



LOTTO 12
IL PIÙ AVANZATO
DELLA TRATTA
APPENNINICA

Pag. **4**



SINDACATI
L'ING. TOZZI
AL CONGRESSO
FILLEA DI BOLOGNA

Pag. **5**

VARIANTE D1 VALICO

autostrade//per l'italia

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

PERIODICO
DI AUTOSTRAD
PER L'ITALIA

ANNO 5

Aprile 2010

n° 18



Il Prof. Giuseppe Ricceri

L'OCCHIO VIGILE DELL'OSSERVATORIO

Il Prof. Giuseppe Ricceri presiede l'Osservatorio Ambientale e Socio-economico della Variante di Valico dal 2002, detiene la cattedra di Geotecnica ed è titolare del Corso di Opere di Sostegno e Costruzioni in Sotterraneo presso l'Università di Padova e vanta una lunga esperienza professionale anche nell'ambito degli studi ambientali per la tutela del paesaggio italiano. Al Prof. Ricceri abbiamo chiesto di fare il punto sulle attività svolte dall'Osservatorio e sui risultati ottenuti nell'ultimo periodo.

L'ente da Lei presieduto si articola in due Commissioni, costituite nel 2002: una per l'Emilia-Romagna e una per la Toscana. Come vengono svolte le attività di monitoraggio e quali sono, in tale ambito, i rapporti con i diversi interlocutori?

Considerata la molteplicità delle componenti ambientali (acque superficiali, acque sotterranee, atmosfera, rumore, vibrazioni, suolo, vegetazione, fauna e assetto del territorio) e socio-economiche oggetto di verifica, gli Osservatori hanno ritenuto opportuno avvalersi di supporti tecnici esterni qualificati (Università di Bologna e Firenze, ARPA Emilia-Romagna e ARPA Toscana) a garanzia delle attività di monitoraggio svolte dalla SPEA. Una volta pervenuti i rapporti di monitoraggio trimestrali, i suddetti Enti provvedono a validarne i contenuti; successivamente dopo l'istruttoria della Segreteria Tecnica le Commissioni approvano i dati e ne dispongono la pubblicazione sul sito web www.osservatoriovariantedivalico.it.

Segue a pagina 2



La folla attraversa il varco, dopo l'abbattimento del diaframma.

Buttoli, si è aperto un varco verso il futuro

Abbattuto il diaframma dell'ultima galleria del lotto 12

C'erano proprio tutti ad applaudire l'avanzata degli escavatori che hanno abbattuto il diaframma della canna nord della Galleria Buttoli, l'ultima ad essere completata sul Lotto 12 della Variante. Tra i presenti l'Ing. Gennarino Tozzi, Condirettore Generale Sviluppo Rete di Autostrade per l'Italia, il Presidente della Baldassini Tognozzi Pontello Costruzioni Generali Spa Adriano Vanni e l'ing. Selleri, responsabile della Funzione Realizzazione Infrastrutture di Autostrade. Protetti dai numerosi e multicolori caschi di protezione erano presenti i tecnici di cantiere, i responsabili dell'area amministrativa e tutti gli operai che in questi mesi hanno reso possibile il raggiungimento di tale risultato. A conferire particolare valore all'avvenimento le caratteristiche tecniche della galleria, che hanno reso i lavori particolarmente delicati e reso necessario un sorprendente dispiego di forze e tecnologie innovative, motivo di orgoglio di Autostrade: "Grazie all'alta qualità dell'opera in corso - ha detto Tozzi - noi italiani torniamo ad essere i primi nel mondo".

E, sulle tempistiche dei lavori del lotto 12 e dell'intera Variante di Valico, ha continuato: "Il termine dei lavori sul lotto 12 è previsto entro ottobre 2010, si tratterebbe del primo

Segue a pagina 3



PER ULTERIORI INFORMAZIONI:

Osservatorio ambientale e socio-economico della Variante di Valico
www.osservatoriovariantedivalico.it

SEDE OPERATIVA

via Oberdan 18/B, 40126 - Bologna
Tel 051 220460 - Fax 051 5883301
e-mail: osservatorio.emiliaromagna@osservatoriovariantedivalico.it
osservatorio.toscana@osservatoriovariantedivalico.it

SPORTELLO INFORMATIVO EMILIA - ROMAGNA

c/o Stazione ferroviaria di Grizzana Morandi
Località Pian di Setta, 40030 - Grizzana Morandi (BO)
Tel 051 6790489 - Fax 051 6752298
e-mail: sportello.emiliaromagna@osservatoriovariantedivalico.it

SPORTELLO INFORMATIVO TOSCANA

via Trento, 4, 50031 - Barberino di Mugello (FI)
Tel 055 8479665 - Fax 055 8471284
e-mail: sportello.toscana@osservatoriovariantedivalico.it

Continua da pagina 1

L'attività di monitoraggio è finalizzata ad individuare per tempo eventuali situazioni di rischio che potrebbero determinare impatti sul territorio. A tal fine, gli Osservatori hanno fissato delle soglie di azione e di allarme, inferiori ai limiti di legge, al superamento delle quali attivare delle procedure di intervento. Nei casi più gravi, come il superamento del limite di legge, l'Osservatorio nel comunicare l'evento propone agli Enti competenti la sospensione delle lavorazioni impattanti.

Attualmente, nella maggior parte dei lotti, si è conclusa la fase di monitoraggio ante operam che descrive lo stato ambientale antecedente l'inizio dei lavori; per i lotti 1-4, nel 2007, ad eccezione di alcuni ricettori acustici, è stato completato il monitoraggio post operam avviato con la messa in esercizio della nuova infrastruttura.

Per la maggior parte del tracciato, è in atto il monitoraggio di corso d'opera, finalizzato all'esame delle modifiche ambientali eventualmente indotte dalle attività di cantiere ed alla individuazione delle azioni necessarie per il loro ripristino.

Quali dati sono emersi per l'area toscana?

In fase progettuale, le previsioni indicavano possibili criticità legate al trasporto di materiale solido all'invaso del Bilancino, al depauperamento di pozzi e sorgenti in località Buttoli e al drenaggio operato dallo scavo della Galleria di Base; pertanto, l'Osservatorio ha posto particolare attenzione agli impatti sulla componente idrica.

A tal fine, ha deliberato l'installazione di centraline di controllo in continuo sui principali corsi d'acqua e la realizzazione di presidi idraulici di trattenuta nel torrente Casaglia, a valle dell'imponente rilevato di

Poggiolino, adottando, nel contempo, un protocollo di gestione delle anomalie per il parametro torbidità. Relativamente alla Galleria di Base, il monitoraggio è stato potenziato allo scopo di individuare in tempo utile possibili fenomeni di depauperamento di pozzi, sorgenti e corsi d'acqua; tale sistema di controllo, unico nel suo genere, prevede l'impiego di una "finestra mobile" che segue l'avanzamento del fronte di scavo e che è risultato, fino ad ora, particolarmente efficace e attendibile, non evidenziando criticità di rilievo. Infine, per quanto riguarda l'area di Buttoli, non si sono manifestate situazioni critiche di depauperamento di pozzi e sorgenti, legate allo scavo dell'omonima galleria.

In conclusione, i dati emersi dal monitoraggio hanno mostrato una situazione confortante, poiché le attuali criticità risultano contenute rispetto alle attese.

Cosa ci può dire sulla situazione relativa alle aree di interesse emiliane?

La vicinanza del nuovo tracciato ai nuclei abitativi e la particolare conformazione valliva del territorio emiliano favoriscono la dispersione di rumori e polveri dalle aree di cantiere, generando le principali anomalie nella frazione di Badia Nuova, in località Cà di Lagaro e presso l'abitato di Roncobalaccio.

In alcuni casi, le misure mitigative proposte dagli Appaltatori non sono risultate risolutive dell'anomalia, fatto questo che ha determinato, in taluni casi, una riprogettazione degli interventi e, in altri, la proposta, da parte dell'Osservatorio, di sospensione delle attività impattanti fino al completo rientro dei parametri entro le soglie di azione.

Inoltre, la particolare conformazione geologica dell'Appennino emiliano ha facilitato il riattivarsi di movimenti franosi in prossimità di aree vulnerabili, come quelle interessate dagli scavi delle gallerie o dalla realizzazione delle opere di cantierizzazione. Tali movimenti gravitativi hanno avuto in alcuni casi ripercussioni sia di carattere sociale, con la delocalizzazione di alcune famiglie, sia di carattere tecnico, con la riprogettazione in corso d'opera degli interventi di consolidamento e delle modalità di scavo inizialmente previste.

Per quanto riguarda l'aspetto delle relazioni, l'Osservatorio persegue attività di incontri e occasioni di aggiornamento relativi ai lavori della Variante di Valico, con i soggetti interessati?

L'Osservatorio cura l'informazione nei confronti degli Enti e dei cittadini, avvalendosi di strumenti di comunicazione a vari livelli. Per i rapporti di tipo istituzionale, rende conto della propria attività trasmettendo i verbali delle sedute mensili e le relazioni semestrali, mentre, sul piano puramente divulgativo, provvede all'aggiornamento del sito web e alla diffusione di un Notiziario Informativo. In aggiunta, sono a disposizione del pubblico due Sportelli Informativi, uno per Regione, con compiti di ascolto e informazione.

Oltre a ciò, su invito degli Enti locali, l'Osservatorio partecipa sia ad incontri pubblici per l'esame delle criticità sul territorio o dello stato di avanzamento dei lavori, sia a riunioni tecniche, non aperte alla popolazione, per la verifica di nuove proposte progettuali e di particolari criticità ambientali o sociali legate ai lavori.

Nel corso degli anni, il numero di tali incontri ha registrato delle impennate in concomitanza di particolari eventi, quali la conclusione dei lavori nei primi lotti, la crisi dell'ex Appaltatore del lotto 4 e l'apertura di tutti i cantieri emiliani da La Quercia a Badia Nuova.

Per concludere, potendo rivolgere uno sguardo ai dati sull'impatto sociale della Variante, quali sono le Sue considerazioni generali?

La Variante di Valico è un'opera maestosa che si inserisce in un contesto paesaggistico di elevato pregio, pertanto l'impegno profuso e gli elevati livelli tecnici raggiunti nella realizzazione dell'opera devono essere impiegati anche per evitare il superamento delle anomalie evidenziate dal monitoraggio, le quali, se paragonate alle dimensioni della infrastruttura e ai potenziali risvolti ambientali che i lavori potrebbero comportare, sono fino ad oggi risultate accettabili e di non difficile risoluzione. Nonostante tali anomalie siano circoscritte a pochi contesti abitativi isolati, l'Osservatorio si è sin dall'inizio adoperato per la risoluzione dei disagi alla popolazione, in base ai dati forniti dal monitoraggio e dal capillare controllo delle viabilità di servizio e del territorio. Il bilancio può dirsi quindi complessivamente positivo e questo successo è dovuto in parte proprio all'esistenza e alle attività di controllo dell'Osservatorio.

Continua da pagina 1

Buttoli, si è aperto un varco verso il futuro

finito della Variante di Valico all'interno della tratta appenninica. Previsto per il 2011 il completamento dei lavori dei lotti di Firenze nord e Firenze sud, mentre a fine 2013 si prevede la messa in funzione dell'intera Variante di Valico. Fino a questo momento i tempi programmati sono stati rispettati e ci sono tutte le premesse perché in futuro si possa proseguire allo stesso modo".

Lo scavo ha richiesto grande impegno proprio a causa della formazione geologica del terreno in questo tratto montuoso che costituisce una complessa unicità dell'Appennino toско-emiliano. Le problematiche relative alla fragilità del terreno sono state superate grazie a un complesso sistema di consolidamento dei terreni accompagnato da continue verifiche e monitoraggi, applicati con lo stesso rigore agli ambienti interni della galleria e a quelli circostanti.

Significativa a tale proposito è la testimonianza di Stefano Girardi, minatore 'lancista' romano, di 54 anni: "L'abbattimento di un diaframma rappresenta sempre un momento emozionante. Anche se nella mia vita ho partecipato a molti scavi e ho assistito altre volte a eventi del genere, questo in particolare è per me motivo di forte soddisfazione. Si tratta di un'opera complessa, molto lavorata, per la quale abbiamo agito sempre in massima sicurezza. Ci siamo trovati a operare anche in duecento alla volta". Girardi lavora per BTP Spa, l'azienda responsabile dei lavori alla Galleria Buttoli che ha sede a Calenzano. A rappresentarla è intervenuto il neo Presidente Adriano Vanni che ha voluto sottolineare la positività dei rapporti con Autostrade per l'Italia: "Abbiamo dirottato tutte le nostre energie e impegni in questo cantiere, aspirando al rispetto dei tempi prefissati. È da apprezzare il coraggio dell'Ati BTP Spa - Salini Locatelli S.r.l. e di Autostrade per l'Italia nella volontà di investire in un progetto con tanta forza considerato l'attuale contesto economico internazionale. Ora, terminati i lavori su questo cantiere, l'aspirazione più grande dell'azienda che rappresento - ha concluso Vanni - è impegnarci nuovamente, in futuro, con Autostrade".



Foto piccole: la sequenza dell'abbattimento del diaframma della galleria.



LA GALLERIA BUTTOLI IN CIFRE

Imprese: _____	Ati Baldassini Tognozzi Pontello Costruzioni Generali Spa - Salini Locatelli S.r.l.
Data di inizio lavori: _____	canna sud 14/03/2008, canna nord 14/07/2008
Data di fine scavi: _____	canna sud 19/11/2009, canna nord 18/03/2010
Lunghezza galleria: _____	tunnel carreggiata nord 490 ml., tunnel carreggiata sud 546 ml.
Diametro: _____	16 m
Superficie area di scavo di ogni fornice: _____	190 mq.
Altezza delle gallerie: _____	8 m.
N. corsie: _____	3 di 3,75 m. per canna (due di marcia e una di emergenza)
N. di persone coinvolte nei lavori: _____	225 operai, 15 tecnici

LOTTO 12.

Il primo traguardo della Variante vera e propria

Termine dei lavori previsto entro il 2010, sarà il primo lotto concluso della Variante di Valico all'interno della tratta appenninica.

Posto quasi al limite del tracciato della Variante di Valico in direzione sud, il lotto 12 sarà il primo a essere finito tra quelli interessati dalle grandi difficoltà geologiche e morfologiche che caratterizzano l'area appenninica, sulla quale si estende per un totale di 4,5 km, nel territorio comunale di Barberino di Mugello, da Poggiolino fino all'area di servizio Aglio. Pochi chilometri in cui si stanno però compiendo, una dietro l'altra, grandi opere di ingegneria: il lotto contiene al suo interno tre viadotti e cinque gallerie, delle quali l'ultima a vedere la luce, e non solo in senso metaforico, è stata quella di Buttoli, quando il 18 marzo scorso c'è

stata la cerimonia di abbattimento del diaframma.

I lavori sono stati eseguiti nell'attenta osservazione delle norme di sicurezza e del rispetto del territorio; l'intervento su questa tratta appenninica infatti ha messo in luce le particolari caratteristiche geologiche e morfologiche dell'area in corrispondenza di questo lotto che hanno richiesto continui monitoraggi. Ogni opera presente sul lotto ha le sue peculiarità e ogni singolo completamento ha rappresentato un momento di grande soddisfazione per Autostrade per l'Italia e per le varie imprese coinvolte. Le Gallerie Bollone I, II e III, situate all'inizio del lotto, sono artificiali, mentre



le restanti sono gallerie naturali. I Viadotti Bollone e Navale sono costituiti da due strutture affiancate, ciascuna sede di una carreggiata e costruiti rispettivamente su 5 e 3 campate, realizzati con sistema misto acciaio – calcestruzzo. Diversamente, il viadotto Fiumicello Nord è caratterizzato da impalcato unico a 11 campate che ospita esclusivamente la carreggiata nord. Il lotto 12 comprende ulteriori interventi

fuori asse. Il più importante, oltre alla realizzazione di nuove viabilità, è legato alla necessità di facilitare, rispetto al passato, l'accesso al centro abitato di Barberino di Mugello, per il quale Autostrade per l'Italia ha realizzato un nuovo svincolo, aperto nel maggio 2007.

Foto in alto: uno scorcio del viadotto Bollone.



TONINO RUSSO

“REALIZZARE LE GRANDI OPERE SIGNIFICA NON PERDERE MAI DI VISTA GLI OBIETTIVI PREFISSATI”

L'Ing. Tonino Russo lavora per Autostrade per l'Italia dal 2002. Da allora ricopre i ruoli di Project Manager, Responsabile Unico del Procedimento e Responsabile dei lavori ai fini della sicurezza. Sessant'anni, è sposato con due figli e, sul lavoro, riveste cariche di responsabilità esercitate su una vasta area dell'Autostrada A1 Milano – Napoli. È Responsabile di Area dei lotti della Galleria di Base (che interessa i lotti 9, 10 e 11), e dei lotti 12, 13 e 17, comprendenti importanti opere quali gallerie, per uno sviluppo totale di oltre 25 km, e viadotti, per uno sviluppo totale di oltre 6 km.

Ingegnere, ormai i lavori del lotto 12 della Variante di Valico stanno per essere completati, quali sono state le principali difficoltà incontrate nella realizzazione?

Il lotto 12, sviluppandosi in un territorio di particolare pregio ambientale e naturale, ha reso necessaria una costante attenzione da parte di Autostrade per l'Italia, per ridurre al minimo l'impatto dei lavori e delle cantierizzazioni.

Si è cercato di porre rimedio al disagio dei residenti riqualificando e potenziando circa 4 km di viabilità esistente e realizzando 12 km di nuova viabilità. Tali sforzi si sono concretizzati nel bypass per "Le Prata" e nella nuova tangenziale di Barberino, opere infrastrutturali di grande utilità.

Particolare attenzione è stata dedicata al riutilizzo nell'ambito della stessa opera dei materiali provenienti dagli scavi.

La normativa in continua evoluzione ha reso infatti necessario un confronto costante con gli enti territoriali di controllo quali l'ARPAT con il quale si è giunti alla condivisione di un protocollo ambientale che ci ha permesso di gestire correttamente il riutilizzo di tali terre. Attualmente la gestione avviene secondo le indicazioni del Ministero dell'Ambiente contenute in un Disciplinare Unico.

Oltre alla qualità di progettazione, quali altri elementi concorrono alla realizzazione di un'opera di alto valore?

Per portare a termine un progetto occorre, prima nella fase preliminare e poi in quella esecutiva, calarlo nel suo contesto territoriale. Per questo è stato necessario avere un costante rapporto con gli enti locali di controllo quali Comune, Provincia e Regione. Tra le diverse iniziative ricordo il protocollo d'intesa sottoscritto con Publiacqua e il Comune di Barberino di Mugello per la realizzazione di fonti alternative per ridurre il disagio dei residenti in caso di impoverimento delle risorse idriche indotto dallo scavo delle gallerie naturali.

Di quali altri obiettivi primari si è tenuto conto per la realizzazione di quest'opera?

In primo luogo la sicurezza dei lavoratori impegnati nella realizzazione dell'opera. Particolare attenzione abbiamo dedicato al controllo della loro formazione, quale elemento fondamentale ai fini della prevenzione e della riduzione del rischio di infortuni. A tale riguardo abbiamo provveduto a nominare, primo e unico caso per quanto riguarda le grandi opere, il "tutor di cantiere per la verifica della formazione".



Autostrade al Congresso Fillea di Bologna

TOZZI:
"SUI MAGGIORI COSTI
DELLA VARIANTE HANNO
INFLUITO IN MANIERA
DETERMINANTE GLI
INVESTIMENTI PER LA
SICUREZZA
IN CANTIERE"



MINARELLI:
"POSITIVO IL PROGETTO
DI INCENTIVAZIONE.
AUSPICHIAMO
UN MAGGIORE
COINVOLGIMENTO DELLE
RAPPRESENTANZE
SINDACALI"

Bretella di Firenzuola

A VOLTE SI DEVE DIRE "NO"

Autostrade per l'Italia ha ritirato il progetto per la bretella di Firenzuola. Dopo molti anni di studi e almeno sette proposte progettuali, quei sette chilometri e mezzo lanciati in uno dei più bei paesaggi del nostro Paese, che dal ponte sul Santerno (a Castro San Martino) attraversando in sotterranea la Futa si immettono sulla nuova A1 al nuovo svincolo di Poggiolino, non si possono realizzare. Il rischio di un dissesto geologico e idrogeologico irreversibile è troppo alto.

E non è solo Autostrade a dirlo.

Anche Arpat, Acqua Panna, San Pellegrino, Ufficio Risorse Idriche e Difesa del suolo della Provincia di Firenze, Direzione Generale sviluppo e territorio provinciale, l'Autorità di Bacino del fiume Reno e quella del fiume Arno, ecc...

Insomma, si è provato con notevole impegno e notevoli risorse a tentare di soddisfare le esigenze del territorio, ma i risultati sono stati vani e qualunque ulteriore studio idrogeologico o tecnica di mitigazione aggiuntiva non permette di escludere le interferenze con l'acquifero sotterraneo: non si possono eliminare, né ridurre, i rischi di un dissesto permanente.

Autostrade si impegna, comunque, a finanziare e ad adottare una soluzione, se in accordo con gli Enti locali, che escluda definitivamente l'interferenza con l'acquifero e con i fenomeni franosi (perché ci sono anche questi) riscontrati.

La sola soluzione percorribile, in tal senso, è l'adeguamento in sede dell'attuale strada provinciale 116 Firenzuola-Passo della Futa.

Autostrade per l'Italia ha partecipato alla tavola rotonda

"**La sicurezza nei cantieri delle infrastrutture viarie e ferroviarie fra Bologna e Firenze**", organizzata all'interno dell'ultimo congresso provinciale della Fillea-Cgil di Bologna. A rappresentare la nostra Società il Condirettore Generale Sviluppo Rete Gennarino Tozzi, che ha illustrato la condotta di Autostrade per l'Italia negli ambiti della sicurezza sul lavoro e del rispetto ambientale.

Egli ha sottolineato il valore dell'attenzione che le varie imprese esecutrici conferiscono alle tematiche della sicurezza e dell'ambiente, ma anche il costante impegno che, al di là delle normative, Autostrade/committente profonde nella ricerca di ulteriori soluzioni

tecnico/gestionali per ridurre l'incidentalità. "Proprio per questo sono stati recentemente rivisitati tutti i piani di sicurezza relativi alle opere che le imprese sono tenute ad adottare in merito alla sicurezza. Tali oneri influiscono sensibilmente sull'aumento dei costi complessivi della Variante. Oltre a questo - ha proseguito Tozzi - in collaborazione con tutti i componenti del Tavolo per la Sicurezza nei Cantieri della Provincia di Bologna, sono state avviate iniziative di incentivazione e formazione ulteriore. Ci si sta muovendo per far sì che anche l'area Toscana, interessata dai lavori per la Variante, segua le stesse linee guida. L'impegno sul fronte sicurezza della nostra Società, insieme all'Istituzione provinciale sarà testimoniato concretamente dalla prima premiazione dei lavoratori che si sono distinti in questi mesi: un evento pubblico, che si terrà a breve, che vorrà essere anche un momento formativo *sul campo*, ovvero un'occasione per spiegare ulteriormente

a tutti i presenti quali comportamenti hanno permesso ad alcuni di essi di ricevere un apprezzamento".

Valentino Minarelli, Segretario generale della Fillea-Cgil dell'Emilia-Romagna, ha voluto evidenziare le alte aspettative che il sindacato ripone nell'innovativo protocollo d'intesa sulla formazione e incentivazione dei singoli lavoratori e delle squadre di lavoro delle imprese impegnate nei cantieri. "Le aziende tendono infatti di solito a investire sull'innovazione del comparto produttivo senza agire sul governo dell'organizzazione del lavoro. Il protocollo d'intesa prevede azioni diversificate; la raccolta e l'analisi dei "quasi infortuni", per esempio, dovrebbero - ha spiegato Minarelli - diventare strumenti funzionali alla formulazione di suggerimenti da integrare alla formazione dei lavoratori, mirata a istruire sui comportamenti congrui a evitare situazioni di pericolo. La nostra speranza è che il progetto, d'ora in poi, coinvolga maggiormente le rappresentanze sindacali aziendali nella definizione del sistema organizzativo e di 'governance', abitudine ancora non consolidata nel nostro settore. Azioni in questo senso avrebbero senza dubbio l'effetto di un maggior coinvolgimento dei lavoratori".

Alla tavola rotonda, condotta dal Segretario Provinciale Fillea-Cgil Nadia Tolomelli, hanno partecipato, oltre all'Assessore al Lavoro della Provincia di Bologna Anna Pariani e al Coordinatore della prevenzione nei cantieri delle grandi opere dell'AUSL provinciale dottoressa Venere Pavone, esperti ed esponenti di enti e istituzioni della provincia ma anche esponenti di numerose imprese e rappresentanti sindacali come il segretario nazionale della Fillea-Cgil Mauro Macchiesi.

Il viaggio verso nord e la custodia della memoria

Da Laurenzana a Barberino per lavorare allo sviluppo dell'Italia

"Quando siamo arrivati a Barberino di Mugello, nel 1957, c'erano solo queste quattro case; la piazza su cui si affacciano e tutto quello che c'è intorno è stato costruito dopo l'apertura dell'autostrada, grazie alla quale è stato possibile lo sviluppo economico del paese." Sono le prime parole pronunciate da Nicola Soldo, guardandosi attorno, seduto al tavolino di un bar del centro di Barberino, dove l'abbiamo incontrato. Di nascita



lucana, arrivato in Toscana cinquant'anni fa, egli ha lavorato per realizzare il tratto appenninico dell'A1 e, come lui, altri 30 cittadini di Laurenzana, piccolo comune in provincia di Potenza, si sono trasferiti a Barberino tra il 1957 e il 1960, in cerca di un impiego, la maggior parte di loro ha trovato lavoro presso i cantieri di Autostrade per l'Italia.

Il signor Soldo è arrivato in Toscana con la moglie e altre tre famiglie alla fine degli anni Cinquanta per lavorare la terra, ma ha scoperto molto presto che i frutti di un podere non erano abbastanza per sopravvivere. "Per questo, io e gli altri miei conterranei lucani, siamo andati al collocamento, dove ci hanno assunti come operai per costruire l'autostrada. Dovevamo scavare la galleria, per tre anni abbiamo lavorato molto duramente, perché a quel tempo non c'erano le macchine che si usano adesso."

Questo lavoro ha permesso a molti cittadini Laurenzanesi come il signor Nicola Soldo di costruire basi solide per far crescere la propria famiglia e radicarsi nel territorio toscano: nel 1997 il Comune di Barberino, registrava una presenza di 200 residenti di nascita Laurenzanesi. "L'esigenza di mantenere vive le radici della comunità di emigranti ha spinto le Amministrazioni dei due Comuni a sottoscrivere, in quello stesso anno, un protocollo d'intesa denominato emblematicamente 'patto d'amicizia'. In breve tempo molti cittadini sono stati coinvolti nel progetto, per il quale l'associazione culturale barberinese 'Essere' svolge un ruolo di programmazione e coordinamento, promuovendo una serie di iniziative che hanno avuto lo scopo di instaurare stretti rapporti tra le due comunità, all'insegna dello scambio culturale." Questo è quanto ci è stato raccontato da Daniela Karewicz, referente del Progetto Laurenzana. Insieme ad altri volontari, la signora Karewicz, coordina le attività che si svolgono periodicamente nei due Comuni e che ha riassunto con queste concitate parole: "A essere ricordata con maggior entusiasmo è la manifestazione celebrativa del cinquantenario dell'arrivo del primo gruppo di Laurenzanesi, tenutasi nel 2007, presso il Teatro Comunale di Barberino: occasione di letture di poesie, testimonianze (tra tutte quella di Leonardo Sirago, primo nato a Barberino da famiglia Laurenzanesi) esposizione di sculture e dipinti, seguiti, nei giorni seguenti, da un mercatino delle curiosità dell'artigianato lucano. Ogni anno, in autunno, l'evento si ripete con grande successo e partecipazione, richiamando cittadini di origine lucana e barberinese".

Come spesso accade negli incontri tra persone che condividono un'esperienza appassionante, prima di salutare i nostri interlocutori parliamo dei buoni propositi per il futuro. Emerge come obiettivo principale del patto d'amicizia il rafforzamento della coesione del tessuto sociale, nel rispetto della memoria storica del fenomeno migratorio. Tutto ciò dovrebbe condurre a occasioni di crescita e sviluppo, anche professionale, per le nuove generazioni; fino a oggi ognuno ha dato il proprio apporto umano e creativo al tema della memoria delle radici e del congiungimento tra popolazioni diverse, Autostrade per l'Italia in tutto questo, ha il merito di continuare a essere nel tempo il veicolo degli scambi culturali.



Nelle foto: il signor Soldo e la moglie, entrambi giunti da Laurenzana nel 1957.

Lo sapevate che...

Nel 1961, allo scadere dei lavori di costruzione dell'Autostrada A1, il Comune di Barberino di Mugello contava 8.480 abitanti. Nello stesso anno a Laurenzana vivevano 4.300 persone. Secondo i dati Istat nel 2009 a Barberino c'è stato un incremento demografico fino a un totale di 10.789 unità, mentre a Laurenzana sono stati registrati 2.052 abitanti.

Anno 5 - n.18 - Aprile 2010
Periodico di Autostrade per l'Italia

**VARIANTE
DI VALICO**



Direttore responsabile

Direzione

Comitato di Redazione

Collaborazioni

Redazione e coordinamento

Stampa

www.autostrade.it

Vito Zappalà

Via Bergamini, 50
00159 Roma
tel. 06 43632130

Gennarino Tozzi
Germana Parolini
Francesco Casaccia
Riccardo Bicchi
Vico Bertaglia

Stefano Cellini

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

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

info@autostrade.it

L'INGEGNER TOZZI DIVENTA CONDIRETTORE GENERALE SVILUPPO RETE

L'ing. Gennarino Tozzi, cinquantacinque anni, dall'11 marzo è Condirettore Generale Sviluppo Rete di Autostrade per l'Italia. Dopo aver ricoperto la carica di Presidente e Amministratore Delegato della Gambogi Costruzioni, Direttore Generale di Condotte d'Acqua ed Amministratore Delegato della Todini Costruzioni, dal luglio del 2003 è entrato in Autostrade per l'Italia come Direttore Nuove Opere, successivamente Direttore Sviluppo Rete, fino ad arrivare a ricoprire l'attuale carica.

Il suo compito fondamentale sarà quello di coordinare tutte le attività del Gruppo per la realizzazione, nei prossimi anni, di interventi su oltre 1.100 km nel potenziamento complessivo degli oltre 3.400 Km della rete autostradale esistente, con un investimento previsto superiore a 23 miliardi di euro.

CAMBIO AL VERTICE IN SPEA

Quarant'anni, l'ingegner Antonino Galatà, dal 26 Marzo 2010, è Amministratore Delegato di SPEA Ingegneria Europea. Entrato in Autostrade per l'Italia come Direttore di Tronco nel 2004, nell'aprile 2006 è divenuto Direttore Esercizio del gruppo. Il suo compito fondamentale sarà ora il potenziamento e la valorizzazione delle risorse finalizzato al miglioramento di tutti i processi della società di

ingegneria. SPEA è oggi considerata la più importante società del settore sul territorio nazionale con ambizioni di sviluppo estero in accordo con le strategie di Autostrade per l'Italia. L'obiettivo più rilevante è lo sviluppo del piano di investimenti da 20 miliardi di euro di tutte le concessionarie del Gruppo.



AL TERMINE UN NUOVO TRATTO SUL LOTTO 13

Nell'ambito dei lavori del Lotto 13, è prevista la realizzazione della galleria artificiale di sottopasso A1 di 210 m. L'esecuzione della galleria è prevista in due macrofasi di cui la prima, che prevedeva la realizzazione del primo tratto di galleria fino alla scarpata della carreggiata nord dell'autostrada A1 esistente, è già stata completata. Per completare la galleria di sottopasso con l'esecuzione del secondo tratto, è stata prevista in progetto la deviazione delle due carreggiate autostradali della A1 esistente, su un nuovo corpo autostradale che sovrappassa appunto il primo tratto di galleria. La deviazione della carreggiata nord è definitiva mentre la deviazione della

carreggiata sud è solo provvisoria, fino a quando non saranno completate le opere dell'intero Lotto 13, che consentirà agli utenti provenienti da nord di ripercorrere il vecchio tracciato verso sud.

Alla fine dei lavori, la carreggiata sud verrà quindi nuovamente deviata, definitivamente, mediante immissione in sinistra del traffico proveniente dalla vecchia carreggiata sud dell'autostrada A1 sul nuovo tracciato autostradale della carreggiata sud.

NUOVO PROGETTO PER LA TERZA CORSIA A CALENZANO

Autostrade per l'Italia ha presentato al Ministero per l'Ambiente un progetto alternativo per la costruzione della terza corsia, nel tratto tra Barberino e Calenzano. Nel nuovo progetto, il tratto di 8 km tra le frazioni di Le Croci e Carraia, sarà costituito da un'unica galleria, denominata Santa Lucia, di 7,7 km, da realizzarsi con la tecnica dello scavo meccanizzato. Questa soluzione, se approvata, comporterà la riduzione da 10 a 2 del numero di gallerie autostradali, da 10 a 4 del numero dei viadotti e da 15 km a 5 km lo sviluppo complessivo della viabilità di servizio. L'utilizzo di una fresa di grande diametro per tali lavori, consente di aumentare sensibilmente la sicurezza per i lavoratori e di ridurre l'impatto sulle risorse idriche sotterranee, grazie alla possibilità di eseguire il rivestimento

definitivo ed impermeabile della galleria a ridosso del fronte di scavo, nel corso dell'avanzamento dello stesso.

IN BICICLETTA DA BORGONUOVO A PONTECCIO

È stato recentemente consegnato alla ditta Movi Terra di Mantova il cantiere per la realizzazione della pista ciclo-pedonale che collegherà Borgonuovo e Pontecchio nel Comune di Sasso Marconi. La costruzione del percorso, della lunghezza di 3,5 km, è stata finanziata coi fondi che Autostrade per l'Italia ha destinato ai territori maggiormente interessati dall'impatto dei lavori della Variante di Valico.

ULTIM'ORA

Il CDA dell'Anas ha approvato il progetto definitivo del Lotto 0 della terza corsia dell'A1 Milano - Napoli, tra Barberino di Mugello e Firenze nord. Si tratta di un primo stralcio di lavori propedeutici, comprendenti le indagini archeologiche, la bonifica da residui bellici, le opere di cantierizzazione, le viabilità di servizio e i lavori di potenziamento della viabilità ordinaria connessa.

TABELLA AGGIORNAMENTO LAVORI LOTTI VARIANTE

Lotto	Lunghezza (Km)	Valore Intervento (*) €/mln	Avanzamento al 28.02.2010 (**)	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	49,7 %	Lavori in corso (1)	2011
La Quercia - Badia Nuova (Lotto 5B)	2,4	222,6	53,5 %	Lavori in corso (1)	2013
La Quercia - Badia Nuova (Lotto 6-7)	7,5	477,6	13,4 %	Lavori in corso (1)	2013
Interscambio vecchio/nuovo tracciato (Lotto 8)	3,0	97,7	2,6 %	Conferenza di Servizi chiusa	2012
Badia Nuova - Aglio Galleria di Base (Lotto 9-10-11)	11,2	1.002,3	71,2 %	Lavori in corso	2012
Badia Nuova - Aglio (Lotto 12 e Svincolo di Barberino)	4,5	305,4	79,7 %	Lavori in corso (2)	2010
Aglio - Barberino (Lotto 13)	6,1	229,7	72,4 %	Lavori in corso (1)	2012
Altre Opere sul Territorio (**)		336,2	48,0 %	Lavori in corso	(3)

TOTALE

65,8

3.598,3

62,1 %

(*) Stima accertata al 28.02.2010. (**) 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.

