

BUON VIAGGIO

I.P.

SITO INTERNET

www.autostrade.it

INFORMAZIONI DI VIABILITÀ

Tel. 840-04.21.21

scatto unico alla risposta

RECLAMI, SUGGERIMENTI
E INFORMAZIONI

info@autostrade.it

Autostrade per l'Italia
Via A. Bergamini, 50
00159 Roma

In collaborazione con Anas



LAVORI IN CORSO

Il Piano di Potenziamento della rete autostradale

- 21 miliardi di Euro di investimenti
- oltre 860 km di ampliamenti autostradali, nuovi svincoli e caselli
- oltre 300 km di lavori ultimati con terze e quarte corsie
- più fluidità, più sicurezza, meno inquinamento

autostrade *// per l'italia*



Edizione 2012

CHI SIAMO, LA NOSTRA STORIA	01
IL PIANO DI POTENZIAMENTO DELLA RETE AUTOSTRADALE	02
L'ORGANIZZAZIONE DEI LAVORI	03
GLI INTERVENTI IN FAVORE DEL TERRITORIO	03
DETTAGLIO DEGLI INTERVENTI	04
Gli interventi di Autostrade per l'Italia	
Autostrade per l'Italia (Convenzione 1997)	
A1 4ª corsia Modena - Bologna	05
A1 3ª corsia Casalecchio - Sasso Marconi	05
A1 Variante di Valico	06
A1 3ª corsia Barberino - Incisa	07
A1 3ª corsia Orte - Roma Nord	08
A8 3ª e 4ª corsia Milano - Gallarate	08
A14 3ª corsia Bologna Borgo Panigale - San Lazzaro	09
A1 3ª corsia Roma Nord - Settebagni	09
Autostrade per l'Italia (IV Atto Aggiuntivo)	
A4 4ª corsia Milano Est - Bergamo	10
A8 collegamento Nuova Fiera di Milano	10
A9 3ª corsia Lainate - Como Grandate	11
A14 3ª corsia Rimini Nord - Porto Sant'Elpidio	12
A7 - A10 - A12 - A26 Passante di Genova	13
Autostrade per l'Italia (Convenzione Unica 2008)	
A1 4ª corsia Milano Sud - Lodi	14
A1 4ª corsia Piacenza Sud - Modena Nord	14
A1 nodo ferro-stradale di Casalecchio	15
A1 3ª corsia Incisa - Valdarno	16
A1 4ª corsia San Cesareo - Frosinone	16
A11 3ª corsia Firenze - Montecatini	17
A12 3ª corsia Torrimpietra - Santa Marinella	18
A13 3ª corsia Padova Sud - Monselice	18
A13 3ª corsia Ferrara - Bologna	19
A14 4ª corsia diramazione per Ravenna - Bologna San Lazzaro	19
Gli interventi delle società controllate	
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta (Convenzione 1999)	
A5 nuovo tratto autostradale Morgex-Courmayeur (Entrèves)	20
Autostrade Meridionali (Convenzione 2009)	
A3 3ª corsia Napoli - Pompei Est/Scafati	21
L'IMPATTO SULLA VIABILITÀ	22
IL PIANO DI COMUNICAZIONE DEI LAVORI IN CORSO	22

RIFERIMENTI		
Progetto editoriale	Autostrade per l'Italia	
Responsabile	Marketing e Sviluppo Commerciale - Massimo Iossa	
e-mail	info@autostrade.it	AGGIORNAMENTO MARZO 2012 (v. 1.0)

Gentili viaggiatori,

Autostrade per l'Italia è oggi il più importante investitore privato del Paese, il primo concessionario autostradale in Europa e leader tecnologico nella ricerca e sviluppo di soluzioni per una mobilità evoluta.

L'attuale piano di investimenti di Autostrade per l'Italia è il più importante in corso a livello mondiale.

In Italia circa 5 milioni di viaggiatori transitano ogni giorno sulla rete di Autostrade per l'Italia e delle società controllate, che si estende per 3095 km.

Autostrade è impegnata nello sviluppo della rete autostradale fin dal 1956, quando venne firmato il primo contratto di concessione con Anas per la costruzione dell'Autostrada del Sole. La fase realizzativa proseguì rapidamente e - alla fine degli anni '70 - Autostrade si trovò a gestire una rete di circa 2.600 km. Con la legge n. 492 del 1975 lo sviluppo del sistema autostradale italiano fu fortemente limitato in quanto, caso unico in Europa, si sospese la costruzione di nuove autostrade: questa legge è stata completamente superata solamente nel 2001 con la legge n. 443.

Per effetto di tale sostanziale blocco, durato 25 anni, negli anni '80 e '90 la rete autostradale italiana ha accumulato – rispetto agli altri Paesi europei – un ritardo sia in termini di estensione che soprattutto di capacità, a fronte di un traffico che si è moltiplicato nei decenni.

Negli ultimi 15 anni il Paese ha ripreso ad investire sulla costruzione di infrastrutture autostradali. Il piano di investimenti in corso da parte di Autostrade per l'Italia e delle sue controllate – dal valore di oltre 21 miliardi di euro su circa 900 chilometri di rete, di cui 309,2 già ultimati – ha l'obiettivo di recuperare il ritardo infrastrutturale accumulato. È un piano di investimenti molto impegnativo che Autostrade per l'Italia sta portando avanti nonostante la crisi finanziaria ed economica, senza gravare in alcun modo sul bilancio statale.

Questa pubblicazione rappresenta uno strumento di informazione chiaro e puntuale sul piano di potenziamento in corso, sullo stato di avanzamento dei lavori e sulle previsioni di completamento. Racconta con numeri e fatti lo sviluppo della rete del gruppo Autostrade per l'Italia, che contribuirà in modo importante al rilancio del Paese e migliorerà la mobilità di milioni di italiani.

Un cordiale buon viaggio.

Giovanni Castellucci
 Amministratore Delegato
 Autostrade per l'Italia

CHI SIAMO, LA NOSTRA STORIA

La Società Autostrade Concessioni e Costruzioni viene costituita dall'IRI nel 1950 con l'obiettivo di partecipare, insieme ad altri grandi gruppi industriali, alla ricostruzione post bellica dell'Italia.

Nel 1956 viene firmato il primo contratto di concessione (Convenzione) in base al quale la società si impegna a co-finanziare, costruire e gestire l'**Autostrada del Sole (attuale A1 Milano-Napoli), completata nel 1964.**

Nel 1990 il Autostrade introduce il Telepass, il primo sistema al mondo su larga scala per il pagamento dinamico del pedaggio.

Nel 1997 viene firmata una nuova convenzione con l'ANAS che prevede l'estensione del termine della Concessione dal 2018 al 2038 e l'impegno, tra gli altri, alla costruzione della Variante di Valico.

Nel 1999 la Società Autostrade viene privatizzata e al Gruppo IRI, azionista di riferimento dalla nascita della Società, subentra con il 30% del capitale un nucleo stabile di azionisti privati riuniti nella Società Schema-ventotto; il restante 70% è quotato in borsa.

Nel 2003, a seguito di un nuovo assetto organizzativo, le attività di concessione autostradale vengono conferite ad Autostrade per l'Italia, controllata al 100% da Autostrade SpA (oggi Atlantia) che rimane quotata in borsa. **Autostrade per l'Italia acquisisce la gestione diretta di 2.854,6 km di rete**, pari al 44% della rete autostradale italiana.

Nel giugno 2004 Autostrade per l'Italia si impegna in un ulteriore piano di potenziamento della rete (IV Atto Aggiuntivo della Convenzione 1997); tra i principali interventi previsti vi sono la realizzazione della **4ª corsia tra Milano Est e Bergamo** (aperta al traffico nel settembre 2007) della **3ª corsia sull'A14 adriatica tra Rimini Nord e Porto S.Elpidio** (circa 65 km aperti nel 2010/11) e del **Passante di Genova.**

Nel giugno 2008 con la sottoscrizione della Convenzione Unica, Autostrade per l'Italia prende l'impegno di sviluppare la progettazione preliminare per il potenziamento di ulteriori 330 Km di rete il cui costo realizzativo è stimato in circa **5 miliardi di euro.**

Sono stati inoltre individuati **specifici interventi di potenziamento della rete**, per un importo di circa **2 miliardi di euro.**

Con oltre 21 miliardi di euro di investimenti programmati, 7 dei quali già eseguiti, Autostrade per l'Italia è il primo investitore privato in Italia.



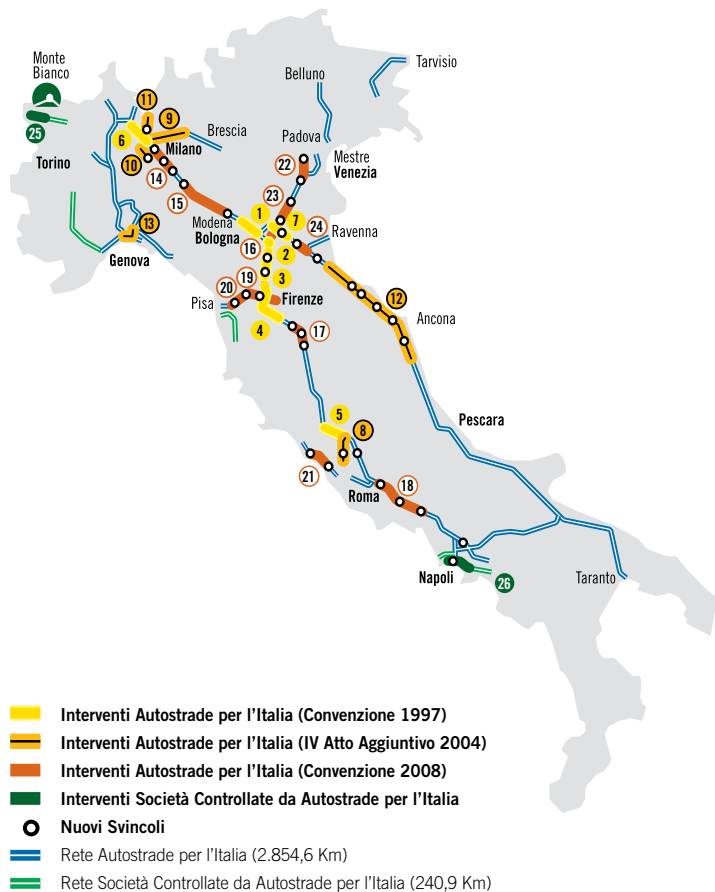
IL PIANO DI POTENZIAMENTO DELLA RETE AUTOSTRADALE

Di seguito sono elencati gli interventi di potenziamento di **Autostrade per l'Italia**, previsti nella **Convenzione Unica** con **Anas**, divenuta efficace nel giugno 2008 e comprensiva degli interventi già oggetto della Convenzione del 1997 e del IV Atto Aggiuntivo del 2004.

La **Convenzione Unica** prevede anche nuovi interventi di potenziamento che, in funzione dell'aggiornamento delle analisi e dei mutati assetti infrastrutturali prevedibili, **potranno essere modificati e sostituiti con altri** a cura di Anas, con Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti. Si riportano, infine, gli interventi relativi alle **Società Controllate**, già ultimati o da realizzare in base alle rispettive Convenzioni Uniche, rese efficaci a fine 2010.

Il piano di potenziamento interessa **circa 900 km di rete con un investimento complessivo di oltre 21 miliardi di euro**.

Ad oggi sono stati ultimati 309,2 km di rete.



STATO DI AVANZAMENTO AL 9 marzo 2012

INTERVENTI CONVENZIONE DEL 1997				
Intervento	Estensione km	Fase dei lavori	Apertura al traffico prevista	
1 A1 4ª corsia Modena-Bologna	31,6	LAVORI ULTIMATI		
2 A1 3ª corsia Casalecchio-Sasso Marconi	4,1	LAVORI ULTIMATI		
3 A1 Variante di Valico	62,5	Lavori in corso o ULTIMATI	2013	
4 A1 3ª corsia Barberino-Incisa	17,5	Lavori in corso	2017	
Barberino-Firenze Nord	21,9	Lavori in corso o ULTIMATI	2007-12	
Firenze Nord-Firenze Sud	19,1	Progetto Definitivo in approvazione		
Firenze Sud-Incisa		Valutazione impatto ambientale		
5 A1 3ª corsia Orte-Roma Nord	37,8	LAVORI ULTIMATI		
6 A8 3ª e 4ª corsia Milano-Gallarate	28,7	LAVORI ULTIMATI		
7 A14 3ª corsia Bologna B. Panig.-S. Lazz.	13,7	LAVORI ULTIMATI		
TOTALE	236,9 km		€ mil. 6.492	
di cui LAVORI ULTIMATI		155 km		

INTERVENTI IV ATTO AGGIUNTIVO DEL 2004				
Intervento	Estensione km	Fase dei lavori	Apertura al traffico prevista	
8 A1 3ª corsia Roma Nord-Settebagni e svincolo di Castelnuovo di Porto	15,9	LAVORI ULTIMATI		
9 A4 4ª corsia Milano Est-Bergamo	33,6	LAVORI ULTIMATI		
10 A8 collegamento Nuova Fiera di Milano	3,8	LAVORI ULTIMATI		
11 A9 3ª corsia Lainate-Como Grandate	23,2	Lavori in corso o ULTIMATI	2012	
12 A14 3ª corsia Rimini Nord-Porto S. Elpidio	154,7	Lavori in corso o ULTIMATI	2010-2015	
13 A7-A10-A12 Passante di Genova	34,8	Valutazione impatto ambientale		
TOTALE	266,0 km		€ mil. 6.983	
di cui LAVORI ULTIMATI		126,2 km		

I PRINCIPALI PROGETTI FUTURI ALLO STUDIO - CONVENZIONE DEL 2008				
Intervento	Estensione km	Fase dei lavori	Apertura al traffico prevista	
14 A1 4ª corsia Milano Sud-Lodi	17,8	Valutazione impatto ambientale		
15 A1 4ª corsia Piacenza Sud-Modena	97,9	Progetto Preliminare approvato		
16 A1 Nodo stradale di Casalecchio	-	Progetto Definitivo in approvazione		
17 A1 3ª corsia Incisa-Valdarno	17,9	Valutazione impatto ambientale		
18 A1 4ª corsia S. Cesario-Frosinone	47,9	In corso Progetto Definitivo		
19 A11 3ª corsia Firenze-Pistoia	26,8	Valutazione impatto ambientale		
20 A11 3ª corsia Pistoia-Montecatini	11,4	Progetto Preliminare approvato		
21 A12 3ª corsia Torrimpietra-S. Marinella	26,1	In corso Progetto Definitivo		
22 A13 3ª corsia Padova Sud-Monselice	13,3	In corso Progetto Definitivo		
23 A13 3ª corsia Ferrara-Bologna	32,7	In corso Progetto Definitivo		
24 A14 4ª corsia Dircamazione per Ravenna - Bologna S. Lazzaro	34,1	Valutazione impatto ambientale		
TOTALE	325,9 km		€ mil. 5.000	
ALTRI INTERVENTI		-	€ mil. 2.000	

INTERVENTI SOCIETÀ CONTROLLATE DA AUTOSTRADE PER L'ITALIA				
Intervento	Estensione km	Fase dei lavori	Apertura al traffico prevista	
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta Spa				
45 A5 Nuovo tratto Morgex-Courmayeur	12,4	LAVORI ULTIMATI		
Autostrade Meridionali Spa				
46 A3 3ª corsia Napoli-Pompei Est/Scafati	20,0	LAVORI ULTIMATI, in corso o in affidamento	2007-12	
TOTALE interventi Società Controllate	32,4 km		€ mil. 983	
di cui LAVORI ULTIMATI		28 km		

TOTALE Autostrade per l'Italia e Società Controllate	861,2 km	€ mil. 21.458
di cui LAVORI ULTIMATI	309,2 km	

L'ORGANIZZAZIONE DEI LAVORI

Il presidio e la realizzazione dell'ingente piano di investimenti per il potenziamento e ammodernamento della rete autostradale è affidato alla struttura della **"Condirezione Generale Sviluppo Rete"** che, all'interno di Autostrade per l'Italia, coerentemente con gli indirizzi strategici aziendali e nel rispetto degli obblighi di Convenzione con Anas, **governa l'intero processo, dalla fase di progettazione preliminare fino al collaudo e messa in esercizio di ogni singolo intervento di potenziamento della rete autostradale.**

Tutti gli interventi di potenziamento rientranti nel piano di ammodernamento della rete vengono progettati da Autostrade per l'Italia attraverso la società controllata al 100% **Spea Ingegneria Europea.**

Il decreto legge 30 dicembre 2008, n. 207 convertito con modificazioni dalla legge n. 14^(*) del 27 febbraio 2009 ha disposto che i Concessionari autostradali, che non siano amministrazioni aggiudicatrici **possano affidare a società controllate/collegate, la realizzazione di un massimo del 60% delle opere di potenziamento della rete**, sussistendo correlativamente l'obbligo per i suddetti concessionari autostradali, tra cui Autostrade per l'Italia, di affidare a terzi, tramite gara pubblica, una percentuale minima del 40% dei lavori oggetto di concessione (50% a partire dal 2015 in base alla L. 27/2012).

Nei casi in cui, in considerazione della complessità degli interventi ASPI ha ritenuto opportuno ricorrere all'affidamento diretto alla controllata Pavimental i relativi interventi sono stati eseguiti con un risparmio di 1 anno sulle procedure di affidamento e spesso anticipando anche i tempi contrattuali previsti. Ne sono un esempio:

- la 4° corsia dell'autostrada A1 nel tratto Modena-Bologna aperta al traffico **in anticipo di 5 mesi rispetto ai tempi contrattuali;**
- la 4° corsia dell'autostrada A4 nel tratto compreso tra Milano Est e Bergamo realizzata **in soli 2 anni e 2 mesi** dall'avvio dei lavori;
- la 3° corsia dinamica tra Bologna B.go Panigale e S. Lazzaro aperta al traffico **in anticipo di 6 mesi sui tempi contrattuali;**
- il primo collegamento dell'A8 con il polo fieristico di Milano realizzato eccezionalmente **in soli 13 mesi;**
- l'apertura dello svincolo di Castelnuovo di Porto realizzato in 8 mesi con un **anticipo di 7 mesi rispetto ai tempi contrattuali.**
- la 3° corsia dell'autostrada A1 Diramazione Roma Nord nel tratto tra il casello di Fiano Romano e Settebagni, aperta al traffico **in anticipo di 9 mesi rispetto ai tempi contrattuali;**
- la 3° corsia in direzione Nord dell'autostrada A14 tra Fano e Senigallia, aperta al traffico con **3 mesi di anticipo rispetto ai tempi contrattuali;**
- l'ammodernamento dell'Interconnessione autostradale di Lainate tra la A8 e la A9, completata con un **anticipo di 14 mesi rispetto ai tempi contrattuali.**

(*) L'art. 29, commi 1-quinquies e 1-sexies del D.L. 30 dicembre 2008, n. 207, in materia di proroga termini convertito con modificazioni dalla legge 27 febbraio 2009, n. 14 prevede che le concessionarie autostradali che non sono amministrazioni aggiudicatrici provvedono agli affidamenti a terzi di lavori secondo quanto previsto agli artt. 142 e 253 del D.lgs 12 aprile 2006, n. 163 (Codice dei Contratti Pubblici).

Tali lavori sono stati eseguiti con successo anche su aree caratterizzate da traffico molto intenso, altamente industrializzate ed urbanizzate mantenendo costantemente in esercizio l'autostrada durante tutta l'esecuzione dei lavori e **minimizzando al massimo i disagi alla viabilità ed ai clienti.**

GLI INTERVENTI IN FAVORE DEL TERRITORIO

La realizzazione del piano di investimenti richiede, in base alla normativa vigente, **una complessa e lunga fase autorizzativa** ambientale e urbanistica **da parte di Ministeri ed Enti competenti**, anche in caso di semplice allargamento di una corsia. Il percorso approvativo **può durare anche molti anni** (es. **oltre 8 anni** per la Variante di Valico) ed è, per la maggior parte delle opere in corso di esecuzione, così articolato:

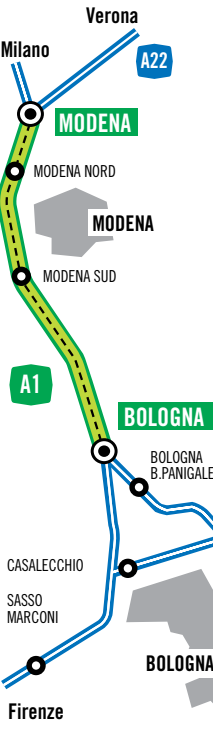
	1ª fase	REDAZIONE PROGETTO PRELIMINARE a cura di Autostrade per l'Italia
	2ª fase	INSERIMENTO DEL PROGETTO NELLA CONVENZIONE CON ANAS a cura di Autostrade per l'Italia e Anas
	3ª fase	REDAZIONE PROGETTO DEFINITIVO a cura di Autostrade per l'Italia
	4ª fase	VALIDAZIONE TECNICA a cura di Anas
	5ª fase	VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE (V.I.A.) a cura dei Ministeri dell'Ambiente e per i Beni e le Attività Culturali
	6ª fase	CONFERENZA DI SERVIZI (C.d.S.) a cura del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
	7ª fase	INTEGRAZIONE PROGETTO DEFINITIVO a cura di Autostrade per l'Italia
	8ª fase	APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO a cura di Anas
	9ª fase	REDAZIONE PROGETTO ESECUTIVO a cura di Autostrade per l'Italia
	10ª fase	APPROVAZIONE DEL PROGETTO ESECUTIVO a cura di Anas
	11ª fase	AFFIDAMENTO DEI LAVORI a cura di Autostrade per l'Italia
	11ª fase	CONSEGNA ED ESECUZIONE DEI LAVORI a cura dell'impresa esecutrice. Direzione dei lavori a cura di Autostrade per l'Italia

DETTAGLIO DEGLI INTERVENTI



Di seguito sono elencati gli interventi, **già ultimati, in corso di realizzazione o in progettazione**, compresi nel piano di potenziamento di Autostrade per l'Italia e delle Società Controllate.

A1 4ª corsia MODENA - BOLOGNA



I DATI PRINCIPALI DEL PROGETTO	
Investimenti (€ milioni)	178 ^(*)
di cui in favore del territorio (€ milioni)	65
Estensione dell'intervento (km)	31,6
Barriere antirumore (km)	15

LAVORI ULTIMATI **MARZO 2006⁽¹⁾**

(*) Investimento complessivo pari a 189,5 mil. di €, di cui 11 mil. di € tra gli Altri Interventi della Convenzione 2008. L'importo contiene anche 28,4 mil. di € del prolungamento della tangenziale di Modena.
(1) L'apertura al traffico è avvenuta con un anticipo di circa 5 mesi rispetto ai tempi contrattuali di progetto.

 LAVORI ULTIMATI

A1 3ª corsia CASALECCHIO - SASSO MARCONI



I DATI PRINCIPALI DEL PROGETTO	
Investimenti (€ milioni)	82
di cui interventi in favore del territorio (€ milioni)	21
Estensione dell'intervento (km)	4,1
Barriere antirumore (km)	3,8

LAVORI ULTIMATI **DICEMBRE 2009**

 LAVORI ULTIMATI



A1 VARIANTE DI VALICO



Il potenziamento dei **62,5 km** tra **Sasso Marconi e Barberino**, con la **realizzazione della Variante di Valico**, rappresenta un intervento prioritario per il **miglioramento della viabilità** tra Bologna e Firenze, dove si registrano picchi di traffico di circa **89.000 veicoli al giorno** (con punte di circa 25.000 camion e pullman).

La costruzione della Variante di Valico è di **elevata difficoltà tecnica**: i lavori si svolgono infatti in uno dei territori morfologicamente e geologicamente più complessi d'Europa per la presenza di gas e di formazioni geologiche instabili negli scavi in sotterraneo.

In particolare **l'opera si articola in due macrotratte**, di seguito descritte.

SASSO MARCONI - LA QUERCIA

LAVORI ULTIMATI

I lavori, **ultimati nel l'ottobre 2006**, hanno permesso l'**ampliamento a 3 corsie per circa 20 km** di tratta autostradale e il rifacimento dello svincolo di Sasso Marconi. Il **9 giugno 2007** sono stati aperti al traffico gli **840 mt** della Galleria Gardelletta.

LA QUERCIA - BARBERINO

Il **tracciato di questa tratta**, il cui primo progetto risale al 1985, è stato **definitivamente approvato dal Consiglio dei Ministri nell'agosto del 2001**.

Nel **novembre 2001** è terminata la **Conferenza di Servizi** che ha imposto **oltre 1.000 prescrizioni**, determinando la **necessità di ulteriori autorizzazioni**.

Ottenute tali autorizzazioni, anche nel corso di altre 3 successive Conferenze di Servizi, e affidati i lavori, **sono stati aperti i primi cantieri nel marzo del 2004**.

Gli interventi sui circa 43 km sono così articolati:

- **realizzazione, per 37 km, di una nuova autostrada (Variante), in aggiunta a quella attuale, tra La Quercia e Aglio.**
I Clienti, opportunamente informati sul traffico grazie a pannelli luminosi posti in corrispondenza delle tratte di biforcazione, potranno così scegliere se percorrere la nuova autostrada o quella esistente;
- **realizzazione di una nuova tratta autostradale a 3 corsie** dedicata al traffico in direzione Sud **nella tratta tra Aglio e Barberino**. L'autostrada esistente, con 4 corsie di marcia, sarà riservata al traffico in direzione nord;
- **realizzazione di 2 nuovi svincoli (Badia e Poggiolino)** e rifacimento degli svincoli di Barberino (i cui lavori sono stati completati nel maggio 2007) e di Rioveggio.

Alla fine del 2010 è stato completato lo scavo della Galleria di Base (due canne, ciascuna con lunghezza di circa 8.950 m).

Nel resto della tratta i lavori sono in corso mediante **l'utilizzo delle migliori tecnologie e di macchine operatrici innovative** di dimensioni mai sperimentate finora: nella Galleria Sparvo è infatti all'opera la fresa più grande al mondo, una macchina dal diametro di oltre 15 metri, che può scavare con una velocità media di 10 metri al giorno con punte di 16 metri giornalieri.

Particolare attenzione è stata posta alla sicurezza dei lavoratori attraverso:

- **la definizione di protocolli di intesa con l'AUSL ed il 118** per assicurare un pronto intervento in caso di infortunio;
- **la realizzazione sia di campagne di formazione e prevenzione**
- **l'adozione di sistemi incentivanti** che premiano le squadre o i singoli lavoratori che hanno tenuto comportamenti particolarmente virtuosi in materia di sicurezza.

GLI INTERVENTI IN FAVORE DEL TERRITORIO

L'opera interessa 8 Comuni dell'Emilia Romagna e della Toscana (Sasso Marconi, Marzabotto, Monzuno, Grizzana Morandi, Castiglione dei Pepoli, San Benedetto Val di Sambro, Barberino di Mugello e Firenzuola) in favore dei quali Autostrade per l'Italia sta finanziando e realizzando una serie di interventi, tra cui:

- **bretella di collegamento** con il comune di Firenzuola;
- costruzione di **scuole e impianti sportivi**;
- recupero di **monumenti e centri storici**;
- potenziamento della viabilità ordinaria;
- mitigazione dell'impatto ambientale.

Sono stati inoltre costituiti gli **Osservatori ambientali** di Emilia Romagna e Toscana sotto la supervisione dell'Anas. Per maggiori informazioni: www.osservatoriovariantedivalico.it, www.variantedivalico.com

I DATI PRINCIPALI DEL PROGETTO - Aggiornamento al 09.03.2012

Investimenti previsti (€ milioni)	3.642 (*)
di cui interventi in favore del territorio (€ milioni)	493
Estensione dell'intervento (km)	62,5
Nuove gallerie (km)	55,5
Nuovi viadotti (km)	16,9
Nuove Aree di Servizio	1
Nuovi svincoli	2
Addetti (diretti e indiretti)	circa 5.000
LO STATO DI AVANZAMENTO	APERTURA AL TRAFFICO PREVISTA
Sasso Marconi - La Quercia (19,4 km)	LAVORI ULTIMATI  2006-2007
La Quercia - Barberino (43,1 km)	LAVORI IN CORSO  2012⁽¹⁾ - 13

(*) Investimento complessivo pari a 3.647,6 milioni di € di cui 5,2 milioni di € tra gli Altri Interventi della Convenzione 2008.

(1) La data di apertura al traffico si riferisce al primo lotto funzionale tra Barberino e Badia. Il rifacimento dello svincolo di Barberino è stato ultimato nel maggio 2007.

A1 3ª corsia BARBERINO - INCISA

Il progetto prevede l'**ampliamento da 2 a 3 corsie** di marcia dei **58,5 Km tra Barberino di Mugello ed Incisa**, caratterizzati da un traffico che raggiunge **picchi di circa 111.000 veicoli al giorno**, con punte di circa 32.000 camion e pullman, **dovuto anche al traffico locale che utilizza l'A1** (nella tratta compresa tra Firenze Nord e Firenze Sud) come una tangenziale urbana.

Per tutta la durata dell'intervento saranno assicurate ai Clienti le stesse 2 corsie di marcia antecedenti l'inizio dei lavori.

Gli interventi si articolano nelle tratte di seguito descritte.

BARBERINO - FIRENZE NORD

Su questa tratta di 17,5 km **è prevista la costruzione di una nuova carreggiata a 3 corsie di marcia** in direzione sud. Il traffico in direzione nord utilizzerà le 4 corsie di marcia su due carreggiate della attuale autostrada opportunamente adattate.

Il progetto ha avuto l'approvazione in sede di Valutazione Impatto Ambientale nel novembre 2007 ed in Conferenza di Servizi nel febbraio 2009. Nel gennaio 2011 sono iniziati i lavori del Lotto 0, affidati alla controllata Pavimental, comprendenti le opere propedeutiche (cantierizzazioni, viabilità di servizio, viabilità locali) all'avvio dei lavori autostradali, mentre il progetto definitivo del Lotto 1 è ad oggi in corso di approvazione Anas.

A settembre 2011 è stata approvata, in Conferenza di Servizi, la c.d. Variante Santa Lucia (Lotto 2), che prevede la realizzazione di una unica galleria di 7,7 km invece di nove gallerie e 6 viadotti previsti nel progetto originario.

FIRENZE NORD - FIRENZE SCANDICCI**LAVORI ULTIMATI**

Su questo tratto di 8,4 km sono stati realizzati:

- l'**ampliamento di 2,2 km** in corrispondenza dell'**interconnessione A1-A11**, aperta al traffico nel Luglio 2010;
- l'**ampliamento da 2 a 3 corsie di marcia dei 6,2 km** tra Firenze Nord e Firenze Scandicci, completamente aperti al traffico nell'aprile 2007;
- il **nuovo svincolo di Firenze Scandicci**, inaugurato nel marzo 2006.

FIRENZE SCANDICCI - FIRENZE SUD

Su questo tratto, di **13,5 km**, i **lavori di ampliamento da 2 a 3 corsie di marcia sono stati aperti al traffico ad agosto 2011**, anche se con segnaletica di cantiere. L'intervento è stato realizzato prevedendo il ricorso ad una variante a 3 corsie destinate alla percorrenza in direzione sud così da permettere di utilizzare le carreggiate esistenti per la sola direzione nord.

FIRENZE SUD - INCISA

Su questa tratta, di 19 km, è previsto l'ampliamento da **2 a 3 corsie di marcia**. Per il "Lotto 1", la **Valutazione di Impatto Ambientale, iniziata nel luglio 2005, si è conclusa il 19 gennaio 2009** mentre la **Conferenza di Servizi è terminata a maggio 2011** il Progetto Definitivo è poi stato inviato ad Anas per l'approvazione ad ottobre 2011.

Per il lotto del tratto della galleria San Donato, Autostrade per l'Italia ha inviato il 23 giugno 2011 agli Enti competenti il Progetto Definitivo e lo Studio di Impatto Ambientale per poter procedere con la Valutazione di Impatto Ambientale.

GLI INTERVENTI IN FAVORE DEL TERRITORIO

Tra Firenze Nord e Firenze Sud, la Regione Toscana, la Provincia di Firenze e i Comuni di Calenzano, Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio, Firenze, Scandicci, Impruneta, Bagno a Ripoli, Lastra a Signa hanno concordato con Autostrade per l'Italia una serie di interventi, fra i quali:

- nuovi tratti di viabilità ordinaria, tra cui il **by-pass del Galluzzo**;
- **nuovi collegamenti** con la città di Firenze;
- **sistemazione ambientale** di alto pregio di ampie zone di territorio, tra cui le aree di Certosa e Casellina;
- **6 parcheggi scambiatori**, tra cui Scandicci e Certosa;
- **aree pubbliche e spazi a verde**;
- **2,5 km di piste ciclabili**.

Sulle restanti tratte sono in via di definizione con gli Enti Locali altri interventi in favore del territorio.

Per maggiori informazioni:

www.osservatorioterzacosia.it

**GLI STUDI SULL'INQUINAMENTO**

Sulla tratta tra Barberino e Firenze Nord è stato effettuato uno studio da Euromobility che prevede, una volta realizzati gli interventi di ampliamento, un'importante **riduzione dell'inquinamento atmosferico**.

Di seguito si riportano i risultati previsti:

Emissioni di CO (Monossido di carbonio)	-18,0%
Emissioni di NO _x (Ossidi di azoto)	-22,0%
Emissioni di COV (Composti organici volatili)	-28,0%
Emissioni di PM ₁₀ (Polveri sottili)	-24,0%

I DATI PRINCIPALI DEL PROGETTO - Aggiornamento al 09.03.2012

Investimenti previsti (€ milioni)	2.247
di cui interventi in favore del territorio (€ milioni) ⁽¹⁾	257
Estensione dell'intervento (km)	58,5
Nuove gallerie (km)	14
Barriere antirumore (km)	40
Addetti (diretti e indiretti)	circa 2.000

LO STATO DI AVANZAMENTO**APERTURA AL TRAFFICO PREVISTA**

Barberino - Firenze Nord (17,5 km)			
lotto 0 - 3,4 km	LAVORI IN CORSO		2017
lotto 1 - 6,2 km	Progetto in approvazione Anas		2017
lotto di completamento 7,9 km	Chiusa C.d.S		2017
Firenze Nord - Firenze Scandicci (8,4 km) ⁽²⁾		LAVORI ULTIMATI	2007-2010
Firenze Scand. - Firenze Sud (13,5 km)		LAVORI ULTIMATI	2012 ⁽³⁾
Firenze Sud - Incisa (19,1 km) ⁽⁴⁾			
lotto 1 - 11,6 km	Progetto in approvazione Anas		2016
lotto di completamento 7,5 km	Valutazione impatto ambientale		⁽⁴⁾

(1) L'importo non comprende le tratte Barberino - Firenze Nord e Firenze Sud - Incisa ancora in via di definizione.

(2) È incluso il tratto di 2,2 km di interconnessione A1-A11 che è stato aperto al traffico nel 2010.

(3) In data 3 agosto 2011 è stata aperta al traffico la terza corsia della carreggiata sud tra Scandicci e Firenze Sud.

(4) Non è possibile prevedere una data d'apertura al traffico in quanto il progetto è in fase di condivisione con il territorio.

A1 3ª corsia ORTE - ROMA NORD

I DATI PRINCIPALI DEL PROGETTO	
Investimenti (€ milioni)	191
di cui interventi in favore del territorio (€ milioni)	63
Estensione dell'intervento (km)	37,8
Barriere antirumore (km)	4,4

LAVORI ULTIMATI  LUGLIO 2002



A8 3ª e 4ª corsia MILANO - GALLARATE

I DATI PRINCIPALI DEL PROGETTO	
Investimenti (€ milioni)	65
di cui interventi in favore del territorio (€ milioni)	20
Estensione dell'intervento (km)	28,7
Barriere antirumore (km)	10

LAVORI ULTIMATI  OTTOBRE 1999



A14 3ª corsia BOLOGNA BORGO PANIGALE - SAN LAZZARO

I DATI PRINCIPALI DEL PROGETTO	
Investimenti (€ milioni)	59 ⁽¹⁾
di cui in favore del territorio (€ milioni)	100
Estensione dell'intervento (km)	13,7
Nuovi svincoli ⁽²⁾	1
Barriere antirumore (km)	9

LAVORI ULTIMATI **GENNAIO 2008 ⁽³⁾**

- (1) Investimento complessivo pari a 247 mil. di € di cui 188 mil. di € tra gli Altri Interventi della Convenzione 2008.
- (2) Lo svincolo di Bologna Fiera è stato aperto al traffico nel Dicembre 2006.
- (3) La disponibilità della carreggiata è avvenuta nel dicembre 2007 e la 3ª corsia dinamica è stata aperta al traffico nel gennaio 2008 con un anticipo di 6 mesi sui tempi contrattuali.



 **LAVORI ULTIMATI**



A1 3ª corsia ROMA NORD - SETTEBAGNI

I DATI PRINCIPALI DEL PROGETTO	
Investimenti previsti (€ milioni)	141,4
di cui interventi in favore del territorio (€ milioni)	19
Estensione dell'intervento (km)	15,9
Barriere antirumore (km)	3,1
Nuovi svincoli	1

LO STATO DI AVanzAMENTO

LAVORI ULTIMATI **2011 ^(*)**

- (*) Nel luglio 2010 è stato inoltre aperto al traffico, con 7 mesi di anticipo rispetto ai termini contrattuali, il nuovo svincolo di Castelnuovo di Porto. Nel luglio 2011 con ben 9 mesi di anticipo rispetto ai termini contrattuali si è potuto aprire al traffico l'intero tratto ampliato. La conferenza dei servizi per la realizzazione ed adeguamento delle viabilità provinciale limitrofa al nuovo svincolo di Castelnuovo di Porto è attualmente in corso e sono in fase di ultimazione tutte le lavorazioni accessorie dell'appalto.



 **LAVORI ULTIMATI**



A4 4ª corsia MILANO EST - BERGAMO



LAVORI ULTIMATI

I DATI PRINCIPALI DEL PROGETTO	
Investimenti (€ milioni)	505
di cui interventi in favore del territorio (€ milioni)	50
Estensione dell'intervento (km)	33,6
Barriere antirumore (km)	29

LAVORI ULTIMATI **SETTEMBRE 2007 (*)**

(*) Vi sono state aperture parziali anticipate tra dicembre 2006 e luglio 2007 per un totale di ca. 27 km.

A8 Collegamento NUOVA FIERA DI MILANO

I DATI PRINCIPALI DEL PROGETTO	
Investimenti (€ milioni)	86
Estensione dell'intervento (km)	3,8
Nuove gallerie	1
Nuovi viadotti	2
Nuovi svincoli	1

LAVORI ULTIMATI **MARZO 2005 (*)**

(*) Alcuni lavori di completamento sono stati ultimati nel marzo 2008.



LAVORI ULTIMATI



A9 3ª corsia LAINATE - COMO GRANDATE

— LAVORI IN CORSO

Il progetto prevede l'**ampliamento da 2 a 3 corsie** di marcia tra l'interconnessione di **Lainate** e la barriera di **Como Grandate fino allo svincolo di Como Sud**, per uno sviluppo complessivo di **23 km**.

La Valutazione di Impatto Ambientale, iniziata nel maggio 2005, si è chiusa nel febbraio 2007.

Nell'aprile 2007 in sede di Conferenza di Servizi **non si è raggiunta l'intesa Stato-Regione**.

Gli atti sono quindi stati trasmessi al Consiglio dei Ministri che ha emesso la delibera definitiva nell'ottobre 2008. Successivamente, una volta pubblicato il Decreto del Presidente della Repubblica nel gennaio 2009, **il Ministero delle Infrastrutture ha emesso, il 13 febbraio 2009, il Provvedimento Finale di Intesa Stato-Regione**, consentendo così il prosieguo della fase progettuale. La consegna dei lavori è avvenuta nel luglio 2009.

In data 26 Luglio 2011 è stata aperta al traffico l'interconnessione di Lainate tra l'autostrada A8 e l'autostrada A9 mentre negli ultimi mesi del 2011 sono stati aperti al traffico 2,5 km in direzione Nord e circa 2 km in direzione Sud tra l'Interconnessione di Lainate, il nuovo svincolo di Origgio-Uboldo, 2 km circa di terza corsia in direzione nord tra lo svincolo di Fino Mornasco e la Barriera di Grandate e le rampe di svincolo di Lomazzo Sud e di Origgio-Uboldo.

Il termine dei lavori è previsto per la seconda metà del 2012.

Per tutta la durata dell'intervento di ampliamento saranno assicurate ai Clienti le stesse 2 corsie di marcia antecedenti l'inizio dei lavori.

GLI INTERVENTI IN FAVORE DEL TERRITORIO

- Ad oggi gli interventi prevedono:
- l'installazione di **13 km di barriere antirumore**;
 - la realizzazione della **5ª corsia tra l'interconnessione di Lainate e la barriera di Milano Nord**;
 - La realizzazione del **nuovo svincolo di Origgio-Uboldo**, avvenuta nel mese di Dicembre 2011.

I DATI PRINCIPALI DEL PROGETTO - Aggiornamento al 09.03.2012

Investimenti previsti (€ milioni)	429
di cui interventi in favore del territorio (€ milioni)	108*
Estensione dell'intervento (km)	23,2
Nuovi svincoli	1
Barriere antirumore (km)	13
LO STATO DI AVANZAMENTO	APERTURA AL TRAFFICO PREVISTA
Lavori su 3ª corsia	LAVORI IN CORSO 0 ULTIMATI  2012
Interconnessione di Lainate	LAVORI ULTIMATI  2011

(*) Include 70 milioni di € per l'ampliamento alla 5ª corsia dell'A8 nel tratto barriera Milano Nord - Interconnessione di Lainate (4,4 km), la cui realizzazione è una prescrizione della Conferenza di Servizi.



A14 3ª corsia RIMINI NORD - PORTO Sant'ELPIDIO

■ LAVORI ULTIMATI
■ LAVORI IN CORSO

Il progetto di potenziamento dell'**A14 tra Rimini Nord e Porto Sant'Elpidio (nuovo svincolo)** prevede l'**ampliamento da 2 a 3 corsie** di marcia per uno sviluppo di **155 km**. Il tratto interessato dai lavori svolge, come l'intera dorsale adriatica, una funzione di collegamento tra un territorio di recente ma dinamica industrializzazione e i mercati del centro e del nord Europa, ed è caratterizzato da **tassi di crescita annuali del traffico superiori alla media nazionale**.

Al traffico merci si somma una forte domanda stagionale, data la **valenza turistica di tutta la costiera romagnola e marchigiana**.

I volumi di traffico elevati rendono quindi l'attuale infrastruttura insufficiente a garantire un adeguato livello di capacità per tutto l'arco dell'anno.

È inoltre prevista la **realizzazione di 5 nuovi svincoli** (Pesaro Sud, Fano Nord, Marina di Montemarciano,

Ancona Ovest, Porto Sant'Elpidio), lo spostamento dello svincolo di Senigallia e l'**adeguamento di 10 svincoli esistenti**. Per tutta la durata dell'intervento di ampliamento saranno assicurate ai Clienti le **stesse 2 corsie di marcia** antecedenti l'inizio dei lavori.

RIMINI NORD – PORTO Sant'ELPIDIO

I lavori, su questa tratta, sono stati tutti affidati e sono già state realizzate più del 50% di terze corsie. In particolare a dicembre 2011 sono stati aperti al traffico 10,4 km di 3ª corsia tra Cattolica e Pesaro, sono stati ultimati il tratto di 21 km tra Fano e Senigallia e il Nuovo Svincolo di Senigallia, aperto al traffico il 21 aprile 2011. Nel tratto tra Ancona Sud e Porto Sant'Elpidio sono aperti al traffico 33 km di 3ª corsia in entrambe le direzioni (Lotto 6A) e sono in corso i lavori sui restanti 3,3 km (Lotto 6B). Il 29 luglio 2011 è stato aperto al traffico il Nuovo Svincolo di Porto Sant'Elpidio. I lavori sono in corso sul resto della tratta.

GLI INTERVENTI IN FAVORE DEL TERRITORIO

L'opera interessa il territorio dell'Emilia Romagna e delle Marche; in particolare le Province di Rimini, Pesaro Urbino, Ancona, Macerata, Fermo e **29 comuni**. Ad oggi è prevista:

- l'installazione di **96 km di barriere antirumore**;
- la realizzazione di **36 km di bretelle di collegamento agli svincoli autostradali**.

I DATI PRINCIPALI DEL PROGETTO - Aggiornamento al 09.03.2012

Investimenti previsti (€ milioni)	2.427
di cui interventi in favore del territorio (€ milioni)	418
Estensione dell'intervento (km)	154,7
Gallerie (km)	8,6
Viadotti da ampliare (km)	8,1
Nuovi svincoli	5
Barriere antirumore (km)	96
Pavimentazione drenante-fonoassorbente (mq. mln)	5,0

LO STATO DI AVANZAMENTO		APERTURA AL TRAFFICO PREVISTA	
Rimini Nord - Cattolica (Lotto 1A - 1,2 km)	LAVORI IN CORSO		2012
Rimini Nord - Cattolica (Lotto 1B - 27,8 km)	LAVORI IN CORSO		2012
Cattolica - Fano (Lotto 2 - 28,3 km)	LAVORI IN CORSO o ULTIMATI ⁽¹⁾		2013
Fano - Senigallia (Lotto 3 - 21,0 km)	LAVORI ULTIMATI ⁽²⁾		2011
Senigallia - Ancona Nord (Lotto 4 - 18,9 km)	LAVORI IN CORSO		2014
Ancona Nord - Ancona Sud (Lotto 5 - 17,2 km)	LAVORI IN CORSO		2015
Ancona Sud - P.to S.Elpidio (Lotto 6A - 37 km)	LAVORI ULTIMATI ⁽³⁾		2010
Ancona Sud - P.to S.Elpidio (Lotto 6B - 3,3 km)	LAVORI IN CORSO o ULTIMATI ⁽⁴⁾		2012

(1) A Dicembre 2011 sono stati aperti al traffico 10,4 km di 3ª corsia tra Cattolica e Pesaro.

(2) A Luglio 2011 è stata aperta al traffico la carreggiata Nord mentre a Dicembre 2011 la carreggiata Sud.

(3) Il 31.07.2010 è stata aperta al traffico la terza corsia per 33 km; i restanti 4 km saranno aperti al traffico al completamento del lotto attiguo 6B.

(4) In data 29 luglio 2011, è stato aperto al traffico il nuovo svincolo di Porto Sant'Elpidio.

Ci siamo messi in testa un lavoro sicuro.

Un cantiere sicuro si costruisce con l'impegno comune: rispettando le norme e segnalando gli eventuali casi di pericolo, c'è un incentivo per te e più sicurezza per tutti.

autostrade per l'Italia

A7 A10 A12 A26 PASSANTE DI GENOVA

La confluenza di tre diverse autostrade (A7, A10, A12) nell'area metropolitana genovese **determina elevati livelli di congestionamento** per la presenza di **traffico cittadino e pendolare**, di **traffico merci** al servizio del porto di Genova e di **traffico turistico** che, soprattutto nel periodo estivo, interessa molti tratti della riviera ligure.

L'opera è stata inserita nel primo **programma delle infrastrutture strategiche** (Legge n° 443 del 2001 - Legge Obiettivo) ed è stata poi recepita nel IV Atto Aggiuntivo del 2004.

Ad oggi il progetto complessivo si articola in diversi interventi:

- una **nuova tratta autostradale** (la cosiddetta **"Gronda di Ponente"**), a **2 corsie più emergenza per ogni senso di marcia**, in aggiunta all'esistente tratto della **A10**, tra l'A10 in zona Vesima e l'A7 in corrispondenza di Genova Bolzaneto che si svilupperà per l'89% in galleria e prevede la realizzazione di un moderno viadotto per l'attraversamento della Val Polcevera in corrispondenza del casello autostradale di Genova-Bolzaneto;
- una **nuova carreggiata** in direzione nord della A7 tra Genova Ovest e Genova Bolzaneto e il potenziamento dell'interconnessione A7/A12 sino al casello di Genova Est;
- Il **potenziamento del "Nodo di San Benigno"**, migliorando la connessione tra la viabilità locale e il casello di Genova Ovest.

L'iter approvativo è stato molto lungo e complesso. **Nel corso del 2004 Autostrade per l'Italia**, sulla base di linee guida progettuali condivise con Anas ed Enti Locali, **ha elaborato un primo Progetto Preliminare**.

L'iter approvativo si è però **arrestato a causa della mancata condivisione da parte del territorio** di alcune soluzioni progettuali.

Nel 2005 è stata pertanto **individuata con gli Enti Locali una configurazione di viabilità per la Gronda di Ponente** che rappresenta l'intervento di maggior rilievo del nodo di Genova. La nuova configurazione è stata poi recepita dal **Protocollo d'Intesa** sottoscritto il 27 febbraio 2006 tra l'ANAS, Regione Liguria, Comune e Provincia di Genova, e da quello sottoscritto il 5 febbraio 2007 anche da Autostrade per l'Italia e dal Ministero delle Infrastrutture.

Successivamente al provvedimento emesso in sede di riunione conclusiva del tavolo tecnico ministeriale del 10 settembre 2008, che ha individuato nel canale di calma dell'Aeroporto Cristoforo Colombo il sito idoneo ad accogliere il materiale di risulta proveniente dallo scavo delle gallerie, **è stato possibile avviare lo studio d'impatto ambientale** a completamento del Progetto Preliminare condiviso tra i Soggetti Istituzionali.

Lo Studio di Impatto Ambientale si è tuttavia interrotto quasi subito.

Nel frattempo infatti, il Comune di Genova ha manifestato la volontà di porre a confronto **5 ipotesi alternative di tracciato** della Gronda di Ponente per individuare quella in grado di assicurare, tra gli altri obiettivi, un attraversamento ottimale della Val Polcevera. Autostrade per l'Italia ha elaborato i relativi Studi caratterizzanti le suddette alternative.

Successivamente, il 24 ottobre 2008, lo stesso Comune ha informato Autostrade per l'Italia di voler istituire una Commissione indipendente cui affidare la regia del **dibattito pubblico attraverso il quale informare le comunità residenti sulle alternative di tracciato poste a confronto**.

In data 11 dicembre 2008 Autostrade per l'Italia ha consegnato alla Commissione Indipendente gli Studi relativi alle diverse alternative di tracciato, consentendo l'avvio del dibattito pubblico conclusosi il 29 aprile 2009.

Tra i 5 itinerari proposti, quello che ha raccolto i maggiori consensi, in quanto caratterizzato da minori criticità e soprattutto minori impatti socio-economici, è quello che prevede **l'attraversamento della Val Polcevera in corrispondenza del casello autostradale di Genova- Bolzaneto**.

Sulla base di questo itinerario, in data 8 febbraio 2010, è stato **sottoscritto da tutti gli Enti coinvolti il Protocollo d'Intesa**, che ha definito gli indirizzi e i criteri delle opere da realizzare.

Nei primi mesi del 2011 Autostrade per l'Italia ha ultimato il Progetto Definitivo delle opere: il 14 aprile 2011 ha inoltrato il suddetto Progetto all'ANAS per acquisirne la validazione tecnica.

Il 26 luglio 2011 l'Ispettorato di Vigilanza dell'ANAS ha emesso il proprio parere favorevole. Nel frattempo il 15 giugno 2011 Autostrade per l'Italia ha presentato al Ministero dell'Ambiente la richiesta per l'avvio della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale e contestuale pubblicazione del Progetto. Ad oggi Autostrade per l'Italia sta lavorando a delle integrazioni richieste dalla Commissione VIA a fine gennaio 2012; si prevede comunque di poter avviare la Conferenza di Servizi entro il 2012

GLI INTERVENTI IN FAVORE DEL TERRITORIO

Autostrade per l'Italia si è inoltre impegnata a redigere la progettazione definitiva ed esecutiva dei seguenti interventi:

- **nuova viabilità di accesso al distretto portuale di Voltri** immediatamente a sud dell'omonima barriera autostradale (**Progetto Definitivo completato**)
- **nuova viabilità di collegamento tra la barriera di Lavagna ed il centro abitato di Chiavari** (**Progetto Definitivo completato**).



== LAVORI IN PROGETTAZIONE

I DATI PRINCIPALI DEL PROGETTO - Aggiornamento al 09.03.2012

Investimenti previsti (€ milioni)	3.148 ⁽¹⁾
Estensione dell'intervento (km)	34,8
Gallerie (km)	52

LO STATO DI AVANZAMENTO

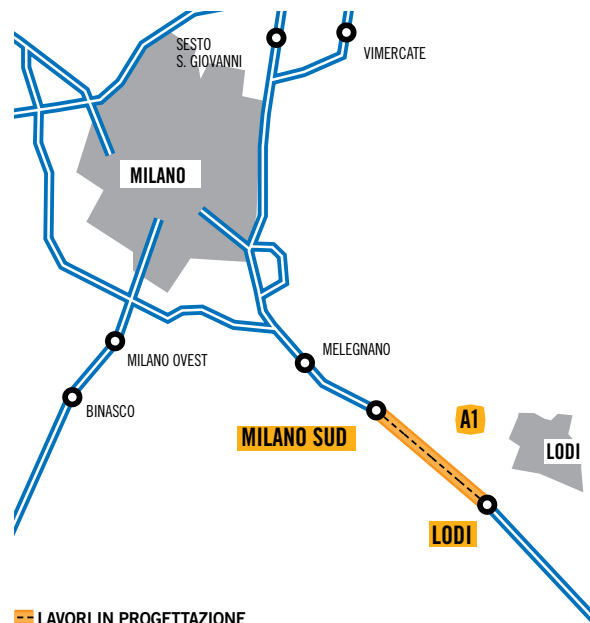
APERTURA AL TRAFFICO PREVISTA

IN CORSO VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE (V.I.A)



(1) Si tratta di una prima stima formulata sul progetto preliminare che verrà definita nel corso della progettazione definitiva ed esecutiva. La stima da Convenzione Unica del 2008 è pari a 1.800 milioni di €.

(2) Non è ancora possibile prevedere una data di apertura al traffico in quanto la stesura del progetto è ancora in corso. Per quanto attiene al Nodo di San Benigno è prevista entro il 2012 l'apertura della Carta dei Servizi.

A1 4ª corsia MILANO SUD - LODI

--- LAVORI IN PROGETTAZIONE

L'intervento consiste nell'**ampliamento alla 4ª corsia del tratto di circa 18 km tra Milano Sud e Lodi**.

In data 31 maggio 2011 è stata avviata la procedura di **Valutazione di Impatto Ambientale** e in data 29 settembre 2011 è stata ottenuta dall'**Anas** la **validazione tecnica preventiva del progetto definitivo** che, oltre all'ampliamento dell'intero tratto, prevede anche l'**adeguamento dei 2 svincoli di Binasco e Lodi** e l'**ampliamento di 5 viadotti**.

GLI INTERVENTI IN FAVORE DEL TERRITORIO

Il progetto preliminare prevede l'installazione di **circa 3,6 km di barriere antirumore**.

I DATI PRINCIPALI DEL PROGETTO - Aggiornamento al 09.03.2012

Investimenti previsti (€ milioni)	210 (*)
Estensione dell'intervento (km)	17,8
Barriere antirumore (km)	3,6

IN CORSO VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE (V.I.A.)  (1)

(*) Importo da Convenzione Unica del 2008.

(1) Non è ancora possibile prevedere una data di apertura al traffico in quanto il progetto è ad oggi nella sua fase preliminare.

A1 4ª corsia PIACENZA SUD - MODENA NORD

Il progetto di **ampliamento alla 4ª corsia dei circa 98 km tra Piacenza sud e Modena Nord**, si inserisce nel disegno complessivo dell'ampliamento del tratto autostradale della A1 da Milano a Bologna.

Il 3 febbraio 2011 è stato **approvato dall'Anas il progetto preliminare** che, oltre all'ampliamento dell'intero tratto, prevede:

- l'**adeguamento di 6 svincoli** (Piacenza Sud, Fiorenzuola d'Arda, Fidenza - Salsomaggiore, Parma, Terre di Canossa - Campegine e Reggio Emilia) e **delle interconnessioni in corrispondenza della A15 Parma-La Spezia e della A22 del Brennero**;
- la demolizione e ricostruzione di **9 cavalcavia** e l'**adeguamento di 21 cavalcavia esistenti**.

GLI INTERVENTI IN FAVORE DEL TERRITORIO

Il progetto preliminare prevede l'installazione di circa **43 km di barriere antirumore**.

I DATI PRINCIPALI DEL PROGETTO - Aggiornamento al 09.03.2012

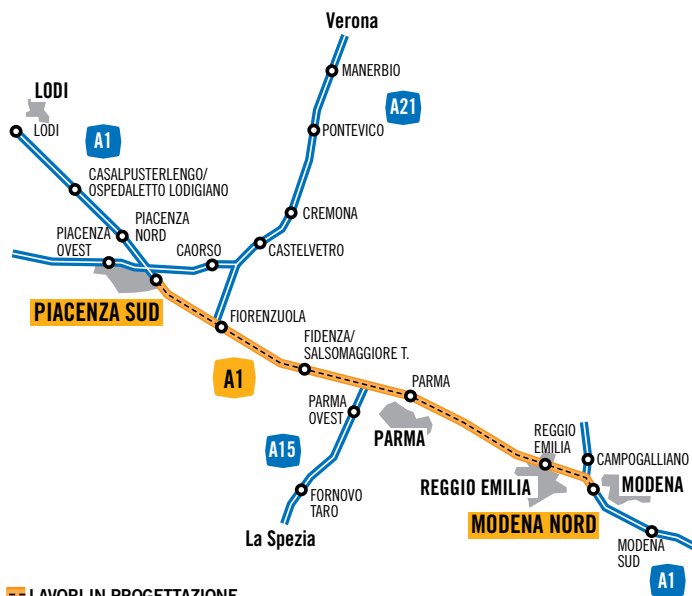
Investimenti previsti (€ milioni)	1.324 ^(*)
Estensione dell'intervento (km)	97,9
Barriere antirumore (km)	42,7

PROGETTO PRELIMINARE APPROVATO DA ANAS

(1)

(*) Importo da Convenzione Unica del 2008.

(1) Non è ancora possibile prevedere una data di apertura al traffico in quanto il progetto è ad oggi nella sua fase preliminare.



-- LAVORI IN PROGETTAZIONE

A1 NODO FERRO-STRADALE DI CASALECCHIO

-- LAVORI IN PROGETTAZIONE

L'intervento, progettato e finanziato da Autostrade per l'Italia a favore di Anas, consiste nella connessione della Strada Statale Porrettana al sistema viario della città di Bologna e l'inserimento in galleria della linea ferroviaria Bologna-Pistoia.

I DATI PRINCIPALI DEL PROGETTO - Aggiornamento al 09.03.2012

Investimenti previsti (€ milioni)	162 ^(*)
Barriere antirumore (km)	42,7

PROGETTO DEFINITIVO APPROVATO DA ANAS

(1)

(*) L'importo si riferisce al finanziamento che Autostrade per l'Italia corrisponderà all'Anas per la realizzazione dell'opera.

(1) Non è ancora possibile prevedere una data di apertura al traffico in quanto il progetto è ad oggi nella sua fase preliminare.



A1 3ª corsia INCISA - VALDARNO

L'intervento consiste nell'**ampliamento alla 3ª corsia** dei circa **18 km** sull'**A1** tra **Incisa** e **Valdarno**.

In data 1 agosto 2011 è stato **inviato all'Anas il progetto definitivo per la validazione tecnica preventiva**, il **4 agosto 2011 è stata avviata la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale** per il progetto che, oltre all'ampliamento dell'intero tratto, prevede:

- l'**adeguamento degli svincoli** di Incisa e Valdarno e di **7 viadotti**, tra cui la realizzazione di un nuovo viadotto parallelo al Viadotto Arno;
- la realizzazione di una **nuova galleria**, parallela all'esistente Galleria Bruschetto;
- la demolizione e ricostruzione di **5 cavalcavia**.

GLI INTERVENTI IN FAVORE DEL TERRITORIO

Il progetto preliminare prevede l'installazione di **circa 10 km** di **barriere antirumore**.

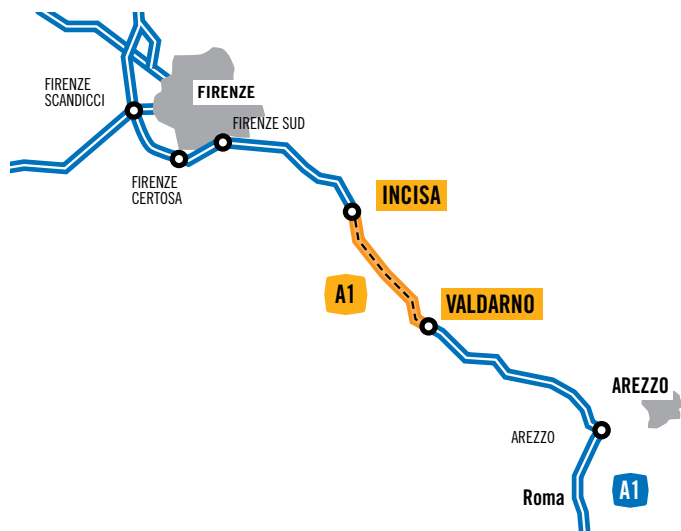
I DATI PRINCIPALI DEL PROGETTO - Aggiornamento al 09.03.2012

Investimenti previsti (€ milioni)	310 (*)
Estensione dell'intervento (km)	17,9
Barriere antirumore (km)	10

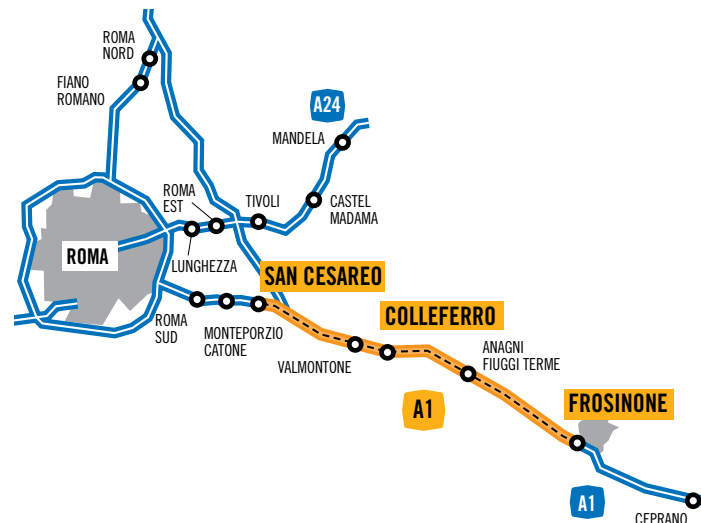
IN CORSO VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE (V.I.A.) (1)

(*) Importo da Convenzione Unica del 2008.

(1) Non è ancora possibile prevedere una data di apertura al traffico in quanto il progetto è ad oggi nella sua fase preliminare.



 **LAVORI IN PROGETTAZIONE**

A1 4ª corsia SAN CESAREO - FROSINONE

 **LAVORI IN PROGETTAZIONE**

L'intervento consiste nell'**ampliamento alla 4ª corsia** dei circa **48 km** sull'**A1** tra **San Cesareo** e **Frosinone**.

Il 3 febbraio 2011 è stato approvato dall'**Anas il progetto preliminare** che, oltre all'ampliamento dell'intero tratto, prevede:

- l'**adeguamento di 5 svincoli** (Valmontone, Colleferro, Anagni, Ferentino e Frosinone), **di 3 viadotti**. Ad oggi Autostrade per l'Italia sta predisponendo il progetto definitivo.

GLI INTERVENTI IN FAVORE DEL TERRITORIO

Il progetto preliminare prevede l'installazione di **circa 26 km** di **barriere antirumore**.

I DATI PRINCIPALI DEL PROGETTO - Aggiornamento al 09.03.2012

Investimenti previsti (€ milioni)	743 (*)
Estensione dell'intervento (km)	47,9
Barriere antirumore (km)	26

REDAZIONE PROGETTO DEFINITIVO (1)

(*) Importo da Convenzione Unica del 2008.

(1) Non è ancora possibile prevedere una data di apertura al traffico in quanto il progetto è ad oggi nella sua fase preliminare.

A11 3ª corsia FIRENZE - MONTECATINI

L'intervento consiste nell'**ampliamento alla 3ª corsia del tratto di 38 km tra Firenze e Montecatini**.

Il 3 febbraio 2011 l'Anas ha approvato il **progetto preliminare** per la tratta tra Firenze e Pistoia, il 27 giugno 2011 Autostrade per l'Italia ha quindi trasmesso ad ANAS il progetto definitivo per la validazione tecnica preventiva e il **30 giugno 2011 è stata infine avviata la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale**.

L'Anas ha approvato il progetto preliminare per la tratta tra Pistoia e Montecatini il 3 febbraio 2011

Oltre all'ampliamento dell'intero tratto i progetti prevedono:

- l'**adeguamento degli svincoli di Pistoia**, Firenze Nord, Sesto Fiorentino, Prato Est, Prato Ovest, Montecatini e realizzazione del nuovo svincolo di Pistoia Est;
- la demolizione e ricostruzione di **22 cavalcavia** e la **realizzazione di 2 nuovi cavalcavia**;
- l'**adeguamento dell'interconnessione con la A1 Autostrada del Sole**.

GLI INTERVENTI IN FAVORE DEL TERRITORIO

Il progetto preliminare prevede l'installazione di **circa 25 km di barriere antirumore**.

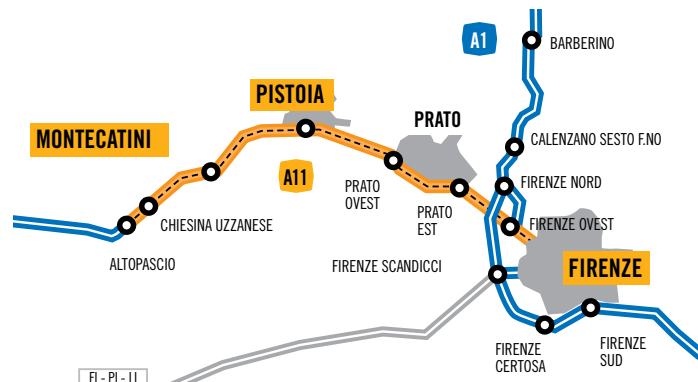
I DATI PRINCIPALI DEL PROGETTO - Aggiornamento al 09.03.2012

Investimenti previsti (€ milioni)	617 (*)
Estensione dell'intervento (km)	38,2
Barriere antirumore (km)	24,7

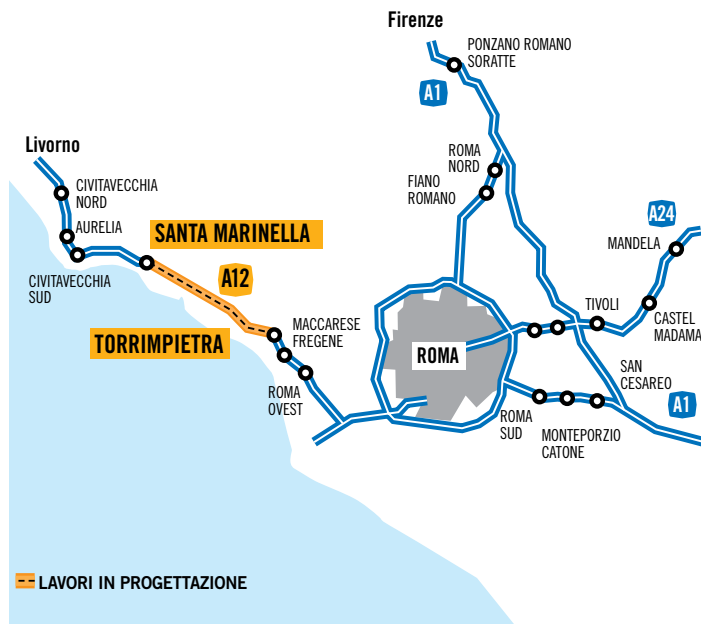
IN CORSO VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE (V.I.A.)  (1)
per la tratta Firenze-Pistoia

(*) Importo da Convenzione Unica del 2008.

(1) Non è ancora possibile prevedere una data di apertura al traffico in quanto il progetto è ad oggi nella sua fase preliminare.



— LAVORI IN PROGETTAZIONE

A12 3ª corsia TORRIMPIETRA - SANTA MARINELLA

L'intervento consiste nell'**ampliamento alla 3ª corsia** dei circa **26 km** tra **Santa Marinella e Torrimpietra**.

In data 3 febbraio 2011 è stato **approvato dall'Anas il progetto preliminare** che, oltre all'ampliamento dell'intero tratto, prevede l'**adeguamento degli svincoli** di Torrimpietra, Cerveteri-Ladispoli e Santa Severa-Santa Marinella e la **demolizione e ricostruzione di 20 cavalcavia**.

Ad oggi Autostrade per l'Italia sta predisponendo il progetto definitivo.

GLI INTERVENTI IN FAVORE DEL TERRITORIO

Il progetto preliminare prevede l'installazione di **circa 0,2 km** di **barriere antirumore**.

I DATI PRINCIPALI DEL PROGETTO - Aggiornamento al 09.03.2012

Investimenti previsti (€ milioni)	367 (*)
Estensione dell'intervento (km)	26,1
Barriere antirumore (km)	0,2

REDAZIONE PROGETTO DEFINITIVO

(1)

(*) Importo da Convenzione Unica del 2008.

(1) Non è ancora possibile prevedere una data di apertura al traffico in quanto il progetto è ad oggi nella sua fase preliminare.

A13 3ª corsia PADOVA SUD - MONSELICE

L'intervento consiste nell'**ampliamento alla 3ª corsia** degli oltre **13 km** tra **Padova sud e Monselice**.

In data 3 febbraio 2011 è stato **approvato dall'Anas il progetto preliminare** che, oltre all'ampliamento dell'intero tratto, prevede:

- l'**ampliamento di 3 svincoli** (Monselice, Terme Euganee e Padova Corso I° Maggio) e dell'**interconnessione tra il Raccordo Autostradale e la A13 in direzione A4**;
- l'**ampliamento di 4 viadotti**;
- la **demolizione e ricostruzione di circa 22 cavalcavia**.

GLI INTERVENTI IN FAVORE DEL TERRITORIO

Il progetto preliminare prevede l'installazione di **circa 10 km** di **barriere antirumore**. Ad oggi Autostrade per l'Italia sta predisponendo il progetto definitivo.

I DATI PRINCIPALI DEL PROGETTO - Aggiornamento al 09.03.2012

Investimenti previsti (€ milioni)	233 (*)
Estensione dell'intervento (km)	13,3
Barriere antirumore (km)	10

REDAZIONE PROGETTO DEFINITIVO

(1)

(*) Importo da Convenzione Unica del 2008.

(1) Non è ancora possibile prevedere una data di apertura al traffico in quanto il progetto è ad oggi nella sua fase preliminare.

A13 3ª corsia FERRARA - BOLOGNA

— LAVORI IN PROGETTAZIONE

L'intervento consiste nell'ampliamento alla 3ª corsia dei circa 33 km tra Ferrara e Bologna.

In data 3 febbraio 2011 è stato approvato dall'Anas il progetto preliminare che, oltre all'ampliamento dell'intero tratto, prevede l'adeguamento degli svincoli di Ferrara Sud, Bologna Interporto e Alteto e la demolizione e ricostruzione di 30 cavalcavia.

GLI INTERVENTI IN FAVORE DEL TERRITORIO

Il progetto preliminare prevede l'installazione di circa 4 km di barriere antirumore. Ad oggi Autostrade per l'Italia sta predisponendo il progetto definitivo.

I DATI PRINCIPALI DEL PROGETTO - Aggiornamento al 09.03.2012

Investimenti previsti (€ milioni)	472 ^(*)
Estensione dell'intervento (km)	32,7
Barriere antirumore (km)	4

REDAZIONE PROGETTO DEFINITIVO

(1)

(*) Importo da Convenzione Unica del 2008.

(1) Non è ancora possibile prevedere una data di apertura al traffico in quanto il progetto è ad oggi nella sua fase preliminare.

A14 4ª corsia DIRAMAZIONE per RAVENNA - BOLOGNA SAN LAZZARO

— LAVORI IN PROGETTAZIONE

L'intervento consiste nella realizzazione della 4ª sulla A14 tra Bologna San Lazzaro e la Diramazione Ravenna.

In data 27 giugno 2011 Autostrade per l'Italia ha trasmesso ad ANAS il progetto definitivo per la validazione tecnica preventiva ed in data 30 giugno 2011 è stata avviata la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale.

L'intervento prevede la realizzazione della quarta corsia dinamica tra Bologna San Lazzaro e Ponte Rizzoli e l'ampliamento in sede del tratto fino a Dir. Ravenna; prevede inoltre:

- l'adeguamento degli svincoli di Castel San Pietro e Imola, di 7 viadotti.
- la realizzazione del nuovo svincolo di Solarolo.

GLI INTERVENTI IN FAVORE DEL TERRITORIO

Il progetto preliminare prevede l'installazione di circa 17 km di barriere antirumore.

I DATI PRINCIPALI DEL PROGETTO - Aggiornamento al 09.03.2012

Investimenti previsti (€ milioni)	562 ^(*)
Estensione dell'intervento (km)	34,1
Barriere antirumore (km)	16,8

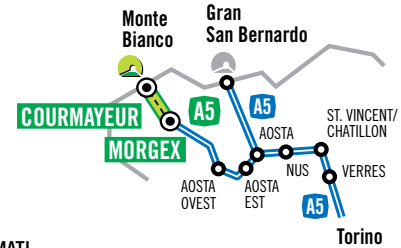
IN CORSO VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE (V.I.A.)

(1)

(*) Importo da Convenzione Unica del 2008.

(1) Non è ancora possibile prevedere una data di apertura al traffico in quanto il progetto è ad oggi nella sua fase preliminare.

A5 Nuovo tratto autostradale Morgex - Courmayeur (Entrèves)



LAVORI ULTIMATI

I DATI PRINCIPALI DEL PROGETTO

Investimenti (€ milioni)	430
Estensione dell'intervento (km)	12,4
Gallerie (km)	17,2
Nuovi viadotti	5

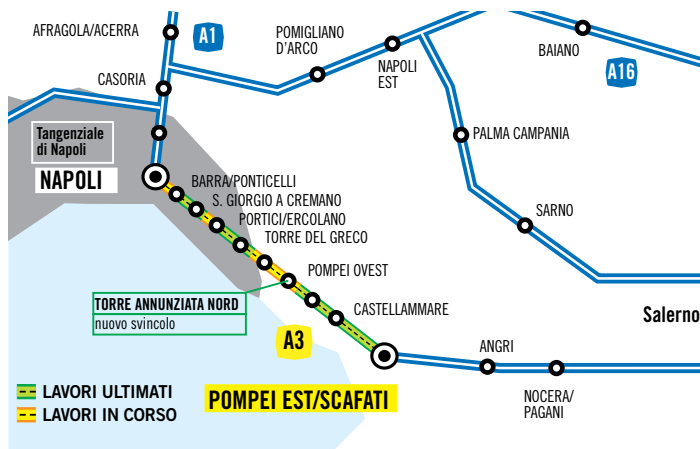
LAVORI ULTIMATI



MARZO 2007 (*)

(*) Apertura al traffico di 5,2 km, in esercizio provvisorio per il tratto coperto dalla Galleria Dolonne, a completamento dei 7,2 km già aperti al traffico nel 2002.



A3 3ª corsia NAPOLI - POMPEI EST/SCAFATI

L'opera consiste nell'**ampliamento da 2 a 3 corsie**, più la corsia di emergenza, **dei 20 km tra la barriera di Barra - Ponticelli (Napoli) e Pompei Est - Scafati**, oltre che nell'adeguamento degli svincoli e caselli esistenti da Napoli fino a Salerno.

L'intervento di ampliamento interessa il tratto dell'autostrada Napoli - Pompei - Salerno in cui si rileva la **maggiore intensità di traffico**, principalmente fino a Castellammare di Stabia, dalla cui uscita si diramano i collegamenti con la costiera amalfitana e la penisola sorrentina.

Attualmente **sono stati ultimati alcuni tratti per un totale di 15,6 Km** dei quali 15 sono già stati aperti al traffico. Sono infine in corso i lavori sui restanti 4,4 km. Restano da avviare i lavori per la realizzazione delle rampe di accesso di Nocera Inferiore (*) per i quali sono state espletate le procedure di gara.

Attualmente risultano completati ed in esercizio il nuovo svincolo di Torre del Greco, la nuova uscita di Ercolano - Cupa dei Monti, lo svincolo di Torre Annunziata Nord, i nuovi svincoli di Torre Annunziata Sud, Pompei Ovest, Castellammare di Stabia, Nocera Inferiore e Cava dei Tirreni. Risultano in corso di esecuzione i lavori relativi al completamento dello svincolo di Barra - Ponticelli ed al nuovo svincolo di Angri. Sono stati completati i lavori del nuovo svincolo di Portici - Ercolano, di prossima apertura e messa in esercizio.

È prevista inoltre l'installazione di **barriere antirumore**, e l'adeguamento di tutte le viabilità ordinarie che intersecano l'asse autostradale.

Durante tutta l'esecuzione dei lavori, ad eccezione di particolari lavorazioni che richiedono la chiusura di tratte autostradali, effettuate rigorosamente in orario notturno, **risultano aperte al traffico 2 corsie per senso di marcia**, anche se di larghezza ridotta.

(*) Relativamente alla realizzazione delle rampe di Nocera Inferiore è avvenuta l'aggiudicazione definitiva. La consegna dei lavori è legata alla risoluzione di n. 3 contenziosi in corso presso il TAR Campania, il quale, in maniera cautelativa, ha sospeso le procedure di occupazione delle aree. Le rampe di Nocera Superiore sono state stralciate in sede di Conferenza dei Servizi.

I DATI PRINCIPALI DEL PROGETTO - Aggiornamento al 09.03.2012

Investimenti previsti (€ milioni)	448
Estensione dell'intervento (km)	20,0
Barriere antirumore (km)	29,7
Nuovi svincoli	3

LO STATO DI AVANZAMENTO**PER LE PROSSIME APERTURE AL TRAFFICO PREVISTE**

3ª corsia km 5,69-10,525 svincolo Portici-Ercolano (4,8 km)	LAVORI IN CORSO 0 ULTIMATI ⁽¹⁾		2007-12
3ª corsia km 10,525-12,035 (1,5 km)	LAVORI IN CORSO 0 ULTIMATI ⁽²⁾		2012
3ª corsia km 12,900-17,085 (4,2 km)	LAVORI IN CORSO 0 ULTIMATI ⁽³⁾		2012
3ª corsia km 17,685-25,300 (7,7 km)	LAVORI ULTIMATI ⁽⁴⁾		2007-2012
Nuovo Svincolo di Angri	LAVORI IN CORSO 0 ULTIMATI		2012

- (1) Il 6 dicembre 2007 sono stati aperti al traffico 0,7 km in regime di esercizio provvisorio. In data 21.05.2009 è avvenuta l'apertura funzionale di un tratto di 2,6 km. Il 01.02.2010 è stata aperta al traffico la nuova viabilità nel comune di Ercolano denominata via Cupa dei Monti, con le relative rampe di uscita autostradali in entrambe le carreggiate. È di prossima apertura il nuovo svincolo denominato "Portici - Ercolano" e la contestuale chiusura dello svincolo Portici Bellavista in direzione Nord e Sud.
- (2) Lavori di ampliamento a tre corsie completati ad eccezione della demolizione e ricostruzione del cavalcavia Curtoli.
- (3) In data 24.03.2010 è avvenuta l'apertura funzionale a 3 corsie di un tratto di circa 1,5 km in carreggiata sud e 1,3 km in carreggiata Nord.
- (4) È attualmente in esercizio un tratto di 2,9 km. I lavori di completamento del restante tratto (0,6 km) sono legati alla demolizione dell'attuale calvacchia Vesuvio propedeutica al completamento dei lavori.



L'IMPATTO SULLA VIABILITÀ

NESSUNA RIDUZIONE DI CORSIE DURANTE I LAVORI

I progetti sviluppati da Autostrade per l'Italia prevedono l'adozione di **una serie di misure volte a minimizzare i possibili effetti sulla viabilità** e contemporaneamente a **tutelare la sicurezza dei viaggiatori e del personale addetto ai lavori**.

Autostrade per l'Italia, anche attraverso la definizione di uno specifico **Protocollo per la gestione dei lavori** condiviso con l'Intesa Consumatori, ha assunto i seguenti impegni:

- gli interventi che prevedono l'ampliamento dell'attuale sede autostradale vengono realizzati **senza alcuna riduzione del numero di corsie di marcia**
- nei casi in cui è necessaria l'esclusione al traffico della corsia di emergenza, è prevista la **realizzazione di piazzole di sicurezza per la sosta temporanea dei veicoli**
- gli interventi che richiedono maggiori limitazioni o la completa interruzione della circolazione (demolizioni di cavalcavia, etc...), sono realizzati **nei giorni e nelle fasce orarie di minor traffico**, ricorrendo anche a mezzi e risorse aggiuntive
- la comunicazione delle chiusure straordinarie, insieme **all'indicazione dei percorsi alternativi** (condivisi e comunicati preventivamente ai Comuni interessati), è effettuata in anticipo attraverso stampa, internet e altri media per limitare al massimo i disagi dei Clienti in viaggio e dei residenti nei Comuni interessati dai percorsi stessi.



È possibile consultare la copia del Protocollo per la gestione dei lavori sul sito **www.autostrade.it**, all'interno della sezione **Potenziamento Rete**.

Sotto: lavori nelle ore notturne.

Nella pagina a fianco: Totem informativo nell'Area di Servizio Secchia Ovest sull'A1.



IL PIANO DI COMUNICAZIONE DEI LAVORI IN CORSO

COME MANTENERSI INFORMATI

Per Autostrade per l'Italia la divulgazione di informazioni puntuali ed aggiornate sul piano di potenziamento della propria rete rappresenta un obiettivo primario. Per questo motivo sono stati predisposti una serie di **canali informativi** sullo stato di avanzamento del piano complessivo, sul dettaglio delle singole opere e sulle previste date di apertura al traffico.

Di seguito sono elencati i principali canali informativi accessibili al pubblico:



“Cantieri Aperti”: ciclo di conferenze stampa in affiancamento con le Istituzioni delle diverse Regioni coinvolte nel piano di potenziamento, per fornire un costante aggiornamento sull'avanzamento dei lavori e sulle criticità relative agli iter approvativi, necessari alla realizzazione delle opere, che Autostrade per l'Italia si trova a dover affrontare e superare.



Sito web www.autostrade.it, sezione Potenziamento Rete, con:

- **i filmati delle opere principali** che spiegano dettagliatamente la tipologia di intervento anche attraverso l'utilizzo di riprese aeree e di immagini digitali
- **le webcam** sulle principali tratte interessate dai lavori
- lo stato di avanzamento delle singole opere^(*).



Totem informativi “touch screen” installati nelle Aree di Servizio delle tratte interessate dai lavori, in cui sono disponibili i filmati e le presentazioni degli interventi principali.



Cartelli informativi installati in autostrada e nelle Aree di Servizio delle tratte interessate dai lavori, per informare i Clienti in transito e quelli in sosta sullo stato di avanzamento dell'opera.

(*) Per informazioni sulla Variante di Valico il sito **www.variantedivalico.com**

