio 2009.

IL PROGETTO COMPLESSIVO DELL'OPERA

-  *Tracciato attuale*
-  *Ampliamento*
-  *Nuovo tracciato*
-  *Tracciato declassato e/o dismesso*
-  *Collegamenti alla viabilità ordinaria*

- 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
- Lotti 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

