

[Home](#) > Variante di Valico, il cda dell'Anas approva il progetto esecutivo della galleria appenninica e accelera i tempi di realizzazione

Toscana, Firenze, 02/07/2002

Variante di Valico, il cda dell'Anas approva il progetto esecutivo della galleria appenninica e accelera i tempi di realizzazione

L'Amministratore Pozzi: "E' un'opera strategica per l'Italia"

E' dal 1983 che si aspettava questa decisione. Finalmente si è sbloccata la realizzazione della nuova galleria appenninica dell'A1, tra Sasso Marconi e Barberino di Mugello, e precisamente nel tratto La Quercia-Aglio, il "cuore" della Variante di Valico, l'infrastruttura che da un decennio viene considerata una delle opere più importanti della rete autostradale italiana e il cui lunghissimo iter cominciò appunto nel lontano 1983. Il Consiglio di Amministrazione dell'Anas, presieduto dall'Ing. Vincenzo Pozzi, ha approvato il progetto esecutivo predisposto dalla Società Autostrade Spa, che quindi potrà avviare le procedure di gara entro l'estate. Il progetto comprende l'accorpamento dei lotti n. 9,10 e 11 in un maxi-lotto denominato "Galleria di Base".

"Si tratta di un'opera assolutamente strategica per l'Italia, che consentirà di migliorare enormemente la sicurezza e di ridurre le code in uno dei tratti più trafficati e più pericolosi della penisola – ha dichiarato l'Amministratore dell'Anas Vincenzo Pozzi - La galleria sarà lunga 8,6 chilometri e s'inserisce nel nuovo tracciato autostradale che abbassa la quota di valico di circa 220 metri, con grossi benefici per il traffico legati ad aspetti meteorologici. La galleria congiungerà il nuovo svincolo di Poggiolino (Fiorenzuola), in Toscana, alla futura area di servizio di Badia Nuova, in Emilia Romagna; sarà a due canne, con due corsie di marcia e una di emergenza per ogni carreggiata, dotata dei più moderni dispositivi di sicurezza. Il tracciato interesserà i comuni di Castiglione di Pepoli, di Barberino di Mugello e di Fiorenzuola".

L'opera costerà 720 milioni di euro e verrà realizzata in parte in autofinanziamento e in parte con il contributo dello Stato, che ha stanziato - con apposite leggi - 1.062 milioni di euro per la realizzazione dell'intera Variante (32,5 km) e il potenziamento del tratto Firenze Nord e Sud, comprese le penetrazioni della città.

L'Anas, al fine di accelerare la realizzazione dell'opera, in fase istruttoria ha formulato una serie di prescrizioni e di raccomandazioni, tra le quali in particolare la riduzione del tempo per l'ultimazione dei lavori dai 2160 giorni proposti a 1800 giorni (circa 5 anni), decorrenti dalla data di consegna dei lavori stessi. Sono state inoltre previste particolari misure per accelerare l'esecuzione dei lavori, tra le quali l'utilizzazione di più fronti di attacco per la galleria (8 fronti di scavo, contro i 4 fronti di scavo abituali, raddoppiando così la capacità quotidiana di scavo); l'accorpamento dei tre lotti originali in un solo maxi-lotto, in modo da evitare le interferenze tra più appaltatori; l'acquisizione da parte della Società Autostrade di una cava per fabbricazione di calcestruzzo in proprio a Sasso di Castro, che sarà a disposizione delle società appaltatrici dei lavori e consentirà una riduzione dei tempi di realizzazione dell'opera.

Roma, 2 luglio 2002
