



IL COORDINATORE PER LA SICUREZZA

Pag. 3



COMPLETATO LO SCAVO DELLA PRIMA GALLERIA

Pag. 6



GESTIRE IL TRAFFICO QUANDO CI SONO I GRANDI CANTIERI... E VICEVERSA

Antonino Galatà illustra come Autostrade per l'Italia gestisce traffico e cantieri

L'Autosole è la principale cerniera di collegamento tra nord e sud del Paese, con volumi di traffico molto elevati che, nel tratto tra Bologna e Firenze, raggiungono punte di 90.000 veicoli al giorno di cui 24.000 tra camion e pullman. Costruire nuove gallerie, viadotti e svincoli con questi livelli di traffico e senza ridurre il numero delle corsie di marcia, impegna tecnici di diversi settori nell'individuazione delle soluzioni più idonee, sia costruttive che gestionali.

Antonino Galatà è il Direttore Esercizio di Autostrade per l'Italia e sette giorni su sette è in prima fila per garantire la sicurezza degli utenti.

Ingegnere Galatà, la complessità degli interventi della Variante di Valico richiede, per limitare i disagi alla circolazione, un'innovativa programmazione e gestione dei cantieri...

“Certo, e Autostrade per l'Italia ha sottoscritto un Protocollo di gestione dei lavori, condiviso con Intesa Consumatori, che prevede l'ampliamento della sede autostradale senza ridurre il numero di corsie di marcia, la realizzazione di piazzole di sosta in mancanza della corsia di emergenza e l'interruzione della circolazione solo in giorni e fasce orarie di minor traffico”.

Per quanto riguarda l'aspetto più operativo, relativo alla gestione del traffico, sono state individuate due priorità: la segnalazione dell'area di cantiere e la comunicazione preventiva attraverso vari media.

“Sì. Un disciplinare tecnico regola la segna-

Segue a pagina 2



SICUREZZA E CIVILTÀ DEL LAVORO: PIÙ DI UN IMPEGNO

PAOLO REBAUDENGO, ASSESSORE PROVINCIALE DI BOLOGNA, SPIEGA LE INIZIATIVE PER CREARE UN AMBIENTE DI LAVORO SICURO

Paolo Rebaudengo, assessore all'Istruzione, Formazione, Lavoro e Politiche per la sicurezza sul lavoro della Provincia di Bologna, guarda con grande attenzione ai lavori per la realizzazione della Variante di Valico. Sin dall'apertura dei cantieri è stato istituito un “tavolo di consultazione e concertazione”, coordinato appunto dalla Provincia, al quale partecipano i sindaci di tutti i Comuni dell'Appennino Bolognese attraversati dall'opera, l'Ausl, l'Inail, l'Inps, la Direzione Provinciale del Lavoro, le Organizzazioni Sindacali, i Vigili del Fuoco, la Protezione Civile, il 118, l'Osservatorio socioambientale per la Variante di Valico, le imprese appaltatrici, la Regione, Spea e Autostrade per l'Italia.

Assessore, una nutrita presenza.

Sì, una presenza così articolata consente al tavolo di svolgere un ruolo di presidio di tutte le problematiche che si presentano, attinenti prioritariamente alla sicurezza sul lavoro e alla

prevenzione degli infortuni dei lavoratori nei cantieri della Variante. Ma il tema non è solo quello della sicurezza, è anche quello delle condizioni di vita e di lavoro degli addetti e questo tavolo permette un dialogo fra le diverse istanze e i diversi attori. Inoltre consente di portare all'attenzione di tutti i soggetti le problematiche che ciascuno riscontra e quindi di fare periodicamente il punto su tutte le questioni aperte, in uno spirito di collaborazione.

I momenti di dialogo forniscono, quindi, un'idea complessiva della situazione. Ma, nello specifico, quali sono i temi affrontati che concorrono a ridurre l'incidentalità nei cantieri?

Innanzitutto la formazione e le sue modalità di erogazione. Sono già state realizzate attività di analisi finalizzate alla verifica dell'efficacia concreta della formazione. Non basta “formare”. È necessario verificare i risultati. In concre-

Segue a pagina 2

zione dei cantieri e prevede una segnaletica di avvicinamento all'area dei lavori, in prossimità del cantiere e alla fine dei lavori.

Per aumentare ulteriormente i dispositivi di sicurezza, sia per gli utenti che per gli operai al lavoro, abbiamo introdotto una segnaletica integrativa che precede quella a norma e che informa in anticipo della presenza dei lavori in corso. Il primo cartello di preavviso è posizionato a tre chilometri dall'inizio cantiere, rispetto ai 700 metri previsti, e inoltre la visibilità è potenziata da dispositivi luminosi”.

...ed è importante la collaborazione con la Polizia Stradale.

“Abbiamo chiesto anche il loro supporto. Per assicurare il rispetto dei limiti di velocità in corrispondenza dei cantieri, che garantisce non solo la sicurezza di chi viaggia ma anche quella di chi sta lavorando, la Polizia Stradale ha predisposto specifici controlli installando box Autovox, opportunamente presegnalati”.

Nel suo lavoro il servizio di informazione, rivolto sia agli Enti Locali interessati dall'intervento che ai viaggiatori, è particolarmente curato.

“Indispensabile. I lavori che comportano modifiche alla viabilità o addirittura la chiusura di tratti autostradali o stazioni vengono comunicati con largo anticipo ai Comuni interessati e alle forze dell'ordine, con i quali vengono condivisi gli itinerari alternativi, ed è con comunicati stampa, depliant, pubblicità a pagamento, notiziari televisivi e radiofonici ed il sito internet, che si provvede poi alla diffusione delle notizie più rilevanti, per quanti viaggeranno sull'Autosole. Lo scorso anno, per i lavori della Variante di Valico e di ampliamento a tre corsie del nodo fiorentino, ci sono state 20 chiusure notturne autostradali con contenute ripercussioni sulla viabilità, proprio grazie all'attenta e costante attività di comunicazione preventiva”.

Ma per quanto riguarda le gallerie, c'è una gestione diversa?

“Dal 2006 è in vigore anche in Italia la Direttiva Europea per la gestione delle gallerie. Nella gestione della sicurezza, è quindi fondamentale l'arredo delle gallerie con dispositivi ed impianti conformi ai dettami di questa nuova normativa e delle migliori pratiche internazionali. Nei fatti la gestione della circolazione nelle gallerie della Variante di Valico viene svolta attraverso un articolato sistema di controllo basato su tre elementi fondamentali:

- la disponibilità di sensori di controllo in grado di inviare allarmi e consentire la relativa verifica;
- la definizione di procedure operative specifiche, in particolare per gli addetti al Centro Radio Informativo;
- la predisposizione di accordi operativi con gli enti esterni eventualmente chiamati ad operare”.

Quindi, nel dettaglio?

“Ciascun fornice, in base alla lunghezza, è attrezzato con impianti di: illuminazione, ventilazione, rilevazione incendio, videosorveglianza e controllo automatico del traffico, equipaggiamento dei rifugi e delle vie di fuga, approvvigionamento idrico e sistemi antincendio, informazione all'utenza. Il sistema è infine governato da una complessa rete informatica, organizzata su diversi livelli gerarchici, collegata ad un sistema di controllo locale e, attraverso la rete geografica di Autostrade per l'Italia, al Centro Radio Informativo e al Centro Monitoraggio Impianti della Direzione di Tronco competente”.



Sistemi di segnalazione all'imbocco di una galleria.

to è importante monitorare l'efficacia dell'apprendimento e del cambiamento operativo di quanto, in seguito alla formazione, venga messo in pratica dai lavoratori e dalle figure specialistiche legate alla sicurezza. Oltre alla verifica, oggi si stanno completando le “linee guida per la formazione”, un lavoro che consentirà di diffondere in modo sistematico le modalità di erogazione della formazione a tutti gli addetti.

Altro tema che avete affrontato è quello degli orari di lavoro che sembrerebbe un argomento sul quale nessuno dovrebbe più discutere.

Invece si parte dalla constatazione che spesso si crea una coincidenza di interessi da parte delle aziende appaltatrici e dei lavoratori per un orario di lavoro che va ben oltre quello contrattuale. Ma questi sono lavori che richiedono forte attenzione e non si può permettere un prolungamento dell'orario pena l'aumento della rischiosità del lavoro stesso. Quindi un gruppo tecnico di lavoro, con la disponibilità di Autostrade, ha individuato una soluzione telematica che è già in via di sperimentazione e, se risponderà ai requisiti richiesti anche dall'Inail ai fini della normativa sulla registrazione degli orari di lavoro, potrà essere progressivamente estesa alle diverse aziende nei diversi cantieri.

Avete anche firmato un accordo tra Provincia, Ausl, Autostrade e Spea per un costante scambio di informazioni. Per quali obiettivi?

Si tratta di un accordo sui flussi informativi tra controllori e controllati, per la prevenzione degli infortuni. Serve a sviluppare una nuova filosofia per un diverso approccio da parte dei controllori e da parte dei controllati, che anziché essere basato su diffidenza, prescrizione e repressione possa basarsi su scambi informativi delle criticità rilevate, col presupposto che ridurre l'incidentalità è nell'interesse di tutti: lavoratori, aziende ed enti pubblici.

C'è anche una nuova “politica motivazionale” che si sta sviluppando di recente con la costituzione di un “tavolo ristretto” con Provincia, Ausl, Sindacati e Autostrade. In cosa consiste?

Due presupposti. Il primo: non basta l'organizzazione, ma occorre una partecipazione motivata delle persone sia come individui che come squadre di lavoro. Il secondo: occorre che le aziende appaltatrici mettano nella loro scala dei valori, e poi lo praticino, il principio del valore della tutela della salute e della prevenzione degli infortuni dei lavoratori. Su questi principi Autostrade ha promosso il progetto, poi condiviso da tutti. L'elemento chiave su cui si sta ragionando è basato sull'importanza della rilevazione da parte delle squadre di lavoro dei cosiddetti “quasi infortuni”, ovvero i mancati infortuni. Rilevarli significa analizzare le variabili organizzative e umane che hanno causato situazioni che solo per circostanze fortuite non si sono tradotte in un infortunio. Questa analisi deve poter consentire di porre rimedio e quindi migliorare le condizioni di lavoro in tutte le sue variabili progettuali, organizzative e di manutenzione.

Quindi giudica positiva la proposta di Autostrade di premiare i lavoratori?

Certo. Per spingere le squadre di lavoro e i singoli a sentirsi parte attiva del sistema che contribuisce a determinare la sicurezza. E stiamo lavorando per stabilire dei parametri significativi per farlo.

Si parla anche di sostegno alle attività extra lavorative, nei campi base o nel territorio di riferimento, per i lavoratori che operano nei cantieri della Variante.

Ogni tema affrontato ha un'incidenza nell'attività di lavoro e anche le occasioni extra-lavorative incidono sul morale, sulla condizione di benessere e quindi sulla sicurezza. Per questo è stato stipulato un accordo, finanziato da Autostrade, finalizzato alle attività sociali, culturali e sportive organizzate dai Comuni, che costituisce un ulteriore, significativo tassello in un mosaico di civiltà del lavoro.

Rispetto ai dati statistici che si rilevano nelle grandi opere, nella VAV si riscontra una riduzione dell'incidentalità. Merito anche di queste attenzioni speciali?

Sì, credo che anche il nostro lavoro abbia contribuito. Oltre alle attività specifiche, tenere i riflettori accesi sul territorio consente di far capire a tutti i soggetti interessati che l'attenzione è alta e questo aiuta anche il comportamento organizzativo delle imprese. L'auspicio è che il trend migliorativo continui e che si raggiungano risultati sempre più positivi.

UN OCCHIO ATTENTO SUL CANTIERE

**IL COORDINATORE
PER LA SICUREZZA:
CONOSCIAMOLO MEGLIO**

Mai come in questo periodo i pericoli che si corrono sul luogo di lavoro sono quotidianamente al centro dell'attenzione pubblica. È infatti sempre più condivisa la necessità di affrontare con decisione questa piaga e sono ormai numerosi i passi compiuti in questa direzione da parte dei molti soggetti coinvolti. Proprio per rafforzare il coordinamento e l'efficacia della prevenzione su questi temi, la legislazione italiana sulla sicurezza nei luoghi di lavoro prevede la designazione, all'interno dello staff tecnico dei cantieri edili, di un coordinatore per la sicurezza sia per le attività di progettazione (coordinatore per la progettazione, CSP) che per quelle di esecuzione dei lavori (coordinatore per l'esecuzione, CSE). Si comincia quindi ad intervenire fin dalla fase progettuale, collaborando con i progettisti dell'opera nello sviluppare un progetto nel quale i rischi per la sicurezza e la salute dei lavoratori siano ridotti al minimo. Viene inoltre redatto un Piano di Sicurezza e Coordinamento (PSC) che stabilisce i criteri di organizzazione del cantiere e lo sviluppo delle attività di costruzione, attraverso criteri di sicurezza ed igiene del lavoro.

Spetta poi al CSE, durante l'esecuzione dei lavori, controllare l'applicazione delle prescrizioni del PSC, modificando e variando le disposizioni tecniche in base all'avanzamento dei lavori, alle particolari tecnologie introdotte dalle imprese o alle variazioni che si rendono necessarie a causa di eventi di ogni tipo. Il CSE, inoltre, vigila sull'applicazione delle norme di legge in materia di sicurezza ed igiene del lavoro da parte dell'appaltatore e dei subaffidatari, a qualsiasi titolo essi entrino in cantiere. I Coordinatori, sia in fase di progettazione che di esecuzione dei lavori, agiscono in forza di un mandato ricevuto direttamente dal Responsabile dei Lavori (RL), che di regola è individuato nel Responsabile di Commessa di Autostrade per l'Italia.



In fase di verifica delle operazioni di costruzione, il CSE ha l'obbligo di sospendere i lavori quando si verifici una situazione di pericolo grave ed imminente e di riferire al RL le altre condizioni di non conformità riscontrate, proponendo a quest'ultimo la sospensione dei lavori, l'allontanamento dell'impresa o la rescissione del contratto. Vista la rilevanza del ruolo, le attività del CSE sono organizzate in uffici che fanno capo ad un Coordinatore, che dispone di un numero di collaboratori correlato alla dimensione dell'opera da sorvegliare e alla difficoltà delle lavorazioni previste. L'ufficio del CSE fa parte della Direzione dei Lavori stabilita localmente, ma fa riferimento ad un servizio centralizzato che supporta le unità locali nell'organizzazione delle attività. Nei cantieri della Variante di Valico l'attività dei CSE ha assunto una particolare visibilità, in seguito ad iniziative delle Amministrazioni Locali, che hanno visto in questo ruolo un interlocutore privilegiato per le questioni riguardanti la sicurezza e la salute dei lavoratori, istanza molto sentita nei territori attraversati da tali cantieri. In queste aree il CSE viene chiamato a svolgere un ruolo di mediazione tra i cantieri e le Amministrazioni (ASL, Direzione Provinciale del Lavoro, 118, Vigili del Fuoco, Amministrazioni Locali) informando ed assicurando il territorio sull'elevato standard di governo della sicurezza nei cantieri, sviluppando le attività e favorendo la concertazione degli uffici tecnici degli Organismi di Vigilanza.

Fin dai primi tempi dei cantieri Cavet, Regione Emilia-Romagna e Regione Toscana hanno infatti prediletto un approccio sistematico nell'interagire con i cantieri delle grandi opere sul loro territorio, favorendo un sistema coordinato di prevenzione, articolato in una serie continuamente aggiornata di Note Interregionali (consultabili su www.infomonitor.it).

Tale "normativa volontaria" è allo stesso tempo una dimostrazione e una garanzia vincolante dell'attenzione rivolta alla sicurezza dei lavoratori da parte di tutti gli attori coinvolti dai lavori, a partire dal committente.

Appare dunque evidente come alle prerogative indicate dalla norma il Coordinatore per la Sicurezza unisca con responsabilità il delicato compito di gestire "alla pari" il rapporto con gli organismi di vigilanza, dai quali la legge prevede che sia controllato egli stesso.



VARIANTE DI VALICO

Anno 3 - n.8 - Settembre 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



VARATO IL NUOVO CAVALCAVIA FERROVIARIO

In appena otto ore è stata posizionata sopra l'autostrada la struttura del nuovo cavalcavia ferroviario della linea Bologna-Vignola, nel comune di Casalecchio di Reno. L'opera, alta 9,2 metri e lunga 71 per 400 tonnellate di peso, è legata all'intervento di ampliamento a tre corsie dell'Autostrada del Sole, il "lotto 0" della Variante di Valico. L'intervento è stato curato da Impresa Spa, ditta esecutrice dei lavori, che per l'occasione si è servita di tecnici e mezzi particolari provenienti dall'Olanda. I lavori sono stati programmati calcolando il minor impatto nei confronti dell'utenza e del territorio attraversato e non hanno causato rilevanti disagi.

LO SAPEVATE CHE...?

Il 28 luglio 1959 l'attenzione dei tecnici di tutto il mondo era puntata sul viadotto Biscione, 270 metri nel comune di Firenzuola. È stato effettuato il varo della centina (600 tonnellate per un'altezza di 71 metri) degli archi gemelli, con un innovativo sistema ideato da tecnici italiani che ha fatto risparmiare due mesi di tempo. Erano presenti al varo specialisti di sei nazioni.

Il Viadotto Biscione in costruzione (1959)



TABELLA AGGIORNAMENTO LAVORI LOTTI VARIANTE

Lotto	Lunghezza (Km)	Valore Intervento (*) €/mln	Avanzamento al 30.06.2008	Status (*)	Fine lavori
Casalecchio - Sasso Marconi (Lotto 0)	4,1	58,3	50,6%	Lavori in corso	2009
Sasso Marconi - La Quercia (Lotti 1, 2, 3, 4)	19,4	551,0	100,0%	Lavori ultimati	2007
La Quercia - Badia Nuova (Lotto 5A)	7,6	254,9	14,0%	Lavori in corso	2010
La Quercia - Badia Nuova (Lotto 5B)	2,4	121,4	25,3%	Lavori in corso	2010
La Quercia - Badia Nuova (Lotto 6-7)	7,5	508,6	4,5%	Lavori in corso ⁽¹⁾	2011
Interscambio vecchio/nuevo 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	859,3	48,3%	Lavori in corso	2010
Badia Nuova - Aglio (Lotto 12 e Svincolo di Barberino)	4,5	254,7	42,1%	Lavori in corso ⁽²⁾	2009
Aglio - Barberino (Lotto 13)	6,1	215,9	28,7%	Lavori in corso	2010
Altre Opere sul Territorio (**)		331,0	32,4	Lavori in corso	⁽³⁾
TOTALE	65,8	3.252,4	41,2%		

(*) Stima accertata al 18.07.2008. (**) Includono: Bretella di Firenzuola, Valorizzazione e Monitoraggio ambientale, S.S. Val di Setta e S.S. Porrettana, Svincolo di Rioveglio, 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.

NON SOLO VARIANTE

LE OPERE A FAVORE DEL TERRITORIO A FIRENZUOLA

Tra le opere predisposte da Autostrada per l'Italia in favore dei territori coinvolti dai cantieri, sono numerosi gli interventi del tipo "non causa effetto" che riguardano il **Comune di Firenzuola**.

Gli interventi di riqualificazione ambientale e urbana riguardano da un lato la sistemazione della viabilità comunale e dello stesso capoluogo, dall'altro un consistente intervento di edilizia scolastica, consentiti da un finanziamento di Autostrade per **4.773.975 euro**.

Tra gli **interventi già ultimati**, il "**Completamento del plesso scolastico dell'Obbligo**", realizzato da parte del Comune, che consentirà di accorpare in un'unica struttura le Scuole Elementari e Medie del capoluogo di Firenzuola. L'intervento, realizzato con un finanziamento di Autostrade di 3.176.021 euro, ha riguardato la ristrutturazione e la costruzione di un nuovo corpo di fabbrica per la **scuola**

elementare, l'ampliamento della **scuola media** e l'edificazione di nuovi locali di collegamento tra le due scuole, in modo da integrare il funzionamento di tutto l'arco dell'obbligo. Sono stati realizzati un refettorio, nuove aule su tre piani e una nuova palestra all'interno dell'area scolastica. È stata infine completata la strada per raggiungere la piazzetta-parcheggio, alla quale si va ad aggiungere il nuovo parcheggio esterno, reso accogliente con prato, alberi ed aiuole.

Tra i molti **interventi in favore della viabilità** sono da segnalare la sistemazione della strada comunale Monti-Crocetta, con una spesa complessiva di 222.489 euro, di via Pietro Nenni (86.070 euro), di via Caverni e via Ceccarelli, compresi i lavori di adeguamento del vialetto pedonale "Il chiuso" (84.347 euro) e di analoghi interventi in via Don Milani e su parte di via Pistelli, realizzati con un finanziamento di 69.474 euro.

Completate anche l'asfaltatura della strada comunale di Piancaldoli, con una spesa di 319.222 euro e le opere preparatorie di consolidamento della sede stradale comunale dalla località

"Massicheto" alla località "La Spiaggia" (122.040 euro), con asfaltatura della sede stradale e applicazione del guard-rail di sicurezza nel tratto Ca' di Sotto (120.826).

Ulteriori 573.486 euro saranno infine impiegati in lavori di sistemazione stradale ancora **in corso di realizzazione**. In particolare i lavori di costruzione della strada della lottizzazione di Bruscoli e la sistemazione della strada vicinale delle Bordigaie, così come delle strade comunali di Bordignano, di Montalbano – case Paganini e Le Caselle – Cerbolaccio. Inoltre, nel capoluogo, la sistemazione stradale di viale Pertini, di via Bolognese, di via M. di Lando e di via Bertini. In corso, infine, anche l'abbattimento delle barriere architettoniche e la sistemazione del piazzale esterno del Museo Storico Etnografico di Bruscoli.



Il nuovo plesso scolastico dell'obbligo a Firenzuola

E CON LA VARIANTE SI FA CULTURA ECOCOMPATIBILE

Anche a Galliano, frazione di Barberino di Mugello, la Variante di Valico porta in dono una scuola. Sono stati infatti finanziati la ristrutturazione e l'adeguamento della scuola elementare con ben un milione e trecentomila euro, di cui 170 mila a carico della Regione Toscana e tutto il resto da parte di Autostrade per l'Italia. Un impegno consistente perché punta alla qualità dell'intervento di adeguamento sia strutturale che impiantistico della scuola. Il progetto è stato dunque realizzato in base alle regole di edilizia scolastica ecocompatibile d'avanguardia, che mira al risparmio energetico e al comfort ambientale. Sono previsti sistemi di raccolta e riutilizzo delle

acque piovane sia negli scarichi igienici che negli impianti di irrigazione della zona a verde che, tra l'altro, verrà risistemata e fornita di attrezzature ricreative. Sono anche previsti un impianto di riscaldamento a pavimento, un rivestimento di tutto l'edificio in grado di eliminare la dispersione termica, un impianto di illuminazione capace di autoregolarsi in base alla luce esterna e una copertura dell'edificio idonea all'installazione di impianti fotovoltaici. Verrà inoltre riorganizzato funzionalmente l'ingresso dell'edificio e realizzati nuovi locali, come spazi mensa e zone polivalenti da adibire a laboratori. Insomma la scuola si

rifà il look pensando all'ambiente, con isolamento termico e acustico, adeguamento sismico e con nuovi spazi a misura di bambino.

A fianco: uno scorcio della scuola di Galliano. Sotto: la scuola come sarà dopo gli interventi di ristrutturazione.



COMPLETATO LO SCAVO DELLA PRIMA GALLERIA DELLA VARIANTE VERA E PROPRIA

**Galleria di Lagnano.
A fianco, in fotosequenza,
l'abbattimento del diaframma
della canna in direzione nord**



Primo significativo traguardo nella realizzazione della Variante di Valico vera e propria, tra La Quercia (Sasso Marconi) e Aglio (Barberino di Mugello). Alle 14,30 dello scorso 11 giugno, è stato abbattuto il diaframma alla galleria Lagnano in direzione sud: in pratica si è unificato lo scavo partito da entrambi i lati della galleria. Ed è la prima galleria della variante in cui accade. Meno di un mese dopo, il 10 luglio, c'è stato anche l'abbattimento del diaframma della canna nord.

L'opera rientra nel lotto 12 (inserito nel lotto Mugello I° stralcio), di 4,4 chilometri tra l'area di servizio Aglio est e l'area di Poggiolino, nel comune di Barberino di Mugello.

Il lotto prevede la costruzione di 2 gallerie naturali (Galleria Lagnano nord e sud, Galleria Buttoli nord e sud), 3 gallerie artificiali (Galleria Bollone 1, Bollone 2, Bollone 3), 3 Viadotti (Viadotto Bollone nord e sud, Viadotto Navale nord e sud, Viadotto Fiumicello nord).

La Galleria Lagnano, a due fornici aventi sezione trasversale di circa 160 m², ha una sezione autostradale di tre corsie per ogni senso, di cui due di marcia ed una di emergenza ed è lunga 584 metri. I lavori di scavo sono in appalto all'ATI (Associazione Temporanea d'Imprese) Baldassini-Tognozzi-Pontello e Salini-Loatelli.

“I lavori stanno procedendo alacremente – ha sottolineato Gennarino Tozzi, direttore operativo sviluppo rete di Autostrade per l'Italia – e avanzano regolarmente e con soddisfazione verso il completamento dell'intera opera. Tutti i cantieri dei vari lotti sono aperti e procedono, confermando la plausibile data di fine lavori, prevista per il 2011, e quella di apertura al traffico, fissata per il 2012”.



Ing. Gennarino Tozzi

NASCE LA DIREZIONE OPERATIVA SVILUPPO RETE

Si sono ampliate le competenze della ex Direzione Nuove Opere, che prende il nome di Direzione Operativa Sviluppo Rete e si occupa ora dei potenziamenti autostradali previsti dalla nuova Convenzione.

A dirigerla è Gennarino Tozzi, anche responsabile di tutte le nuove infrastrutture in Project Financing a cui partecipa Autostrade per l'Italia nonché coordinatore delle attività delle controllate Spea e Pavimental oltre che delle attività dell'Area Managers Italia.

Le Aree nelle quali è organizzata la nuova Direzione sono dirette dagli ingg. Alberto Baldeschi, Giorgio Fabriani, Tonino Russo e Stefano Storoni e coordinate dall'ing. Alberto Selleri, responsabile della Funzione Realizzazione Infrastrutture, che proviene dalla controllata Spea, dove ricopriva il ruolo di Direttore Tecnico.

I suddetti Responsabili di Area coordinano le attività dei Project Managers che

nella nuova organizzazione sono, per quanto riguarda la Variante di Valico: Mauro Moretti (Casalecchio-Sasso Marconi), Sabato Fusco (Adduttore Reno Setta), Francesca Fatteschi (lotti 6 e 7) e Giovanni Scotto Lavina (lotti 5A e 5B), mentre per il nodo fiorentino: Furio Cruciani (Firenze Nord-Incisa) e Antonio Tosi (Barberino-Firenze Nord). Rispondono infine funzionalmente al Direttore Tozzi anche l'ing. Mario Bergamo, in qualità di responsabile dei Controlli Tecnico Progettuali (coadiuvato dall'arch. Rossella Degni per gli aspetti ambientali, dall'ing. Gustavo Ranalli per la geotecnica e le strutture e dall'ing. Paolo Fiorentino per la progettazione stradale), l'ing. Riccardo Marasca, responsabile della Segreteria Tecnica ed Espropri (coadiuvato dall'ing. Carlo Miconi per le attività espropriative, dall'ing. Carlo Pulvirenti per la rimozione delle interferenze e la stipula delle convenzioni, dall'ing. Guido Pietropaoli e dal dott. Sebastiano Lustrissimi per i rapporti con gli enti e dall'arch. Pietro Alvisi per gli interventi a favore del territorio) e il geom. Roberto Barucca, responsabile dell'unità organizzativa Prezzi, Stime e Capitolati.

OPERE DI URBANIZZAZIONE A BARBERINO

È stato messo a gara un intervento, finanziato con i fondi della Variante di Valico, riguardante il completamento e miglioramento delle opere di urbanizzazione primaria del P.I.P. (Piano di Insediamenti Produttivi) Lora, nella zona industriale, per un importo a base di gara di circa 140.000 euro. L'intervento prevede il completamento delle opere di urbanizzazione primaria, che erano a carico dell'Amministrazione comunale, e consiste in sistemazioni stradali della segnaletica orizzontale e verticale e dei marciapiedi.

INVISIBILI AD ALTA VISIBILITÀ

L'Area Prevenzione Sicurezza Ambienti di Lavoro dell'Ausl di Bologna, con il supporto tecnico dell'Istituzione Gian Franco Minguzzi della Provincia, ha realizzato un video documentario dal titolo "Invisibili ad alta visibilità". La testimonianza è stata presentata ai lavoratori della Variante di Valico di Badia in quanto diretti protagonisti di una parte del video. Il documentario evidenzia attraverso la voce diretta dei lavoratori, che alloggiavano nei campi base delle grandi opere, gli aspetti qualitativi della vita lavorativa ed extra-lavorativa. L'obiettivo è quello di individuare fonti soggettive di disagio e permettere a tutti i soggetti impegnati nella prevenzione, di sviluppare di concerto ipotesi di miglioramento.



Ing. Franco Tolentino

CAMBIO AI VERTICI SPEA

L'ingegner Terenzio Merletti ha lasciato l'incarico di amministratore delegato per assumere quello di presidente della Spea-Ingegneria Europea Spa. La società di Autostrade per l'Italia è attiva nei settori di progettazione, direzione dei lavori, monitoraggio e manutenzione programmata di opere stradali e quindi coinvolta nei lavori per la realizzazione della Variante di Valico. Al posto di Merletti, assume l'incarico l'ingegner Franco Tolentino. Nato a Roma nel 1957, Tolentino era responsabile di Area per i Nuovi Lavori di Autostrade, nella quale lavorava dal 1983.

ULTIMATO IL BY-PASS A TRAVERSA DI FIRENZUOLA

È già in funzione il by-pass stradale che permette di trasportare gli inerti dalla Cava di Sasso di Castro ai cantieri della Variante di Valico, senza attraversare la frazione di Traversa di Firenzuola, alleviando il disagio degli abitanti. Per ridurre l'impatto delle opere è stata realizzata una carreggiata ampia 3,50 metri, che al momento consente il transito in un solo senso di marcia. Autostrade sta completando il sistema semaforico che consentirà l'utilizzo in sicurezza di entrambe le direzioni. Aspi potrà procedere a quel punto alla realizzazione dell'acquedotto lungo la Strada Regionale 65, che permetterà di collegare alla rete dell'acquedotto comunale tutte le abitazioni tra l'abitato di Selva, il Passo della Futa e il cimitero tedesco, come previsto dalla convenzione stipulata con la Provincia di Firenze per l'utilizzo della cava. Tale realizzazione, che contribuirà a potenziare i servizi alla popolazione, era stata fino ad ora rinviata per non penalizzare una viabilità già interessata dall'intenso traffico di automezzi. La realizzazione di questa viabilità alternativa è un altro frutto della costante e continua collaborazione tra l'Amministrazione Comunale e Autostrade per l'Italia.

ULTIM'ORA

È in dirittura d'arrivo l'avviamento del progetto che premierà gli atteggiamenti virtuosi dei lavoratori in cantiere. Il progetto è promosso da Autostrade per l'Italia con la collaborazione di Provincia di Bologna, Ausl e Sindacati.

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

