

RIPOLI: IL PIANO
DI PROTEZIONE CIVILE



>> PAGINA 4

NATIONAL GEOGRAPHIC
E QUATTORRUOTE:
I RIFLETTORI SULLA VAV



>> PAGINA 5



**La parola a Gennarino Tozzi
Condirettore Generale
sviluppo Rete di Autostrade
per l'Italia**

Autostrade per l'Italia ha da sempre lavorato per informare, comunicare e interagire con i territori e individuare insieme alle amministrazioni locali, dai Comuni alle Regioni, le soluzioni migliori per ridurre i disagi legati alla realizzazione dell'opera e restituire benefici alle popolazioni, anche attraverso opere di interesse pubblico finanziate sul territorio.

La ripresa dei lavori di scavo alla Galleria Val di Sambro, con il benessere



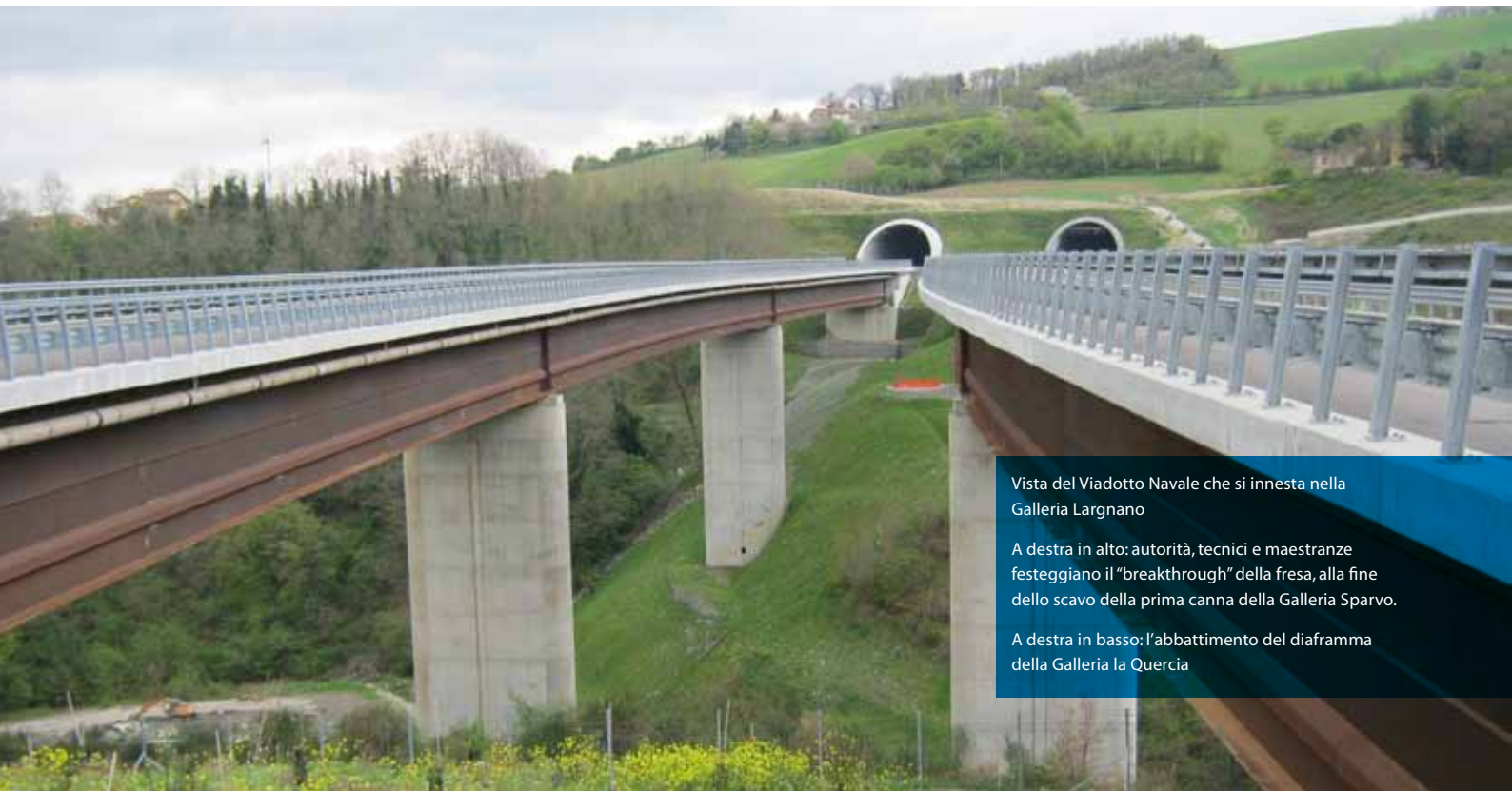
VAV verso il traguardo

Gli ultimi lotti del tratto appenninico della Variante di Valico potrebbero essere i primi ad essere conclusi. Infatti, il percorso compreso tra lo Svincolo di Barberino di Mugello e lo Svincolo di Badia nel Comune di S. Benedetto Val di Sambro (lotto Galleria di Base e lotti 12-13) si avvia alla conclusione dei lavori, che hanno ormai superato il **95% di esecuzione**.

Così si sviluppa questo tratto:

- ▶ in corsia nord tra l'Area di Servizio Aglio Est e il nuovo Svincolo di Badia per uno sviluppo di 15,5 km,
- ▶ in corsia sud tra lo Svincolo di Badia e lo svincolo di Barberino di Mugello per uno sviluppo di 20,6 km.

Questi cantieri hanno subito una sosta di oltre un anno a causa di un'indagine della Procura di Firenze in materia di terre e rocce di scavo. La tanto attesa entrata in vigore del Nuovo Regolamento, relativo alla gestione delle terre e rocce da scavo (D.lgs n° 161 del 10.08.2012) sbloccherà la situazione. Questo decreto chiarisce molti aspetti sull'utilizzo dei materiali di scavo provenienti dai grandi cantieri e dovrebbe rendere possibile l'apertura al traffico della prima tratta della VAV in breve tempo. Si potranno infatti riprendere i lavori di adeguamento della carreggiata sud nel tratto tra l'Area di Servizio Aglio Ovest e lo Svincolo di Barberino dell'autostrada A1 esistente che, a progetto concluso, verrà utilizzata per i flussi di traffico verso nord e quindi anche verso la VAV.



Vista del Viadotto Navale che si innesta nella Galleria Lagnano

A destra in alto: autorità, tecnici e maestranze festeggiano il "breakthrough" della fresa, alla fine dello scavo della prima canna della Galleria Sparvo.

A destra in basso: l'abbattimento del diaframma della Galleria la Quercia

>> VAV verso il traguardo

Analogamente potranno essere ultimati i seguenti 3 lotti:

- ▶ Galleria di Base > 95,4%
- ▶ Lotto 12 > 99%
- ▶ Lotto 13 > 94,3%

Questa tratta è caratterizzata dalla presenza di infrastrutture di grande interesse, a partire dalla **Galleria di Base**, situata nel tratto di 16 km compreso tra Badia e Aglio, considerata l'opera simbolo della Variante di Valico. Si tratta di due tunnel a 2 corsie di marcia, lunghi circa 9 km che collegano l'Emilia-Romagna e la Toscana e a sud dei quali verrà realizzato il nuovo svincolo di Poggiolino. Nel lotto 13, invece, sorge l'opera a cielo aperto più imponente della VAV: il **Viadotto Aglio**, lungo 600 metri, alto 90, per la cui realizzazione sono stati utilizzati 4.660

tonnellate di acciaio e 44.300 di calcestruzzo.

Queste due mega opere sono ormai terminate ma, per poter chiudere i cantieri, occorre terminare le opere di dettaglio e finitura e svolgere i collaudi di tutti gli impianti. Autostrade e le ditte appaltatrici si sono impegnate al massimo per completare i lotti entro i tempi previsti nella piena osservanza delle regole per la tutela dell'ambiente e della sicurezza in cantiere.

"Ora - afferma l'Ing. **Tonino Russo, PM dei lotti dal 9 al 13** - ci sono le condizioni perché questa prima tratta di un'importante e vitale arteria autostradale nazionale possa essere messa a disposizione dell'Italia, con l'auspicio che tutto il Paese possa godere quanto prima dei benefici apportati dall'intera opera."

>> SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

del Prefetto Tranfaglia, è stata per noi la conferma che la situazione del versante di Ripoli non è rischiosa per i residenti e che aver riattivato i cantieri a pieno ritmo permetterà di recuperare il tempo perso e sollevare, quanto prima, gli abitanti dal disagio dei lavori in corso e dai movimenti del terreno normalmente generati dalle attività di scavo di un tunnel. In ogni caso proseguiamo con i monitoraggi necessari con il più ampio dispiego di mezzi e nel rispetto delle indicazioni del 'piano comunale di Protezione Civile' di San Benedetto Val di Sambro. In quest'area geologicamente complessa dove, come in tutto il resto dell'Appennino, esistono

frane quiescenti e attive, il nostro dovere primario, nel realizzare la VAV, è assicurarci che l'incolumità delle persone non sia esposta a rischi. Sono altresì convinto che non debba mai mancare il momento del dialogo con la cittadinanza e siamo sempre attenti a mantenere vive le relazioni con i sindaci dei Comuni e gli uffici tecnici, anche avvalendoci del sostegno dell'Osservatorio Socio Economico della VAV e dei tecnici nominati per il monitoraggio della frana di Ripoli. L'unico tema che non possiamo condividere riguarda la strumentalizzazione che a volte accompagna accadimenti conseguenti alla realizzazione della VAV. Tali strumenta-

lizzazioni non danneggiano tanto Autostrade per l'Italia, quanto il Paese che attende da anni la realizzazione di questa importante infrastruttura.

Durante l'estate abbiamo raggiunto il 50% dello scavo meccanizzato con fresa TMB alla Galleria Sparvo, abbattuto l'ultimo diaframma della Galleria La Quercia e inaugurato opere pubbliche realizzate grazie ai fondi VAV per le opere compensative. Autostrade per l'Italia continua a investire in opere determinanti per lo sviluppo, con un piano di investimento che intendiamo rispettare in pieno. Per questo crediamo fermamente nella necessità di portare a termine



GALLERIA SPARVO A METÀ DELL'OPERA

Sono 2.413 i metri di tunnel scavati in 6 mesi e mezzo, oltre 12.000 i conci depositati per rivestirlo interamente: così lavora la fresa TBM più grande del mondo, la cui caratteristica peculiare è quella di scavare e, allo stesso tempo, ricoprire con i conci prefabbricati l'interno della galleria, evitando altresì possibili rischi per le masse gassose che compongono il terreno appenninico. Per questo, riguardo all'abbattimento del diaframma della canna nord della Galleria Sparvo si può parlare di risultato tre volte soddisfacente:

- ◆ un risparmio temporale di 3 anni rispetto alle tecniche di scavo tradizionali;

entro i tempi stabiliti la Variante di Valico. Da quest'opera dipende la qualità di vita, nell'immediato futuro, di molte comunità, dagli abitanti delle aree in cui sorgono i cantieri, che ne auspicano una chiusura in tempi rapidi e un ritorno alla normalità, fino a chi utilizzerà la nuova autostrada per viaggiare dal nord al sud dell'Italia, risparmiando sui tempi di percorrenza, sul carburante e riducendo il tasso di inquinamento atmosferico e acustico. Senza contare l'apporto complessivo che quest'opera ha dato, in termini di occupazione, con le aziende appaltatrici, le maestranze coinvolte e l'indotto creato dalla presenza dei cantieri.

- ◆ maggior sicurezza e riduzione degli infortuni sul lavoro;
- ◆ risparmio in termini economici (conseguenti alla riduzione dei tempi e delle maestranze impiegate) 106 persone impiegate a ciclo continuo, 24h al giorno, 7 giorni su 7, la rapidità di scavo (mediamente 13 metri al giorno) e la capacità di installare

immediatamente 80 conci al giorno, fino a comporre gli oltre i 1.200 anelli necessari al completamento del rivestimento interno.

Tutto ciò ha reso possibile, in tempi record, il completamento della prima canna di una galleria che, una volta terminata, ospiterà una nuova carreggiata a tre corsie per senso di marcia, di cui una corsia d'emergenza da 3,75 m., più 10 "bypass", di cui due carrabili, e 17 nicchie di soccorso.

Per permettere la ripresa dello scavo del secondo tunnel, che porterà al completamento dell'opera previsto per giugno 2013, la testa della TBM, pesante 3.000 tonnellate, è poi stata ruotata di 180° e quindi assemblata nuovamente per procedere allo scavo della galleria in direzione Sud. La manovra - denominata "rototraslazione" - non poteva essere svolta con una gru, per via della mole della macchina. È stata così realizzata una piastra in calcestruzzo armato, rivestita con una lamiera di acciaio, di 2.400 mq, sulla quale la testa della fresa è stata fatta scivolare con l'aiuto di un sistema di cuscini ad aria compressa, lo stesso utilizzato per far correre gli hovercraft sull'acqua.



GALLERIA LA QUERCIA FINITI GLI SCAVI

È stato abbattuto l'ultimo diaframma nel mese di agosto, termina così lo scavo di un'altra galleria della VAV, l'ultima del Lotto 5A.

La galleria La Quercia è **lunga quasi 300 metri ed è costituita da un'unica canna**; il suo tracciato attraversa terreni con basse coperture, per questo motivo lo scavo ha richiesto l'utilizzo di tecniche particolari, applicate con grande cautela, per superare le asperità che spesso caratterizzano il suolo appenninico.

Il completamento di tutti i lavori del Lotto 5A è previsto per la fine dell'anno 2012.



Gli imbocchi della Galleria Val di Sambro

RIPOLI

UN ESEMPIO NAZIONALE Ecco il nuovo piano comunale di Protezione Civile

“L’esigenza di questo piano è nata dalla necessità di garantire la sicurezza della popolazione al 100% e oltre. Nel caso in cui si dovesse verificare un fenomeno che alzasse il livello di allarme sapremo come intervenire in modo congiunto e coordinato per salvaguardare i nostri cittadini e le loro proprietà” con queste parole il Sindaco di San Benedetto Gianluca Stefanini ha aperto la presentazione. Per rafforzare il concetto il primo cittadino ha poi elencato i 17 soggetti che si sono impegnati a rispettare le indicazioni del piano in caso in cui si verifichi un'emergenza (dalla istituzioni del territorio, alla Prefettura di Bologna, passando per Spea fino ad Hera, Enel e le FS). L'Assessore Regionale alla difesa del suolo e protezione civile **Paola Gazzolo** ha voluto rassicurare in particolare gli abitanti di Ripoli, località interessata dai movimenti franosi che riguardano il versante su cui si stanno svolgendo gli scavi della Galleria Val di Sambro: “da tempo, insieme al Comune e a tutti gli altri soggetti coinvolti, si sta lavorando per tutelare l'incolumità dei residenti, instaurare un rapporto di fiducia e avere dei riscontri sulle necessità che i cittadini possono avere, anche a livello di informazione e comunicazione”. Il Direttore Generale dell'Agenzia di Protezione Civile dell'Emilia-Romagna **Maurizio Mainetti** ha illustrato il Piano comunale di Protezione Civile, elaborato insieme a Comune, Provincia di Bologna e Regione Emilia-Romagna, sottolineando la semplicità e l'applicabilità del documento. I punti principali che ne costituiscono l'impianto:

◆ ANALISI

Per elaborare il piano degli interventi da seguire in caso del verificarsi di una criticità è stata svolta una **valutazione del contesto**, attraverso la quale viene determinato lo scenario di rischio. Questa analisi è stata svolta a partire dalla **mappatura del territorio** (infrastrutture e abitazioni presenti, fenomeni precursori misurabili) e **delle risorse disponibili** al fine di pianificare l'assistenza alle popolazioni. Il documento contiene la definizione dello scenario basato sulle relazioni dei tecnici Irpi/Ispra e CNR, elaborate in tutti questi mesi di monitoraggio costante.

◆ IL MODELLO DI INTERVENTO

Consiste nell'individuare tutti gli enti che parteciperanno attivamente, in caso di necessità, e nel coordinare le singole azioni (dalla comunicazione di allarme fino alle azioni dettagliate sul territorio) da attuare in base alla situazione di rischio che si potrebbe presentare. In caso di allarme, il piano contiene le procedure da attivare e i soggetti incaricati, sia sull'intero versante, che nel dettaglio dei singoli edifici. Nel piano sono anche stati definiti i cosiddetti livelli di allerta, che servono come metro di misura per monitorare lo stato di avanzamento della frana e per intervenire in caso di innalzamento della soglia.

◆ ESERCITAZIONI

Sono previste dal piano e la loro importanza è determinata dalla necessità di testare l'efficacia del piano e valutare eventuale correttivi.

◆ AGGIORNAMENTO

Il piano prevede un **aggiornamento costante** legato al continuo evolversi del contesto (modifiche e miglioramenti possono essere apportate da tutti i soggetti attivi - compresi i cittadini).

Ad approfondire gli aspetti tecnici e fare il punto sul monitoraggio del versante c'erano il Direttore Generale all'Ambiente e alla difesa del suolo e della costa della Regione Emilia-Romagna **Giuseppe Bortone**, il Responsabile del Servizio Tecnico di Bacino Reno e Coordinatore del collegio dei Tecnici **Arch. Ferdinando Petri** e il Funzionario del Servizio Geologico - Sismico della Regione, **Marco Pizziolo**. Quest'ultimo ha spiegato che, ad oggi, il versante si muove meno di 1 cm al mese e che un crollo improvviso dovuto a una frana è statisticamente impossibile. A supporto di questa affermazione, Pizziolo riporta uno studio svolto con l'Università di Bologna, basato sulla casistica esistente. Pizziolo ha poi spiegato come funziona il sistema di monitoraggio: “gli inclinometri e i sensori superficiali, che danno informazioni giornaliere sull'eventuale movimento del terreno, trasmettono i dati a Spea che li analizza e, in caso di criticità, è tenuta ad informare tempestivamente il Servizio Geologico che ha il compito di verificare l'eventuale superamento della soglia. In caso affermativo il sindaco viene avvisato e si attiva lo stato di pre-allarme o allarme”. Per l'Assessore **Gazzolo**: “la Regione si è mostrata proattiva sia nel voler ascoltare e rappresentare la popolazione del territorio da tutelare, sia nel voler costruire un modello di gestione delle emergenze che possa divenire un esempio a livello nazionale, accogliendo proposte e mettendo in campo tutte le risorse necessarie, agendo insieme a tutti gli enti coinvolti”.

TV E MAGAZINE I RIFLETTORI PUNTATI SULLA VAV

Va ora in onda... la megafresa

Raccontare tutti gli aspetti di un'opera senza precedenti in Europa, descrivendo le tecnologie, le sfide e il punto di vista del territorio che vive da vicino l'attività quotidiana dei cantieri, rendendo l'idea della straordinarietà della VAV, è quanto è stato fatto dalla redazione di National Geographic Channel che ha dedicato un'intera puntata alla costruzione della Variante di Valico e, in particolare, alla fresa TBM più grande del mondo all'opera nello scavo della Galleria Sparvo.

Ottenendo riprese sensazionali montate poi in sequenze dal ritmo incalzante, la troupe del National Geographic ha seguito, lungo il percorso della VAV, l'Ing. Alberto Selleri di Spea, che oltre ad essere tra i progettisti di quest'infrastruttura ne segue i cantieri fin dalle prime fasi.

Il documentario inserisce la VAV tra le 'mega strutture' del mondo e lo fa mostrando tutte le sfide che la tecnica e l'ingegneria più avanzate hanno dovuto

affrontare per poter realizzare i 23 viadotti e le 41 gallerie che compongono il tratto appenninico della nuova autostrada.



Un frame dalla puntata in onda su National Geographic

In basso: la Galleria di Base. Foto Archivio Quattroruote

Drive test sulla Variante di Valico

I maggiori esperti di automobili del nostro Paese sono scesi in pista per sperimentare il nuovo tracciato dell'autostrada che collegherà Bologna a Firenze e il racconto di questo emozio-

nante viaggio è stato riportato sullo storico mensile *Quattroruote* dal giornalista Emilio Deleidi.

La troupe giornalistica, guidata da uno dei progettisti della maxi opera, ha po-

tuto percorrere alcuni dei nuovi tratti completati e addentrarsi nei cantieri, fin nelle viscere delle montagne, dove si stanno completando gli ultimi scavi dei 41 tunnel previsti da progetto, che vedranno la luce entro il 2014.

Il servizio racconta la VAV dalla nascita dell'idea di un percorso alternativo all'Autosole tra Bologna e Firenze, fino all'impiego odierno delle tecnologie più avanzate, utilizzate per superare le difficoltà insite in un terreno complesso come l'Appennino. E proprio dal viaggio nel cuore dell'Appennino sono nate le parole che chiudono l'articolo di Deleidi: "I nostri costruttori di strade non sono secondi a nessuno al mondo. È qui che lo capisci".

Ora non resta che attendere il termine dei lavori, per far sì che ogni automobilista possa raccontare, per dirlo con *Quattroruote*, il proprio 'assaggio di Variante'.





A BARBERINO LA SCUOLA SI RINNOVA

Il programma di investimento di **oltre 25 milioni di euro** provenienti dai fondi VAV per realizzare e migliorare i luoghi dell'istruzione, continua a dare i propri frutti: a Barberino di Mugello sono stati terminati, in tempo per l'inizio dell'anno scolastico, gli **interventi di adeguamento sismico e impiantistico alla scuola dell'infanzia "Don Milani"**. Per realizzare l'opera sono stati erogati **516.000 euro provenienti dai fondi stanziati da Autostrade per l'Italia**.

Nel dettaglio si è operato per rendere l'edificio maggiormente sostenibile e sicuro per i bambini:

- ▶ trasformazione della caldaia da gasolio a metano;
- ▶ sostituzione degli infissi esterni;
- ▶ ristrutturazione dei locali igienici;
- ▶ installazione di pannelli fonoassorbenti nel refettorio e negli spazi comuni.

I rappresentanti dell'amministrazione hanno espresso la loro soddisfazione, a partire **dall'Assessore all'Istruzione Martinucci** che ha ricordato quanto la ristrutturazione della 'Don Milani' rappresenti "un cambiamento sostanziale per la scuola primaria, per i bambini e per le famiglie che ne trarranno sicuramente miglioramenti sia dal punto di vista organizzativo che didattico. Siamo comunque consapevoli che, in tema di edilizia scolastica, rimane ancora tanto lavoro da affrontare per dare una risposta migliore a tutti i cittadini del Comune". Il **Sindaco Zanieri** ha sottolineato come "malgrado le enormi difficoltà economiche e congiunturali che gli enti locali stanno vivendo, a Barberino



Nella foto in alto il sindaco Zanieri taglia il nastro davanti alla Scuola Don Milani.

Nella foto in basso un'aula dell'edificio.

si sia potuto portare a conclusione un intervento determinante per la scuola e di conseguenza per i bambini ed i cittadini del Comune".

Il Comune di Barberino di Mugello ha destinato buona parte dei fondi VAV per le opere compensative all'edilizia scolastica, in particolare per l'adeguamento dei sistemi di sicurezza e per l'integrazione di impianti per la produzione di energia da fonti rinnovabili nelle strutture di nuova realizzazione. Si tratta di quegli interventi che consistono nel potenziamento delle strutture esistenti, per migliorarne la funzionalità, la sicurezza e per ridurre l'impatto ambientale. Un po' come farà la Variante di Valico quando subentrerà all'attuale tratto appenninico.

Anno 7 - Ottobre 2012
Periodico di Autostrade per l'Italia

VARIANTE DI VALICO

3
1

<i>Direttore responsabile Direzione</i>	Germana Parolini Via Bergamini, 50 00159 Roma tel. 06 43631
<i>Comitato di Redazione</i>	Gennarino Tozzi Francesco Delzio Francesco Casaccia Riccardo Bicchi Vico Bertaglia
<i>Collaborazioni</i>	Stefano Cellini Giovanna De Cesare
<i>Redazione e coordinamento</i>	Segest S.p.a. Viale Cavour, 147 44121 Ferrara tel. 0532 205455
<i>Stampa</i>	SATE s.r.l. Via Cesare Goretti, 88 44100 Ferrara info@autostrade.it
www.autostrade.it	Andato in stampa il 23/10/2012

**CASELLO DI BORGONUOVO,
L'OK DI PROVINCIA E COMUNE**

Si sta per chiudere la Conferenza dei Servizi, al cui termine, potranno partire i cantieri per la realizzazione del nuovo casello di Borgonuovo, nel Comune di Sasso Marconi. Il nuovo casello Telepass ridurrà il traffico sul tratto di vecchia Porrettana che attraversa Casalecchio di Reno. Il vicepresidente della Provincia di Bologna Giacomo Venturi ha definito l'opera "strategica per tutta la Valle del Reno" e Stefano Mazzetti, Sindaco di Sasso Marconi conferma che "le procedure autorizzative dovranno essere completate entro l'anno".

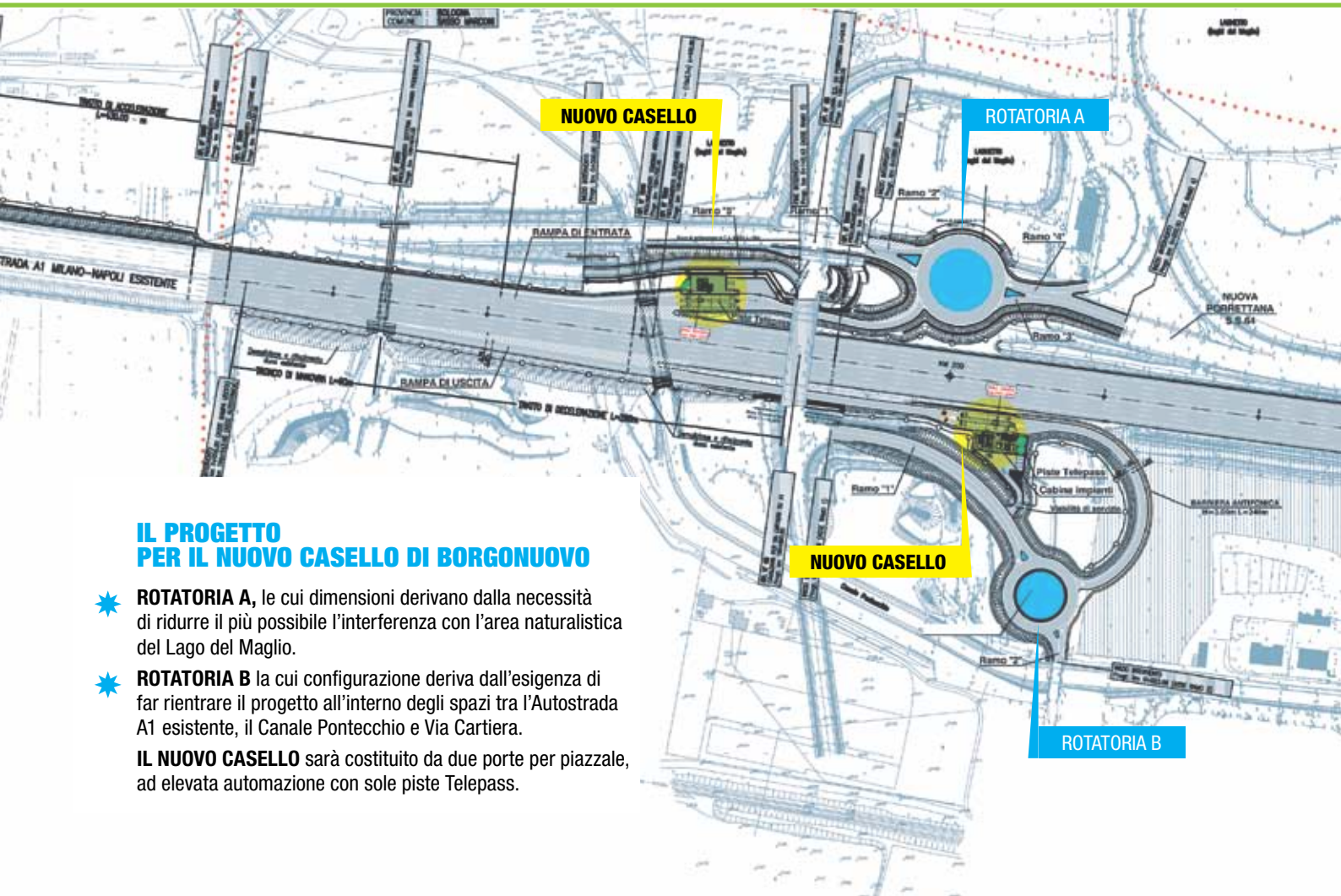
**SVILUPPO INFRASTRUTTURALE
L'EUROPA È CON AUTOSTRADE PER L'ITALIA**

La Banca Europea per gli Investimenti (BEI) ha approvato lo stanziamento di 500 milioni di euro a favore di Autostrade per l'Italia, che permetteranno, grazie a una prima tranche di 250 milioni di euro, di proseguire i lavori di ampliamento alla terza corsia dell'A1 nel tratto di 17 km tra Barberino e Firenze Nord. Il progetto rientra nelle politiche di finanziamento delle infrastrutture delineate dalla Commissione dell'Unione europea, infatti si tratta di un'opera che consentirà lo snellimento della circolazione, avrà effetti positivi sugli impatti ambientali e sull'occupazione. "Siamo felici di essere considerati da BEI un partner affidabile e solvibile, idoneo a convogliare sull'Italia risorse europee che

potranno migliorare la competitività del settore produttivo e nel breve periodo mantenere un adeguato livello di attività nel settore delle costruzioni", ha dichiarato Giovanni Castellucci, AD di Autostrade per l'Italia. "Una rete di trasporto moderna ed efficace rappresenta una condizione necessaria per sostenere la crescita" ha commentato Dario Scannapieco, Vice Presidente della BEI.

**MONZUNO. PONTE MOLINO CATTANI:
LAVORI TERMINATI IN MENO DI UN MESE**

Iniziati e conclusi nel mese di luglio i lavori di messa in sicurezza e risanamento del Ponte Molino Cattani, nel Comune di Monzuno. La struttura era stata interessata da un fenomeno di sifonamento sulle fondazioni che, aggravandosi, ha spinto il sindaco Marco Mastacchi a richiedere il sostegno di Autostrade, con cui è stata immediatamente siglata una convenzione: Autostrade per l'Italia ha finanziato interamente i lavori con 30.000 euro, mentre il Comune si è occupato degli aspetti tecnici e autorizzativi. Questo tipo di accordo ha consentito di garantire la sicurezza di chi viaggia lungo un'importante arteria del tessuto connettivo locale. Questo nell'ottica di riqualificazione per le opere esistenti che convivono insieme alla Variante di Valico, partecipando allo sviluppo complessivo delle infrastrutture del territorio.



**IL PROGETTO
PER IL NUOVO CASELLO DI BORGONUOVO**

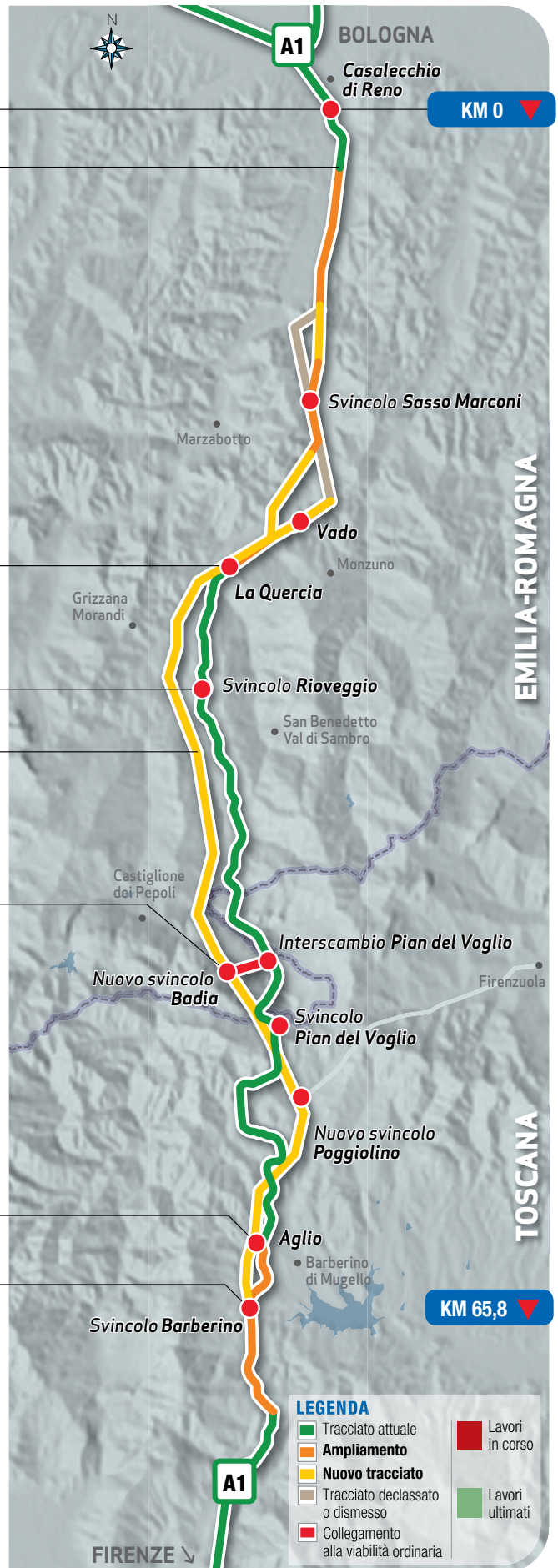
- ★ **ROTATORIA A**, le cui dimensioni derivano dalla necessità di ridurre il più possibile l'interferenza con l'area naturalistica del Lago del Maglio.
- ★ **ROTATORIA B** la cui configurazione deriva dall'esigenza di far rientrare il progetto all'interno degli spazi tra l'Autostrada A1 esistente, il Canale Pontecchio e Via Cartiera.

IL NUOVO CASELLO sarà costituito da due porte per piazzale, ad elevata automazione con sole piste Telepass.

IL PROGETTO COMPLESSIVO DELL'OPERA

VARIANTE DI VALICO **aggiornamento al 30.09.2012**

LOTTO	Valore intervento (*) €/mln	Avanzamento al 30.09.2012	Status	Fine Lavori	Lunghezza
Casalecchio - Sasso Marconi (Lotto 0)	82,0	100,0 %		2009	4,1 Km
Sasso Marconi - La Quercia (Lotti 1, 2, 3, 4)	540,9	100,0 %		2007	19,4 Km
La Quercia - Badia Nuova (Lotto 5A)	375,4	84,3%		2012	7,6 Km
La Quercia - Badia Nuova (Lotto 5B)	302,7	62,8%	(1)	2014	3,3 Km
La Quercia - Badia Nuova (Lotto 6-7)	472,3	57,5%	(1)	2014	6,6 Km
Badia Nuova - Aglio Galleria di Base (Lotto 9-10-11)	1.040,6	92,1%	(1)	2012	11,2 Km
Badia Nuova - Aglio (Lotto 12 e Svincolo di Barberino)	281,7	100,0%	(2)	2011	4,5 Km
Aglio - Barberino (Lotto 13)	336,1	90,3%	(1)	2012	6,1 Km
Altre Opere sul Territorio (**)	333,4	61,1%	(3)		3,0 Km
TOTALE	3.765,2	82,5%			65,8 Km



(*) Stima al 30.09.2012. (**) 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 e Riqualifica dell'A1 esistente tra Aglio e lo Svincolo di Barberino e i circa 3 km di adeguamento della VS10 per interscambio tra vecchio/nuovo tracciato (Interscambio vecchio e nuovo tracciato - ex Lotto 8). (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 ai lavori di riqualifica dell'A1 esistente tra Aglio e lo Svincolo di Barberino è in corso la redazione del progetto. Relativamente allo Svincolo di Rioveggio i lavori sono in corso e l'ultimazione è prevista per la metà del 2013. L'ultimazione dei rimanenti lavori è funzione delle richieste del territorio.

TOTALE

LEGENDA

- Tracciato attuale
- Ampliamento
- Nuovo tracciato
- Tracciato declassato o dismesso
- Collegamento alla viabilità ordinaria
- Lavori in corso
- Lavori ultimati