



LA TERZA CORSIA MIGLIORA L'ARIA

Pag. 2



CASALECCHIO DI RENO: COME SI CAMBIA...

Pag. 6



IL RUOLO DELLA CONFERENZA DI SERVIZI NELLA REALIZZAZIONE DI OPERE PUBBLICHE

di Luciano Novella

La localizzazione delle infrastrutture oltre a costituire una delle fasi di realizzazione delle opere pubbliche (programmazione, finanziamento, progettazione, esecuzione), rappresenta uno dei momenti più critici di tale processo.

Per tutti, basti ricordare la Variante di Valico Firenze - Bologna e la TAV Torino-Lione.

Lo sviluppo economico - sociale del Paese richiede reti infrastrutturali sempre più numerose e complesse e questo finisce per entrare in forte conflitto con gli interessi del territorio, rappresentati dagli amministratori locali o da gruppi (più o meno spontanei) di ambientalisti.

In questo contesto si viene a collocare la cosiddetta "Conferenza di Servizi" che, a dire il vero, è uno strumento organizzativo della procedura autorizzativa di localizzazione e che, in ogni caso, sconta tutte le tensioni e le difficoltà che - come detto - insorgono e si frappongono alla realizzazione di un'opera pubblica. Alla stregua di queste considerazioni preliminari, ritengo particolarmente utile, tenuto anche conto dei destinatari di questa newsletter, dare un contributo alla conoscenza di questo istituto attraverso un breve e esaustivo excursus.

Qualora l'opera da sottoporre alla procedura prevista dall'art. 81 del D.P.R. 24 luglio 1977, n. 616 come modificato dal D.P.R. 383/94, non risulti conforme al Piano Regolatore Generale vigente ed approvato dal Comune interessato, cioè se l'intesa non si realizza nel termine di 60 giorni, deve essere indetta apposita Conferenza di Servizi (CdS).

Questo istituto, disciplinato dapprima in maniera occasionale (grandi eventi, es. Mondiali di Calcio del 1990) e poi in modo organico dall'art. 14 della legge

Segue a pagina 2



Ing. Gennarino Tozzi

Avanti tutta con i lavori...

Sperando che intoppi burocratici non rallentino un'opera definitivamente approvata

Il giro di boa è stato superato e ora si procede con il vento in poppa. L'attesa conclusione dei lavori della Variante di Valico prevista per il 2011 si avvicina. Ma il cammino non è tutto in discesa. Lo conferma il Direttore Operativo Sviluppo Rete di Autostrade per l'Italia, ing. Gennarino Tozzi, che traccia un primo bilancio dell'opera. Un'infrastruttura attesa da decenni che, alla fine, sarà costata circa 3,2 miliardi di euro e avrà impiegato oltre 5 mila operai.

Ingegnere Tozzi, verrà rispettata la data di conclusione della Variante di Valico?

Tutti i cantieri dei vari lotti sono aperti e funzionano regolarmente. La data di fine lavori prevista per il 2011 e quella di apertura al traffico per l'inizio del 2012 sono abbastanza credibili.

Sembra piuttosto cauto. Restano ancora criticità?

È vero che abbiamo superato il giro di boa, ma il cammino non è tutto in discesa. Le modifiche alle normative sono frequenti in

diverse materie che interessano la realizzazione delle infrastrutture e determinano situazioni di incertezza che, in alcuni casi, possono causare rallentamenti o sospensioni dei lavori.

Troppo spesso le opere non vengono viste come un bene comune di tutti, ma come un fastidio e un danno ambientale. Eppure la realizzazione della quarta corsia sulla tratta Milano-Bergamo dell'A4, sulla Modena-Bologna dell'A1 e, in ultimo, della terza corsia dinamica dell'A14 a Bologna sono state giudicate da tutti molto positivamente perché hanno ridotto l'incidentalità, aumentato la fluidità del traffico e migliorato l'ambiente. Un recente studio di Euromobility, infatti, ha dimostrato che le auto riducono le emissioni inquinanti se viaggiano a velocità costante, piuttosto che se procedono con ripetuti stop and go a causa del congestionamento della rete. Per Autostrade per l'Italia, le questioni ambientali e della sicurezza sono da sempre una priorità e siamo impegnati nello sviluppo di energie rinnovabili.

Segue a pagina 2

Continua da pagina 1

241/90, è stato successivamente oggetto di particolare attenzione da parte del legislatore che è intervenuto ripetutamente sulla disciplina con la legge di semplificazione n. 340/2000 e da ultimo, con la legge 11 febbraio 2005, n. 15 con la quale, tra l'altro, vengono integrati i principi dell'azione amministrativa con quelli di fonte comunitaria. L'approvazione del progetto definitivo all'unanimità, in base al DPR 383/94, comporta la deroga automatica allo strumento urbanistico vigente esattamente a partire dalla data di emanazione del provvedimento finale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Se nella Conferenza di Servizi non viene raggiunta l'unanimità dei consensi da parte dei soggetti che possono esprimere un parere, la decisione è demandata al Consiglio dei Ministri ai sensi dell'art. 81, comma 4 del DPR 24 luglio 1977, n. 616.

In base a tale comma, se il Consiglio dei Ministri ritiene che si debba procedere in difformità dalla previsione degli strumenti urbanistici, si provvede, sentita la commissione Parlamentare per le questioni regionali, con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri, su proposta del ministero e dei ministri competenti per materia.

La Direzione Generale per lo sviluppo del territorio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (oppure il relativo Provveditorato Interregionale), sulla base della conclusione positiva della Conferenza di Servizi definitiva, secondo le modalità di cui al periodo precedente, emette il cosiddetto "provvedimento finale" (comma 9 del citato art. 14 ter) conforme alla determinazione conclusiva favorevole della conferenza stessa. Questo provvedimento sostituisce a tutti gli effetti ogni autorizzazione, concessione, nulla osta o atto di assenso delle amministrazioni partecipanti, o comunque invitate a partecipare.

Qualche considerazione è necessaria anche in merito alla lunghezza del procedimento. Per la Variante di Valico sono passati, ad esempio, ben 12 anni.

Ora, come si è visto, i tempi previsti (90 giorni) sono abbastanza contenuti. Altra cosa è invece il dilatarsi di tempi conseguenti alla procedura V.I.A., alle autorizzazioni, ai pareri delle varie amministrazioni statali, regionali, provinciali, comunali e alla non sempre completezza del progetto che deve essere di livello definitivo.

Accanto a queste riflessioni va posto in rilievo che fondamentale per il buon esito della Conferenza di Servizi è la circostanza per cui la fase della programmazione coinvolga il territorio su determinate scelte infrastrutturali. In caso contrario, tutte le istanze, le esigenze, le obiezioni non esplicitate finiscono per irrompere in sede di Conferenza di Servizi, finendo quest'ultima per assurgere ad unico e solo momento di confronto con i vari interessi coinvolti ed acquisendo un ruolo improprio ed anomalo di composizione "politica" dei vari interessi.

Va quindi opportunamente disciplinata la fase della programmazione e quella progettuale prima ancora che sul progetto definitivo di un'opera pubblica si scarichino tutte le criticità che poi finiscono per bloccare l'iter autorizzativo.

Luciano Novella

Direttore generale per le politiche di sviluppo del territorio
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Continua da pagina 1

Più volte è stato sottolineato il ruolo determinante degli enti locali per accelerare i lavori della Variante di Valico...

E lo confermo. Il ruolo delle due regioni coinvolte, Emilia-Romagna e Toscana, è stato fondamentale. Rimane il rammarico per l'eccessivo tempo di approvazione del decreto VIA per la tratta Firenze Nord-Barberino rimasto sul tavolo del ministero dell'Ambiente per oltre tre anni.

Qualcuno in particolare ha più responsabilità di altri per questi ritardi?

Direi di no. È la burocrazia la principale responsabile. Un'opera come la Variante di Valico richiede processi approvativi molto complessi. Forse gli enti istituzionali non svolgono sempre un esame critico rispetto alle prescrizioni volute dai Comuni che spesso sono di natura politica.

Credo invece, che il ruolo delle regioni dovrebbe essere orientato verso una maggiore attenzione agli aspetti tecnici e non solo politici.

Insomma, bisognerebbe cambiare le regole. Se potesse, cosa suggerirebbe al nuovo governo per accelerare la realizzazione delle opere?

Le norme che cambiano in continuazione spesso fermano i cantieri. Per le grandi infrastrutture nazionali, ci vorrebbe un unico tavolo con i ministeri competenti e le regioni che avrebbero il compito di far valere le istanze degli enti locali.

Ogni decisione andrebbe presa prima di avviare il progetto. Una volta ottenute tutte le autorizzazioni, si dovrebbe partire con i lavori senza più interruzioni. Non è possibile, come è successo con il sindaco di Uboldo per l'A9, che un comune di poche centinaia di abitanti fermi l'ampliamento di un'arteria fondamentale per una delle regioni più produttive del Paese. Inoltre, andrebbe cambiato il sistema di qualifica delle imprese che partecipano alle gare e le procedure per l'assegnazione degli appalti.

In che modo?

Oggi le gare avvengono seguendo principalmente il criterio del massimo ribasso e non quello della qualità dell'appaltatore. Non vengono considerati neppure gli indici economico-finanziari e di frequenza della incidentalità dei lavoratori. Inoltre le imprese sono qualificate in base agli importi sui lavori con una soglia a 20 milioni di euro. Eppure è evidente che eseguire una galleria del costo di 20 o 30 milioni di euro è ben diverso che realizzarne una del valore di 400 milioni di euro. Ecco perché penso che queste qualificazioni andrebbero elevate e integrate con indici economico-finanziari, qualitativi e di frequenza di incidentalità dei lavoratori.

IN EVIDENZA

EUROMOBILITY: UNA CORSIA IN PIÙ PER RESPIRARE MEGLIO

Non è un controsenso. Finora, specie fra gli ambientalisti, si è pensato che allargare le autostrade portasse ad un aumento del traffico e quindi a maggior inquinamento. Ergo: lasciamole così e gli utenti esasperati si rivolgeranno a forme alternative di mobilità più ecologiche, come le ferrovie. Sembra, invece, che non funzioni proprio così. E una delle soluzioni per ridurre lo smog punta ad avere autostrade più confortevoli, specialmente più larghe, perché più si può andare fluidi, sempre nel rispetto dei limiti, e meno si inquina. Tra l'altro è anche un modo per fronteggiare il caro benzina, consumando di meno. E quanto emerge in uno studio presentato da Autostrade per l'Italia all'ottava conferenza nazionale di Euromobility, promossa dall'associazione dei Mobility Manager e tenutasi a Roma.

Lo studio ha analizzato gli effetti, sia in termini di inquinamento che di costi, del

potenziamento da due a tre corsie dell'Autostrada del Sole nei 17,5 chilometri che vanno da Barberino di Mugello a Firenze Nord. Questa tratta è percorsa ogni giorno da circa 34.000 auto e oltre 18.500 veicoli pesanti: una mole di mezzi costretti a code e rallentamenti continui. Ebbene, una volta realizzata la terza corsia, ci dovrebbe essere – secondo lo studio – una riduzione del 18% dell'attuale livello di monossido di carbonio, un calo del 22% degli ossidi di azoto e ben del 24% delle temibili polveri sottili, del PM10. Per quanto riguarda l'effetto economico, lo studio evidenzia che percorrere quel tratto di autostrada con la nuova terza corsia porterebbe a consumare, in media, il 20% di gasolio in meno o addirittura il 27% di benzina in meno. Un

risparmio annuale di circa 27,5 milioni di euro, equivalenti a 82.200 barili di petrolio, con una riduzione della bolletta energetica per il paese di 5,7 milioni di euro. In pratica, l'utente che percorre quel tratto quotidianamente risparmierebbe tra i 180 e i 280 euro all'anno. Non male. Intanto i lavori per la terza corsia tra Barberino e Firenze continuano... scontrandosi ancora col male del secolo: la lentissima burocrazia.



Un tratto dell'Autostrada del Sole tra Barberino di Mugello e Firenze Nord



Barberino di Mugello NUOVO LOOK ALLA SCUOLA MEDIA

Grande festa il 24 aprile scorso a Barberino di Mugello, in occasione dell'inaugurazione e presentazione dei lavori realizzati presso la Scuola Media Statale "Lorenzo de' Medici" e la Palestra Comunale.

All'evento erano presenti tanti ragazzi e molti rappresentanti delle istituzioni di Barberino di Mugello: il Sindaco Gian Piero Luchi, l'Assessore Comunale alla Scuola Anna Borgini, il dirigente scolastico Fernando Gragnoli, la Presidente della Commissione Scuola del Consiglio Regionale Ambra Giorgi e, per conto di Autostrade per l'Italia, l'ing. Gennarino Tozzi, il quale ha voluto sottolineare con la sua presenza la valenza dell'iniziativa precisando che i soldi spesi

per le scuole sono realmente destinati per la cultura e quindi per la crescita della Nazione.

Contestualmente alla cerimonia è stata allestita una mostra fotografica documentaria, per illustrare il Piano degli Interventi di Edilizia Scolastica sul territorio comunale.

I lavori realizzati hanno riguardato la manutenzione straordinaria e l'adeguamento normativo degli impianti e sono costati 1.050.000 euro, finanziati con fondi della Variante di Valico.

In particolare, oltre alla manutenzione esterna (facciate, manto di copertura, recinzione e illuminazione perimetrale) è stato creato un impianto a gas metano per l'edificio scolastico e la palestra, è stata eseguita la totale sostituzione e adeguamento

dell'impianto elettrico e sono state modificate o realizzate ex novo: le vie di esodo e uscite di emergenza, la scala antincendio a prova di fuoco, l'illuminazione d'emergenza, la segnalazione chiamata e la linea dati (rete di connessione informatica tra i locali interni e l'esterno).

Sono stati inoltre eseguiti interventi per limitare la dispersione termica, con la sostituzione di tutti i serramenti vetrati; sono stati ampliati i servizi igienici e la biblioteca, è stato creato un locale archivio per documenti ed è stata modificata la disposizione dell'auditorium.

Per la Palestra, oltre all'intervento sugli impianti, è stata realizzata la manutenzione straordinaria degli spogliatoi e il rifacimento della zona d'ingresso; ora l'impianto sarà utilizzabile anche come luogo pubblico di spettacolo.

A maggio è stata fissata la data di inizio per i lavori di rifacimento del solaio di calpestio della palestra con impianto di riscaldamento a terra, per una spesa di circa 300.000 euro.

Iniziate nel 2006, le opere di adeguamento si sono protratte per non compromettere la regolare attività scolastica. I disagi che gli studenti e gli insegnanti hanno dovuto sopportare saranno ampiamente ripagati da una struttura sicura e idonea per le attività formative.

In alto: la scuola media di Barberino di Mugello dopo i recenti lavori di manutenzione straordinaria e adeguamento.

L'UNIVERSITÀ ENTRA IN CANTIERE

Continua l'avvicinamento tra il mondo universitario e Autostrade per l'Italia

Un gruppo di studenti della Facoltà di Ingegneria di Firenze ha recentemente visitato i cantieri della tratta in ampliamento **Firenze Nord - Firenze Sud** dell'autostrada A1.

L'incontro è stato pensato per avvicinare gli studenti alla realtà dei cantieri per la realizzazione delle Grandi Opere: grazie a questo progetto i futuri ingegneri possono approfondire dal vivo le più moderne tecniche di costruzione, in particolar modo quelle relative allo scavo delle gallerie.

Questa iniziativa fa seguito ad analoghe giornate organizzate in collaborazione con l'Università di Tor Vergata (Roma), di Cassino e, in particolare, con l'Università degli Studi di Firenze - dipartimento di ingegneria civile e ambientale - da sempre attenta alle attività di Autostrade per l'Italia in particolare a quelle



legate ai lavori della Variante di Valico.

La prima parte della giornata si è svolta nell'ateneo fiorentino ed è stata dedicata alla presentazione della visita tecnica, all'esposizione del progetto e all'inquadramento dell'opera nel contesto socio ambientale in cui è inserita.

Poi sono stati visitati i vari cantieri, in appalto alla Baldassini-Tognozzi-Pontello, delle Gallerie Melarancio, le Romite, Poggio Secco, Del Colle e Pozzolatico dove sono state realizzate prove tecniche dimostrative di varie fasi di lavorazione. Gli studenti sono stati seguiti dal professor Vannucchi (docente del corso di Geotecnica), dagli ing. Baldeschi e Tosi (Autostrade per l'Italia) e dagli ing. Collotta e Boccacci (SPEA).

Anche un altro gruppo di studenti dell'università

fiorentina accompagnati dal prof. Rinaldi, docente di Geologia Applicata all'Ingegneria II, ha partecipato a una visita in cantiere per la conoscenza delle lavorazioni di consolidamento e scavo di una delle gallerie più lunghe d'Italia, la galleria di Base della Variante di Valico, situata nella **tratta Badia - Aglio**.

Di buon mattino, nel campo dell'impresa appaltatrice Todini e nelle aree di cantiere in località Badia, si è presentato il progetto della galleria, con l'illustrazione delle principali lavorazioni e dei monitoraggi in corso d'opera, e quindi la visita è proseguita procedendo dall'imbocco Nord fino al fronte di scavo.

I ragazzi hanno potuto assistere alle operazioni di scavo del fronte con il martellone, alla posa in opera dell'impermeabilizzazione e al getto della calotta in calcestruzzo in un tratto di galleria immediatamente antecedente il fronte di scavo.

Nel pomeriggio il gruppo si è spostato presso l'area di Poggiolino, all'imbocco Sud della galleria.

Gli studenti hanno potuto vedere i notevoli interventi di sostegno in cemento armato realizzati a protezione dei grandi sbancamenti eseguiti nell'area e lo scavo della galleria a partire dall'imbocco lato Sud.

Sono intervenuti per Autostrade i tecnici della Direzione Nuove Opere (gli ing. Ranalli, Di Lorenzo e Pampana) e per l'impresa Todini il dott. Cerrato, l'ing. Spanu e la dott.ssa Spinelli.

LA REGIONE EMILIA-ROMAGNA E LA VARIANTE DI VALICO

Paolo Ferrecchi, Direttore Generale dell'assessorato regionale alla Mobilità illustra le azioni di monitoraggio e controllo delle attività nei cantieri dell'opera



La Variante di Valico rappresenta per dimensioni e complessità uno dei cantieri stradali più importanti d'Italia.

Nel far fronte all'impegno che deriva nella realizzazione di un'opera di queste proporzioni, la Regione Emilia-Romagna svolge da tempo un'azione di coordinamento e di mediazione fra le esigenze talvolta divergenti di Autostrade, imprese appaltatrici, enti locali e popolazione residente.

Un'azione che parte da tempi ormai lontani, quando le parti interessate erano impegnate nella fase più "amministrativa" legata al complesso iter di approvazione progettuale e che continua anche adesso che ci troviamo invece in una fase in cui prevale il momento "realizzativo".

Eppure, anche in questo momento, il compito della Regione non è finito e sono ancora molti i fronti sui quali ci sentiamo chiamati a dare un contributo fondamentale.

Infatti, un'opera come la Variante di Valico genera inevitabilmente un gran numero di problematiche, criticità e impatti sul territorio e sulle popolazioni interessate dai lavori, con situazioni di tensione e di

pericolo, che continuamente si susseguono e la cui dinamica si evolve con una rapidità sorprendente.

La Regione sta cercando di far fronte a questa sfida straordinaria mettendo in campo diverse iniziative volte a ricercare tempestive soluzioni ai problemi più gravi e una progressiva riduzione degli impatti che possono essere mitigati.

Da un lato, la Regione esercita il proprio ruolo politico e istituzionale affinché vengano create le condizioni per minimizzare le conseguenze negative sulla vita e sull'economia delle comunità locali derivanti da situazioni di improvvisa crisi, come è avvenuto in passato in seguito ad interruzioni dei lavori provocate da crisi finanziarie delle imprese appaltatrici.

In casi come questi, la Regione ha fornito anche un contributo indispensabile per un'immediata messa in sicurezza del cantiere e per individuare le soluzioni più appropriate per una rapida ripresa dei lavori.

D'altro lato, la Regione contribuisce anche a proporre nuove varianti e integrazioni progettuali necessarie per rendere l'impatto delle lavorazioni di cantiere più

sostenibile da parte della popolazione residente e si fa carico di rendere più breve possibile il percorso di approvazione di tali soluzioni integrative, in modo che Autostrade sia nelle condizioni di adottarle, con evidente beneficio per il territorio, senza che questo determini interferenze o allungamenti nei cronogrammi di realizzazione dell'opera autostradale principale.

Uno degli ambiti nei quali questa attività è stata più intensa è rappresentato dalla gestione delle viabilità di servizio e dei flussi di traffico dei mezzi d'opera.

In questi casi si cerca di migliorare l'assetto dei tracciati delle viabilità di servizio, al fine di contenere il disagio provocato sulla popolazione, soprattutto nel caso di strade che attraversano centri abitati importanti.

Un esempio in questo senso è dato dalla proposta di prolungare la Viabilità di Servizio 15 (che attualmente collega il cantiere Golfanara con la SP.325 in prossimità di Ponte Locatello) fino all'Area di Deposito n°15 (in corrispondenza dell'imbocco Nord della galleria Grizzana, nel lotto 5a) mediante una pista di cantiere da dismettere a fine lavori.

Questo per evitare l'innesto del traffico dei mezzi d'opera sulla SP.325 in corrispondenza di Ponte Locatello (Comune di Grizzana), con evidente beneficio per la vivibilità del paese.

A fine 2007 - in seguito all'istruttoria svolta d'intesa con Autostrade, con l'Osservatorio ambientale della Variante di Valico, con i comuni interessati e con altre istituzioni locali, per verificare la fattibilità di questa ipotesi - l'Assessore Alfredo Peri ha formalizzato la richiesta di completare urgentemente la progettazione dell'intervento e di attivare quanto prima presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il procedimento di autorizzazione finalizzato alla localizzazione urbanistica.

Tale procedimento è in corso di completamento e il prolungamento della pista potrà presto essere realizzato.

Ma il punto più importante che in questa sede mi preme di sottolineare, è che la Regione sta promuovendo e coordinando la sottoscrizione di una serie di convenzioni per la manutenzione delle viabilità di servizio di tutti i lotti della Variante di Valico presenti sul territorio emiliano.

Tali convenzioni sono appunto suddivise per lotti e vengono siglate da Autostrade per l'Italia, dall'appaltatore del lotto esaminato e dagli enti proprietari della strada, che di volta in volta viene utilizzata come viabilità di servizio della Variante di Valico.

Nel caso dei lotti appaltati più di recente, Autostrade ha inserito l'obbligo di sottoscrizione delle convenzioni nella gara d'appalto, ma per altri lotti avviati precedentemente e per i quali tale obbligo non era formalizzato, la Regione ha avuto un ruolo fondamentale nel raggiungimento di un accordo tra Autostrade, impresa appaltatrice ed enti locali gestori delle viabilità di servizio e ha confermato la propria capacità di supervisione su tutti quegli aspetti del rapporto contrattuale fra Autostrade ed imprese appaltatrici che hanno una ripercussione diretta sul territorio.

Le convenzioni prevedono l'obbligo dell'appaltatore di provvedere alla manutenzione ordinaria e alla pulizia della strada per tutto il periodo di durata dei lavori della Variante e alla realizzazione di interventi mirati di manutenzione straordinaria che si rendessero eventualmente necessari su segnalazione dell'ente proprietario della strada.

Prevedono inoltre le modalità di ripristino finale a termine lavori e la definizione dei requisiti minimi da rispettare all'atto della riconsegna all'ente proprietario.

Al fine di garantire all'ente proprietario della strada il rispetto degli obblighi previsti da parte dell'appaltatore, le convenzioni prevedono il versamento di un deposito cauzionale.

Le prime due convenzioni per il lotto "Galleria di Base" sono state siglate proprio negli uffici della Regione il 6 Dicembre 2006. Successivamente sono state siglate altre due convenzioni per le strade provinciali che sono viabilità di servizio dei lotti 5a e 5b.

Un'ulteriore convenzione è in corso di completamento per le strade comunali che sono viabilità di servizio del lotto 5a.

Siamo prossimi ad organizzare anche la preparazione delle ulteriori convenzioni che si renderanno necessarie per le viabilità di servizio dei lotti 6-7, i cui lavori sono partiti di recente.

LA VARIANTE DI VALICO IN TOSCANA

Riccardo Baracco, responsabile dell'Area di coordinamento Pianificazione territoriale e politiche abitative della Regione Toscana, spiega l'esperienza dell'ente nella definizione e approvazione dei progetti della Variante di Valico e degli ampliamenti dell'A1

La Variante di Valico, con il conseguente ampliamento a tre corsie dell'A1 verso sud, fino a Incisa Valdarno, rappresenta uno dei principali interventi infrastrutturali strategici per la Regione Toscana, oltre che per l'intera nazione, insieme al completamento della rete dell'Alta Capacità ferroviaria, con il relativo Nodo di Firenze.

Il Piano di Indirizzo Territoriale della Regione, approvato nel 2007, affronta in modo integrato la pianificazione del governo del territorio, assegnando all'accessibilità e alla logistica compiti fondamentali della strategia territoriale, che si basa sul potenziamento della rete delle città toscane, intesa come un'unica "città policentrica" e della "piattaforma logistica costiera", che mette in relazione le autostrade del mare con i porti toscani, gli altri interventi strategici per il completamento del Corridoio Tirrenico e della Grosseto-Fano, i raccordi trasversali tra la costa e la dorsale centrale del corridoio plurimodale europeo 1, costituito principalmente dall'autostrada A1 e dalla linea ferroviaria ad alta capacità.

Queste strategie devono attuarsi all'interno di regole di sostenibilità che costituiscono lo "statuto" del Piano di Indirizzo Territoriale, in cui rivestono particolare rilievo i principi di tutela e valorizzazione delle risorse del territorio: l'aria, l'acqua, il suolo, gli ecosistemi della fauna e della flora, i sistemi insediativi, il paesaggio, i documenti della cultura e gli stessi sistemi infrastrutturali. In questo quadro devono inserirsi i piani e i progetti che hanno effetti sul territorio, facendo in modo che anche la fase della loro realizzazione sia coerente con i principi di sostenibilità individuati.

Le scelte relative alla Variante di Valico sono il risultato di una complessa fase progettuale e

approvativa che ha avuto inizio più di venti anni fa, che ha portato alla definizione delle convenzioni con le due Regioni interessate nel 1990 ed ha comportato una notevole stratificazione di decisioni, varianti, aggiustamenti.

Dal 2001, con l'approvazione del progetto di recupero e valorizzazione ambientale (PREVAM), che ha definito gli interventi di cantierizzazione e di inserimento ambientale dell'opera, e con l'istituzione dell'Osservatorio ambientale e socio-economico, fortemente voluto dalle Regioni e dagli enti locali, si è avviata una fase che definirei di "dialettica costruttiva" tra le istituzioni e Società Autostrade, tesa a fare in modo che la realizzazione di questa opera fondamentale di potenziamento e messa in sicurezza dell'autostrada A1 si conciliasse con l'esigenza di adeguati livelli di impatto sull'ambiente e sul tessuto socio-economico.

Nel corso dei lavori l'Osservatorio, tramite il monitoraggio degli effetti su tutte le componenti ambientali e un'attenta individuazione delle soglie di attenzione e di allarme, ha consentito di intervenire nelle situazioni critiche chiedendo più attente modalità di cantierizzazione.

Questa continua evoluzione dell'attenzione alle conseguenze sull'ambiente e sulla popolazione interessata ha dato risultati importanti nelle progettazioni più recenti e omogenee relative all'ampliamento a tre corsie del tratto Firenze Nord - Firenze Sud, per il quale i lavori sono iniziati a seguito della completa verifica congiunta, tramite il Comitato tecnico di garanzia (con compiti di verifica progettuale e di osservatorio) dei progetti esecutivi rispetto a tutte le prescrizioni definite in sede di Valutazione di impatto ambientale e di Conferenza di



Servizi di approvazione.

Un ulteriore passo in avanti ritengo si stia attuando con la progettazione dell'ampliamento a tre corsie del tratto Barberino di Mugello-Firenze Nord per il quale è in corso un tavolo di confronto costituito da Regione, enti locali, Autostrade per l'Italia e altre istituzioni interessate, in cui gli approfondimenti progettuali di Autostrade per l'Italia, tesi a rispettare le prescrizioni della VIA, vengono consegnati da Autostrade per l'Italia nelle fasi della loro elaborazione ed esaminati allo scopo di poter acquisire, nella Conferenza di Servizi di approvazione, un progetto definitivo che recepisca le prescrizioni definite dalle amministrazioni interessate, limitando così notevolmente il rimando a successive fasi progettuali, così diffuso nei precedenti progetti.

Questa ultima esperienza sta dimostrando che tutti i soggetti interessati, dall'ANAS a Autostrade per l'Italia, dalla Regione alla Provincia, ai Comuni, all'Autorità di Bacino dell'Arno, all'ARPAT, compresi i Ministeri competenti e le Soprintendenze, si stanno partico-

larmente impegnando per giungere, con i tempi necessari, alla definizione di un progetto che, partendo da una profonda conoscenza delle risorse del territorio e dell'ambiente interessati, contenga le soluzioni più appropriate per la sua realizzazione e gestione.

LO SAPEVATE CHE...?

...il ministro dei Lavori Pubblici, Togni, il 23 maggio 1959 fece brillare le mine per l'abbattimento dell'ultimo diaframma della galleria Citerna nel tratto appenninico dell'Autosole.

VARIANTE DI VALICO

Anno 3 - n. 7 - Giugno 2008
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

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

COME SI CAMBIA...

Quando è stata costruita, l'Autostrada del Sole era considerata un'opera grandiosa, il futuro. I cinegiornali dell'epoca seguivano passo passo le fasi di realizzazione. Tutti i giornali ne parlavano costantemente e con enfasi. Era così importante che le si dedicavano anche le cartoline: ne abbiamo recuperate tre e sono un'eccezionale testimonianza storica perchè ritraggono lo stesso panorama in tre epoche diverse. Nella parte destra delle foto, immutato nel tempo, è visibile uno dei simboli di Bologna il Santuario della Madonna di San Luca.



1959

L'Autosole è percorribile tra Milano e Bologna, ma resta ancora da completare il tratto tra Bologna e Firenze. L'A1, dopo il tratto parallelo alla Via Emilia, prevede di "piegare" verso il sud a Casalecchio di Reno, cittadina della prima periferia di Bologna.

1962

A quest'epoca il traffico è di circa 6.000 veicoli al giorno. Ed è così bello "affacciarsi" sul futuro che vi si costruisce ai fianchi ascoltando la "musica del progresso"...



2008

Guardatela oggi, l'autostrada, inglobata nell'urbanizzazione di Casalecchio che è passato dai 19.000 abitanti del 1960 ai 35.000 di oggi (il paese con il maggior numero di abitanti per km quadrato della provincia di Bologna). E, sulla base della nuova politica di Autostrade che punta sempre più all'inserimento ambientale delle infrastrutture nel territorio, sono state realizzate le barriere fonoassorbenti per adeguarla alla nuova realtà cittadina nel maggior rispetto ambientale.

(Fotografie proprietà di Massimiliano Neri)



BRETELLA DI FIRENZUOLA: LOTTO 1

Autostrade ha predisposto il progetto definitivo e lo studio di impatto ambientale del primo lotto della bretella di Firenzuola. Il tratto, che interessa i Comuni di Barberino di Mugello e di Firenzuola, corrisponde al lotto 14 della Variante di Valico.

Si tratta di una strada extraurbana secondaria (del progetto abbiamo ampiamente parlato nel precedente numero della news) che ha inizio nel Comune di Barberino, in corrispondenza del raccordo tra lo svincolo autostradale di Poggiolino e la viabilità locale SS65 della Futa, e che termina nel Comune di Firenzuola con uno sviluppo complessivo di circa 7,5 chilometri.

L'opera fa parte della "Bretella di Firenzuola" (suddivisa in 4 lotti) e ha l'obiettivo di collegare il futuro casello autostradale di Poggiolino della Variante di Valico alla strada statale della Futa e alla SP116 e alla SP503.

Per questo progetto, Autostrade per l'Italia ha già richiesto l'avvio del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale.

Per consentire la pubblica consultazione, copie del progetto definitivo, dello studio di impatto ambientale e della sintesi non tecnica sono depositate in Provincia di Firenze, nei Comuni di Barberino e Firenzuola e presso la Comunità Montana del Mugello. Qualsiasi cittadino può inoltrare le proprie osservazioni alle autorità competenti nei tempi previsti.

IL TAVOLO PER LA SICUREZZA

Continuano le riunioni del tavolo per la sicurezza costituito dalla Provincia di Bologna con le Organizzazioni sindacali, i Comuni interessati dal tracciato, Ausl, 118, Autostrade per l'Italia, Spea, Regione, Inail, Inps, Direzione provinciale del lavoro e Vigili del Fuoco.

Durante l'ultimo incontro, che si è svolto il 7 maggio scorso ed è stato presieduto dall'assessore provinciale Paolo Rebaudengo, sono stati comunicati i risultati ottenuti dai vari gruppi di lavoro. In particolare, si è annunciato che entro l'estate sarà pronta una prima bozza delle linee guida per l'ottimizzazione della formazione alla sicurezza e per la verifica sull'efficacia e qualità della formazione, rielaborata sulla

base del nuovo testo unico.

Inoltre, tra un mese circa, dovrebbe partire la sperimentazione del sistema di informatizzazione degli accessi nei cantieri.

Il 22, invece, si è riunito il tavolo per la sicurezza, in forma ristretta, che sta studiando i meccanismi di premialità per i comportamenti "virtuosi" degli operai, per diminuire l'incidentalità nei cantieri della variante.

TERREMOTO IN APPENNINO

Con la montagna non si può scherzare e alla prima scossa sismica, il primo marzo scorso, i lavori della variante di valico sono stati sospesi.

Le preoccupazioni maggiori erano per le gallerie, ma Autostrade ha deciso di sospendere i lavori in tutti i cantieri.

Immedie le verifiche su eventuali danni e il monitoraggio per escludere il pericolo di fughe di gas: tutto in ordine e impianti perfettamente funzionanti. Una pausa durata un'intera giornata perché, in via cautelativa, si è preferito aspettare l'ultimo ok della Protezione Civile e far ripartire complessivamente i cantieri

VIA LIBERA AI LOTTI 6 E 7

È stato approvato ad aprile, dal consiglio di amministrazione dell'ANAS presieduto da Pietro

Ciucci, il progetto esecutivo per i lotti 6 e 7 dell'Autostrada del Sole. Quando si parla di lotti 6 e 7, si intende il piano di adeguamento del tratto di attraversamento appenninico tra Sasso Marconi e Barberino di Mugello, tra le località La Quercia e Badia Nuova (subtratta Lagaro-Badia Nuova).

Si ricorda che questi lotti, già consegnati per la realizzazione delle viabilità di cantiere e dei campi base il 5 dicembre 2007, a seguito di questa approvazione dovrebbero essere stati definitivamente consegnati il 19 giugno 2008 completando così l'attivazione definitiva di tutti i cantieri dei 13 lotti della variante di valico. Questa parte dell'opera ha un costo di circa 480 milioni, a totale carico di Autostrade e i lavori dureranno 48 mesi.

ULTIM'ORA

Emilia-Romagna: lo sportello informativo dell'Osservatorio ambientale e socio economico della VAV si trasferisce da Sasso Marconi a Pian di Setta.

La nuova sede è nell'ex dopolavoro ferroviario della stazione di Grizzana Morandi e conserva gli stessi numeri di telefono e fax.

Invariato l'orario di apertura: mercoledì dalle 15 alle 17 e sabato dalle 9 alle 12.

TABELLA AGGIORNAMENTO LAVORI LOTTI VARIANTE

Lotto	Lunghezza (Km)	Valore Intervento (*) €/mln	Avanzamento al 30.04.2008	Status (*)	Fine lavori
Casalecchio - Sasso Marconi (Lotto 0)	4,1	58,3	45,7%	Lavori in corso	2009
Sasso Marconi - La Quercia (Lotti 1, 2, 3, 4)	19,4	534,7	100,0%	Lavori ultimati	2007
La Quercia - Badia Nuova (Lotto 5A)	7,6	254,9	12,5%	Lavori in corso	2010
La Quercia - Badia Nuova (Lotto 5B)	2,4	121,4	22,6%	Lavori in corso	2010
La Quercia - Badia Nuova (Lotto 6-7)	7,5	508,6	4,2%	Lavori in corso (1)	2011
Interscambio vecchio/nuovo tracciato (Lotto 8)	3,0	97,7	1,2%	Valutazione di Impatto Ambientale in corso	2011
Badia Nuova - Aglio Galleria di Base (Lotto 9-10-11)	11,2	857,8	44,1%	Lavori in corso	2010
Badia Nuova - Aglio (Lotto 12 e Svincolo di Barberino)	4,5	227,9	42,0%	Lavori in corso (2)	2009
Aglio - Barberino (Lotto 13)	6,1	221,3	22,4%	Lavori in corso	2010
Altre Opere sul Territorio (**)		330,9	30,2	Lavori in corso	(3)
TOTALE	65,8	3.213,6	39,2%		

(*) Stima accertata al 08.05.2008. (**) Includono: Bretella di Firenzuola, Valorizzazione e Monitoraggio 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, collegamento Stazione di Barberino. (1) Ad esclusione degli impianti elettromeccanici della tratta che verranno appaltati successivamente (2) In data 22.05.2007 è avvenuta l'apertura del nuovo Svincolo di Barberino. (3) La fine dei lavori è funzione delle richieste del territorio.

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

