



GALLERIA SPARVO: LA FRESA È PRONTA PER LO SCAVO

Pag. 4



PRESENTAZIONE DEL NUOVO CASELLO A BORGONUOVO

Pag. 5

VARIANTE D1 VALICO

autostrade//per l'italia

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

PERIODICO DI AUTOSTRADIE PER L'ITALIA

ANNO 6

Settembre 2011

n°25



L'Ing. Alberto Selli

IL DIRETTORE OPERATIVO PROGETTAZIONE ED ESECUZIONE LAVORI DI SPEA, INGEGNER ALBERTO SELLI, HA FATTO IL PUNTO DELLA SITUAZIONE NEI CANTIERI DELLA VAV RISPONDENDO AD ALCUNE NOSTRE DOMANDE.

Ing. Selli, l'avvio dello scavo della Galleria Sparvo con la fresa TBM più grande del mondo rappresenta un momento cruciale in questa fase dei lavori, ma qual è lo stato di avanzamento sul tracciato complessivo?

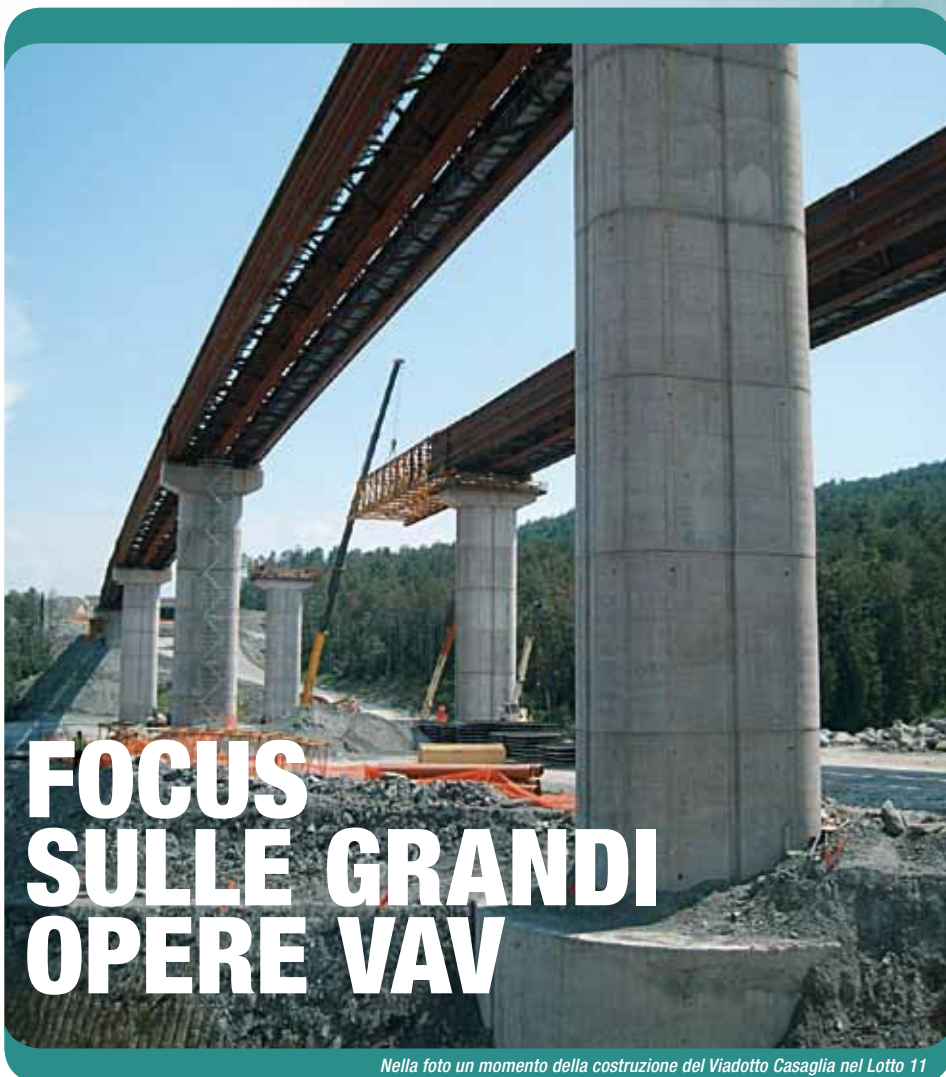
Nella VAV le gallerie coprono il 65% del totale del tracciato, mentre i viadotti circa il 18%. Ad oggi sono già stati scavati oltre l'83% delle gallerie, pochi giorni fa, è stato abbattuto un altro diaframma, quello della galleria Manganaccia ed entro i primi mesi del prossimo anno contiamo di completare anche la galleria Grizzana e la galleria Quercia. Rimangono così da ultimare solamente la galleria Sparvo, da scavare con la fresa, e la galleria Val di Sambro.

Quali sono state le principali complessità affrontate durante questi anni di cantieri?

Le complessità affrontate sono state tante e di particolare difficoltà ingegneristica, viste le caratteristiche geologiche e morfologiche del territorio attraversato.

Certamente la principale è legata alle dimensioni eccezionali degli scavi delle gallerie (fra i 180 e i 220 mq) che, unite alle scarse caratteristiche geomeccaniche dei terreni, hanno reso necessario prestare

Segue a pagina 2



FOCUS SULLE GRANDI OPERE VAV

Nella foto un momento della costruzione del Viadotto Casaglia nel Lotto 11

I 18 VIADOTTI CHE ACCORCIANO LE DISTANZE TRA BOLOGNA E FIRENZE

I viadotti sono una parte consistente del tracciato del nuovo collegamento tra Bologna e Firenze (18%) e sono le infrastrutture che più risaltano agli occhi di chi attraversa l'Appennino tosco-emiliano. La conformazione geologica e l'aspetto estetico sono solo alcuni dei motivi per cui queste opere hanno richiesto grande cura fin dalla fase di progettazione e richiedono, oggi, l'impiego delle tecnologie più avanzate per poter realizzare costruzioni solide in minor tempo e tutelare i lavoratori nei cantieri.

A oggi oltre l'86% del totale del tragitto sopraelevato è stato portato a termine e nei prossimi mesi si completerà il varo degli impalcati dei viadotti Quercia nord e Sparvo: così tutti i viadotti della nuova arteria, non ultimo il Viadotto Aglio, una delle opere simbolo della VAV, saranno ultimati.

Segue a pagina 2

particolare attenzione nelle fasi di scavo e la messa a punto di un sistema di monitoraggio continuo dei fronti per definire le sezioni di intervento e di consolidamento adeguate.

A questo poi dobbiamo aggiungere la necessità di lavorare con attrezzature in assetto antideflagrante a causa della presenza di "grisou" (metano) nelle rocce, problema, quest'ultimo che, nel caso della galleria Sparvo, si è deciso di affrontare con l'impiego della fresa che oltre ad essere la più grande al mondo è anche l'unica attrezzata per poter scavare in materiali grisutosi.

E quali le soddisfazioni più grandi?

Le soddisfazioni in questi anni sono state molteplici e ovviamente la più grande è il completamento dell'ultima opera. Tra tutte, certamente l'abbattimento dell'ultimo diaframma della Galleria di Base, opera simbolo della VAV per la sua lunghezza di circa 20.000 m complessivi. È stato un momento di grande soddisfazione, così come l'arrivo della EPB più grande del mondo per lo scavo della galleria Sparvo che ci aspettiamo di vedere presto all'opera.

Sicurezza in cantiere. Che influenza ha sull'andamento dei lavori?

Ricordo intanto che un grande risultato per la riduzione degli infortuni è stato ottenuto anche grazie alla novità assoluta, voluta da Autostrade per l'Italia, di premiare i comportamenti virtuosi delle maestranze.

La sicurezza è una questione trasversale rispetto all'organizzazione aziendale: incide su tutti i processi.

Nei cantieri può presentare un aspetto immediatamente visibile: i lavoratori dotati di attrezzature adeguate (elmetto, vestiario ad alta visibilità, calzature di sicurezza e tutto l'insieme di dispositivi di protezione individuale), ma è anche, e principalmente, il prodotto di una organizzazione dell'azienda prima, e del cantiere di conseguenza, gestita con competenza e pianificazione. Si tratta di sapere in anticipo i lavori che dovranno essere eseguiti, per potersi attrezzare con le necessarie competenze e con le attrezzature idonee al compito.

Con questo proposito in mente, SPEA ha definito un sistema rigoroso per la gestione della programmazione delle attività e per il controllo dell'organizzazione delle imprese, che l'appaltatore è tenuto a rispettare e a fare rispettare ai propri subaffidatari.

Quali sono i risultati?

Questo sistema, pur oneroso in termini di organizzazione aziendale, sta mostrando i suoi frutti oltre che in termini di abbattimento degli indici infortunistici, anche dal punto di vista della resa della produzione.

D'altro canto, le situazioni che si sono dimostrate inadeguate sotto il profilo della produzione, sono state preannunciate da problemi in relazione alla sicurezza e all'organizzazione.

Da ciò si può trarre una morale: è assai improbabile che imprese carenti sotto il punto di vista della sicurezza realizzino performance sopra la media di produzione. L'esperienza dimostra, invece, che chi sa organizzarsi adeguatamente - sotto il profilo della sicurezza - ha prestazioni molto più affidabili.

In sostanza, per sintetizzare la risposta alla domanda precedente: l'organizzazione di un sistema per la gestione della sicurezza nel cantiere, adeguato al livello della sfida intrapresa, ha sicuramente un effetto positivo sull'andamento dei lavori.



Continua da pagina 1

FOCUS SULLE GRANDI OPERE VAV

I 18 viadotti che accorciano le distanze tra Bologna e Firenze

Ma, tornando alla loro progettazione, occorre ricordare che sono state sviluppate delle linee guida che, sulla base del tracciato e della morfologia del terreno, hanno individuato standard progettuali di elevato livello.

“Così - ha spiegato l'Ing. Sella, responsabile della Funzione Realizzazione Infrastrutture di Spea - nonostante l'ancora tiepido interesse di allora nei confronti delle tematiche “sismiche”, l'intera progettazione delle opere fu sviluppata, fin dai primi calcoli preliminari, alla luce dei moderni criteri proposti dall'Eurocodice 8 in materia di protezione sismica.”

Tale scelta, strategica alla luce della recente evoluzione del quadro normativo nazionale, ha caratterizzato per intero la progettazione dei ponti e viadotti della VAV. Questo è avvenuto sia attraverso l'impiego di particolari schemi statici, come quelli del Viadotto Reno e del Viadotto Aglio, sia con l'adozione di sistemi di vincolo innovativi che con tecnologie dai nomi complicati che elevano al massimo livello la stabilità delle strutture: il metodo “shock transmitter”, apparecchiature dissipative elastoviscose, fino ad arrivare ai moderni sistemi “a pendolo frizionale” che, equipaggiano



Nella foto grande: uno scorcio del Viadotto Aglio. Nella foto piccola: una panoramica del Viadotto Lagaro



il Viadotto Molino di Setta, tra le prime opere di grandi dimensioni in Italia sulle quali esso viene applicato. Tecnologie ancora diverse, necessarie a minimizzare le interferenze con il terreno e, nel contempo, a garantire i massimi livelli di sicurezza per il personale coinvolto, sono state applicate per le azioni di varo. Per quanto riguarda la foggia di questi giganti delle infrastrutture, la tipologia più diffusa tra ponti e viadotti della VAV è la struttura mista con travi in acciaio e soletta in calcestruzzo, caratterizzata da luci che raggiungono i 100 m (con luci massime di 120 m sul Viadotto Sparvo) e da lunghezze medie delle strutture di circa 600 m. Poi ci sono eccezioni come il Viadotto Aglio (vedi Newsletter VAV n.19, 2010) che ha luce massima di circa 145 metri, e il Viadotto Lagaro che, con uno sviluppo pari a circa 1.200 m, è il più lungo della Variante di Valico. Di seguito, un approfondimento sulle dimensioni e lo stato di avanzamento di tutti i viadotti della Variante di Valico.

TUTTI I VIADOTTI TRA **BOLOGNA E FIRENZE**

LOTTO	Viadotto	Lunghezza [m]	Stato dei lavori
5A	Viadotto Quercia Nord	844	In corso il varo
	Viadotto Quercia Sud	342	Ultimato
	Viadotto Rio Elle Nord e Sud	40 + 40	Ultimato
	Viadotto Casino Nord e Sud	40 + 40	Ultimato
	Viadotto Rioveggio Nord e Sud	300 + 673	Ultimato
	Viadotto Pian di Setta	677	Ultimato
5B	Viadotto Lagaro Nord e Sud	1.155 + 1.191	Ultimato
6/7	Viadotto Sparvo Nord	529	In corso il varo
	Viadotto Sparvo Sud	456	Non ultimato
	Viadotto Molino di Setta Nord e Sud	565 + 492	Ultimato
9	Viadotto Badia Nuova Nord e Sud	320 + 320	Ultimato
	Viadotto Setta 1 Nord e Sud	295 + 215	Ultimato
	Viadotto Setta 2 Nord e Sud	63 + 62	Ultimato
11	Viadotto Casaglia Nord e Sud	560 + 560	Ultimato
	Viadotto Bollone Nord e Sud	527 + 432	Ultimato
12	Viadotto Navale Nord e Sud	295 + 284	Ultimato
	Viadotto Fiumicello Nord	703	Ultimato
	Viadotto Fiumicello Sud	225	Ultimato
13	Viadotto Lora	420	Ultimato
	Viadotto Sieve	300	Ultimato
	TOTALE VIADOTTI NON ULTIMATI	1.829	
TOTALE VIADOTTI ULTIMATI	12.034		
TOTALE	13.863		

Via allo scavo della Galleria Sparvo: ci pensa la talpa più grande del mondo



I 50 motori che alimentano la fresa TBM più grande al mondo sono entrati in funzione, per la prima volta, davanti a un pubblico in trepidante attesa, di fronte all'imbocco della Galleria Sparvo che, grazie allo scavo meccanizzato, sarà terminata in tempi record, con 10 metri di avanzamento al giorno.



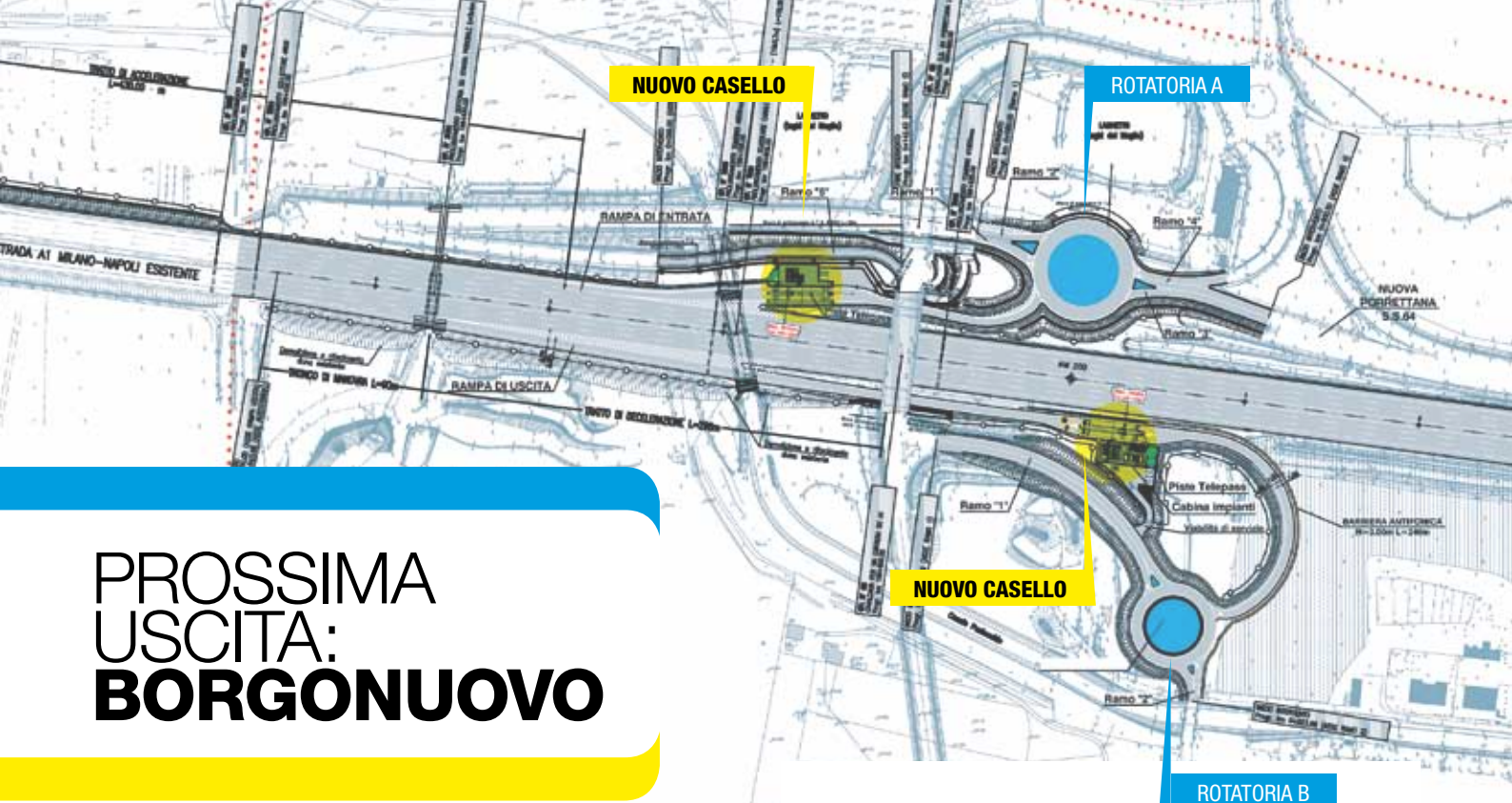
Nella foto grande: l'Arch. Coletta, Alfonso Toto e l'Ing. Tozzi avviano insieme la fresa TBM.
Nella foto piccola: l'Ing. Gennarino Tozzi interviene durante la cerimonia inaugurale.

Sono stati il Condirettore Generale Sviluppo Rete Gennarino Tozzi, Mauro Coletta, Direttore Ivca/Anas, e Alfonso Toto, AD della Toto costruzioni Spa, a premere insieme il pulsante d'avvio. **“Stiamo rappresentando l'Italia migliore nel campo dell'ingegneria mondiale, grazie a un lavoro congiunto** che vede riuniti in un'unica squadra, insieme ad Autostrade per l'Italia, l'Anas, le istituzioni, gli enti territoriali, le imprese e le maestranze. Abbiamo scelto di utilizzare questa fresa per lo scavo della Galleria Sparvo per favorire lo sviluppo di un progetto necessario e perseguire l'obiettivo di inaugurare la VAV nel 2013. Durante la fase progettuale abbiamo incontrato un imprenditore illuminato che ci ha seguito e ha investito nella macchina che **inizia ora a scavare i 4,9 km complessivi di tunnel.**”

Queste le parole dell'Ing. Tozzi, seguite da un intervento dell'Arch. Mauro Coletta: **“Oggi si inizia a contare il tempo che ci separa dall'apertura della Variante di Valico, che sarà entro il 2013.** Dobbiamo mettercela tutta.”

Sul palco allestito accanto all'imponente macchinario si sono poi succeduti l'Ing. Zedda, Direttore tecnico dei lavori, il Sindaco di Castiglione dei Pepoli Daniela Aureli, l'Assessore Provinciale ai lavori pubblici Maria Bernardetta Chiusoli, l'Amministratore Delegato Alfonso Toto e i rappresentanti della tedesca Herrenknecht (ditta costruttrice della fresa).

Dai diversi interventi è emerso un pensiero comune: in un momento di stallo dell'economia e dei processi attuativi, è proprio la volontà congiunta di molti soggetti diversi di mettersi intorno a un tavolo per realizzare davvero qualcosa di grande a rendere possibile la costruzione di un'infrastruttura necessaria a tutta l'Italia. E, come a rafforzare questo concetto, la cerimonia si è conclusa sulle note dell'Inno di Mameli, mentre un grande applauso accoglieva i primi movimenti della fresa, pronta a scavare la Galleria Sparvo, assistita da **quattro squadre di lavoratori (circa 120 uomini in tutto) che si alterneranno in un ciclo continuo di 24 ore al giorno, 7 giorni alla settimana.**



PROSSIMA USCITA: BORGONUOVO

“A essere pessimisti i cantieri potranno partire in autunno 2012 e, se i lavori saranno affidati direttamente a Pavimental, la controllata di Autostrade per l'Italia, si potrà inaugurare il nuovo casello tra due anni.”

È la stima dell'Ing. Sabatino Fusco, responsabile lavori di Autostrade per l'Italia, intervenuto, insieme a Stefano Mazzetti, Sindaco di Sasso Marconi e all'Assessore ai lavori pubblici Andrea Mantovani, alla prima presentazione pubblica del progetto definitivo del Casello di Borgonuovo.

Il sindaco Mazzetti ha sottolineato come l'Amministrazione Comunale si stia impegnando insieme ad Autostrade per l'Italia ad attuare il progetto: il Comune di Sasso Marconi condivide con i propri cittadini la volontà di realizzare il nuovo casello, unica soluzione per poter decongestionare il traffico intenso che si riversa quotidianamente sulla Porrettana in direzione sud, almeno fino a quando non saranno avviati i lavori del “nodo di Casalecchio” e finché l'A1 non sarà collegata in modo diretto alla tangenziale e alle altre vie di scorrimento veloce.

Il progetto definitivo, presentato dall'Ing. Fusco, minimizza, rispetto alle precedenti versioni, l'impatto ambientale e urbanistico; prevede due nuove rotonde ai due lati della SS 64, all'altezza del cavalcavia che collega la nuova e la vecchia Porrettana. Queste

ultime permetteranno l'ingresso ai due caselli, posti in posizione intermedia tra il casello di Casalecchio e quello dei “5 Cerri”, e regolati, in entrata e uscita, esclusivamente da Telepass. Rispetto al pedaggio attraverso telepass si stanno valutando le agevolazioni per i cittadini e le imprese interessate dalla realizzazione del nuovo casello.

Alla seconda presentazione pubblica tenutasi a Casalecchio di Reno erano presenti il Vicepresidente della Provincia Giacomo Venturi, il Sindaco Simone Gamberini e l'Ing. Fusco il quale è intervenuto rassicurando la platea sul fatto che “Autostrade farà di tutto per avviare il cantiere e chiuderlo in tempi brevi”; ha poi concluso ricordando i vantaggi che il nuovo casello apporterà alla viabilità: **“diminuzione di circa il 31% di traffico pesante e del 24% del traffico leggero** che oggi congestiona la Porrettana tra Sasso Marconi e Casalecchio di Reno, diminuendo conseguentemente le emissioni di CO2”.

- ★ **ROTATORIA A**, le cui dimensioni derivano dalla necessità di ridurre il più possibile l'interferenza con l'area naturalistica del Lago del Maglio.
- ★ **ROTATORIA B** la cui configurazione deriva dall'esigenza di far rientrare il progetto all'interno degli spazi tra l'Autostrada A1 esistente, il Canale Pontecchio e Via Cartiera.
- ★ **IL NUOVO CASELLO** sarà costituito da due porte per piazzale, ad elevata automazione con sole piste Telepass.



Nella foto in alto: l'Assessore Mantovani, il Sindaco Mazzetti e l'Ing. Fusco spiegano il nuovo casello alla cittadinanza. Nella foto in basso: il Sindaco di Sasso Marconi Stefano Mazzetti.

OPERE COMPENSATIVE IN TOSCANA ED EMILIA



Via Provinciale e Via Falcone e Borsellino. Quest'incrocio, tra una strada urbana e una via provinciale ad alto flusso di traffico, necessita di un intervento che consenta di mettere in sicurezza pedoni e ciclisti, per mezzo di strumenti di rallentamento della velocità (la nuova rotonda), attraversamenti pedonali, nuovi marciapiedi e dispositivi di facilitazione per disabili. La durata prevista per il cantiere è di 4 mesi, durante i quali verrà realizzato anche un ampliamento delle aree verdi di contorno.



Fondi VAV per l'ecoturismo

È stata realizzata una pista ciclabile ecoturistica che, affiancando il corso del fiume Sieve collega Borgo San Lorenzo e Vicchio, inserendosi nell'ambito del progetto generale della Comunità Montana del Mugello per il collegamento tra il lago di Bilancino e la rete di piste prevista sull'Arno. Un investimento di 870 mila euro, di cui 465 mila finanziati da Autostrade per l'Italia, con l'obiettivo di permettere l'accesso e l'uso turistico-ricreativo del fiume. Il tratto tra Borgo San Lorenzo e Sagginale sulla sponda sinistra del fiume Sieve ha una lunghezza complessiva pari a 3.787 metri, mentre il percorso, in destra Sieve, è lungo 5.163 m. La pista ha in media una larghezza di 1,8 metri.



Tavarnuzze. 1 milione e 800 mila euro per la nuova Piazza

Sono una parte dei fondi stanziati da Autostrade per l'Italia (per un totale di 7.300.000 euro) per finanziare la realizzazione di una vasta area verde, denominata Parco Pali, che riqualificherà il cuore di Tavarnuzze, la più importante frazione del Comune di Impruneta. L'accordo è stato siglato, alla presenza del Condirettore Generale Sviluppo rete di Autostrade per l'Italia, Gennarino Tozzi e il Sindaco Ida Beneforti Gigli, proprio nel centro cittadino, in un'assemblea pubblica organizzata sotto il loggiato del Pellegrino. "È un risultato importantissimo – ha spiegato il Sindaco – che mantenendo un adeguato livello progettuale del parco assicura anche il rifacimento della piazza di Tavarnuzze."

Castiglione dei Pepoli: un edificio, tante iniziative

"Vorremmo che diventasse una specie di faro al centro del paese, un luogo capace di attrarre persone grazie agli avvenimenti sportivi e culturali che può ospitare" – ha spiegato il Sindaco Daniela Aureli parlando del nuovo Palazzetto polivalente costruito nel Comune di Castiglione dei Pepoli grazie ai fondi VAV per le opere compensative. L'edificio, costato 1,2 milioni di euro, ha 200 posti a sedere e può contenere circa 500 posti, è dotato di palco, impianti tecnologici, canestri ad abbassamento automatico e ospita molti corsi sportivi tra cui pallacanestro, pallavolo, ballo e pugilato, oltre ad essere sede dell'associazione "Parco dei Laghi" e del Circolo Tennis. Il palazzetto polivalente, a pochi mesi dalla sua inaugurazione, ha già ospitato tante iniziative, non solo sportive, come assemblee pubbliche, eventi benefici e manifestazioni culturali di richiamo regionale, come "Montagna in giallo".



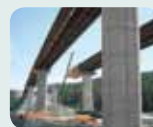
Una nuova rotonda a San Piero a Sieve

Con 170.000 euro provenienti dai fondi VAV sarà realizzata un'opera essenziale per la messa in sicurezza e la riqualificazione di un tratto stradale di San Piero a Sieve, comune della provincia fiorentina. Nell'ambito del progetto di messa in sicurezza di tutta la Via Provinciale è stato, infatti, avviato il procedimento di gara per l'assegnazione dei lavori per la nuova rotonda all'intersezione tra

In alto: due foto della pista ciclabile a Borgo San Lorenzo. In basso a sinistra: il progetto per la rotonda di San Piero a Sieve. Al centro: l'esposizione del progetto per la nuova Piazza a Tavarnuzze. A destra: il nuovo Palazzotto di Castiglione dei Pepoli.

Anno 6 – n.25 - Settembre 2011
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

info@autostrade.it

IL PUNTO SULLA NUOVA BAZZANESE

La strada tanto attesa dai territori della Provincia meridionale di Bologna sarà pronta nel 2015. Il consigliere provinciale Mario Sorbi ha così scandito le fasi di realizzazione dell'opera: approvazione del progetto definitivo entro il 31 dicembre prossimo, acquisizione delle aree, approvazione del progetto esecutivo e cantierizzazione, entro dicembre 2012. La Nuova Bazzanese dovrebbe essere tra le poche opere a salvarsi dai tagli finanziari che, a causa della crisi economica, si stanno abbattendo su molti progetti infrastrutturali, poiché interamente finanziata da una società privata: Autostrade per l'Italia.

IL MUGELLO APPROVA IL BILANCIO E ANNUNCIA L'UNIONE DEI COMUNI

Recentemente si è riunita l'assemblea consigliare della Comunità Montana del Mugello per approvare il bilancio

preventivo 2011. Tra il piano di investimenti (5 milioni di euro di spese correnti e oltre 7 milioni di euro in conto capitale) figurano particolari progetti nei comparti delle infrastrutture, del recupero ambientale e dell'efficienza energetica e, fa sapere il Presidente Tagliaferri, gran parte degli interventi saranno finanziati con i fondi della Variante di Valico. Il Presidente ha inoltre accennato ai prossimi obiettivi della Comunità: uniformarsi alla linea istituzionale indicata dalla Regione, che prevede il passaggio istituzionale da Comunità Montana a Unione dei Comuni.

NUOVA OPERA PER IL TERRITORIO A CASALECCHIO

Al via la realizzazione di una nuova pista pedonale e ciclabile a Casalecchio che collegherà via Micca a via Ronzani. Il progetto del valore di 170 mila euro, interamente finanziato con i fondi VAV per le opere compensative, agevererà il

collegamento tra il centro cittadino, San Biagio, il centro sportivo Allende e il complesso residenziale che sarà realizzato nell'ex cava Sapaba.

NODO DI FIRENZE: APERTA LA GALLERIA POZZOLATICO

La galleria Pozzolatico è su tre corsie, lunga 2.300 metri, situata nel lotto 7 della tratta dell'A1 tra Firenze Nord e Firenze Sud. La sua apertura consente di diluire l'intenso flusso di traffico coincidente con l'esodo estivo.

Per realizzare questo tunnel di 16.70 m di diametro, costato

92 milioni di euro, sono stati impiegati in media 80 operai al giorno, in un ciclo di lavoro continuo 24 ore su 24, 7 giorni su 7.

APERTA LA TERZA CORSIA TRA FIRENZE NORD E FIRENZE SUD

Una soluzione attesa che arriva proprio vicino alle partenze dei vacanzieri.

Sarà così possibile percorrere i 20 km tra Peretola e Bagno a Ripoli in 15 minuti, anche grazie alle 5 nuove gallerie dotate di sistemi high-tech.

ULTIM'ORA

Autostrade per l'Italia, Provincia di Bologna, Azienda USL, Direzione provinciale del Lavoro, INAIL, sindacati e aziende appaltatrici hanno sottoscritto l'accordo per l'applicazione del sistema REPAC (Registratore presenze autorizzate nei cantieri).

Si tratta di un dispositivo elettronico per il controllo informatizzato delle presenze nei cantieri della VAV che permetterà una corretta gestione degli orari di lavoro e delle turnazioni all'interno dei cantieri della VAV, per evitare che il prolungamento eccessivo dell'orario di lavoro influenzi negativamente le condizioni di sicurezza.

TABELLA AGGIORNAMENTO LAVORI LOTTI VARIANTE



Lotto	Lunghezza (Km)	Valore Intervento (*) €/mln	Avanzamento al 30.06.2011 (**)	Status (1)	Fine lavori
Casalecchio - Sasso Marconi (Lotto 0)	4,1	82,0	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	326,8	78,2 %	Lavori in corso (1)	2012
La Quercia - Badia Nuova (Lotto 5B)	3,3	222,6	71,2 %	Lavori in corso (1)	2013
La Quercia - Badia Nuova (Lotto 6-7)	6,6	477,6	29,4 %	Lavori in corso (1)	2013
Interscambio vecchio/nuovo tracciato (Lotto 8)	3,0	53,3	5,0 %	Lavori in corso (4)	2012
Badia Nuova - Aglio Galleria di Base (Lotto 9-10-11)	11,2	1.016,8	85,4 %	Lavori in corso	2012
Badia Nuova - Aglio (Lotto 12 e Svincolo di Barberino)	4,5	281,5	93,2 %	Lavori ultimati	2011
Aglio - Barberino (Lotto 13)	6,1	336,1	80,7 %	Lavori in corso (1)	2012
Altre Opere sul Territorio (**)		356,5	52,6 %	Lavori in corso	(3)
TOTALE	65,8	3.699,4	74,7 %		

(*) Stima accertata al 07.07.2011. (**) 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^a e 2^a fase non antirumore e Riqualfica dell'A1 esistente tra Aglio e lo Svincolo di Barberino. (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^a fase i lavori sono ultimati. Relativamente ai lavori di riqualfica dell'A1 esistente tra Aglio e lo Svincolo di Barberino è in corso la redazione del progetto. Relativamente allo Svincolo di Rioveggio i lavori sono in corso e l'ultimazione dei lavori è prevista nel 2011. L'ultimazione dei rimanenti lavori è funzione delle richieste del territorio. (4) Sono iniziati i lavori di realizzazione dello svincolo sul nuovo tracciato.

IL PROGETTO COMPLESSIVO DELL'OPERA

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

