



## Autostrade

### Il macrolotto 1 dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria

Il principale macrolotto presente in Campania incarna in sé i pregi, i difetti e le speranze di un nuovo modo di affrontare la realizzazione dei lavori, che all'aumento della dimensione dei lotti appaltati unisce lo strumento del General con-

tractor: è infatti la prima esperienza di questo tipo in Italia, per tutti, dall'Anas alle imprese che si candidano ad acquisire gli appalti.

L'11 luglio 2003 l'Anas aggiudica alla Cmc di Ravenna la gara per l'affidamento del macrolotto 1, circa 28 chilometri (di cui la metà in variante) fra gli svincoli di Sicignano e di Atena Lucana, per un importo complessivo di 512 milioni di euro (445,28 milioni di importo netto e 151,76 per le somme a disposizione dell'Amministrazione), con obbligo di terminare i lavori entro il 17

ottobre 2006, 1.280 giorni dalla consegna (avvenuta il 17 ottobre 2003).

Debutta così in Italia la figura del General contractor, al quale viene affidata non solo l'esecuzione ma anche la direzione lavori, le procedure degli espropri, la risoluzione delle interferenze; di contro, ha l'obbligo di anticipare risorse proprie per coprire una quota del 30 per cento dei costi, che può essere però recuperata anticipatamente raggiungendo una serie di obiettivi prefissati (un tipo di premio senza oneri per l'Anas).

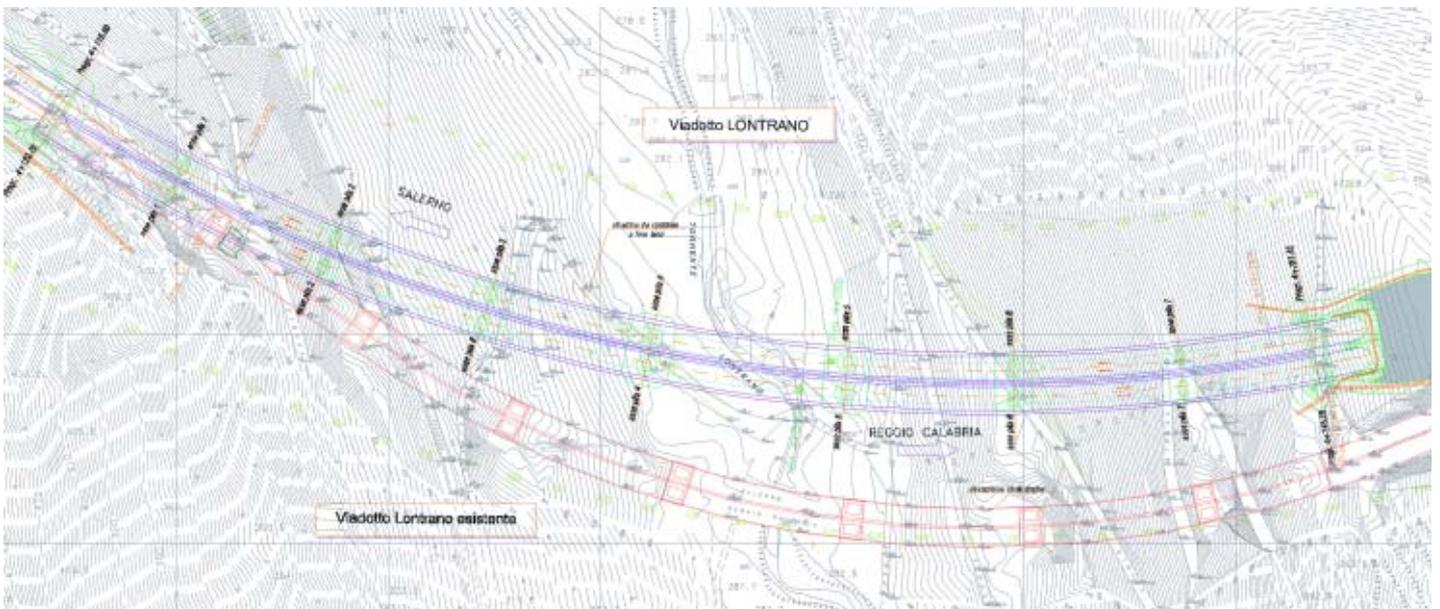
#### La scommessa General contractor

Quella del General contractor è una formula che consente all'impresa una certa libertà organizzativa e operativa, che accelera determinate fasi del processo, mentre alla committenza offre maggiori garanzie sotto il profilo della tenuta finanziaria delle imprese appaltatrici e dei tempi di esecuzione.

Per ora rimane però una scommessa – sottolineano i diretti interessati – perché in realtà non è ancora ben chiaro, a tutti, cosa significhi esattamente agire da e con un Contraente generale, mentre è certo che rappresenta un momento di svolta per il settore: dopo quasi cento



Pianta e veduta dei lavori al viadotto Lontrano







L'allargamento in sede delle gallerie non sembra porre particolari problemi; il vincolo maggiore riguarda l'uso

dell'esplosivo, perchè richiede l'adozione di alcune cautele verso il traffico nella carreggiata vicina, soprattutto per la violenza dell'impatto sonoro.

L'ampliamento dei viadotti più piccoli avviene in genere a sbalzo, allargando le pile e le spalle e accostando le nuove travi; anche in questo caso i problemi sembrano essere limitati, proprio per le luci abbastanza ridotte, a parte due di essi che hanno pile relativamente alte. Più complessa è la situazione dei viadotti a grande luce, specie per quanto riguarda la demolizione dell'esistente, in particolare degli impalcati in cemento armato precompresso (quelli nuovi saranno in acciaio corten), già in parte avviata e affrontata con metodologie diverse, in funzione soprattutto dell'impatto ambientale che la demolizione può avere.

Un esempio di demolizione complessa riguarda viadotti che attraversano gole di particolare pregio, sulle quali sono stati posti vincoli ambientali; qui si interviene con smontaggi o comunque tagliando e rimuovendo gli impalcati pezzo per pezzo, come sta avvenendo oggi per il viadotto Tanagro, sul quale si sta montando un carro-varo per svarare le travi e poi demolire le pile.

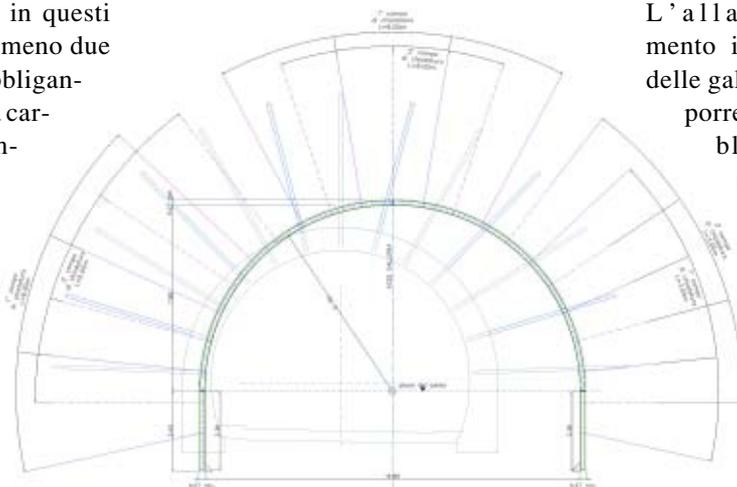
come si chiede normalmente in questi casi (cioè mantenere aperte almeno due corsie per senso di marcia), obbligando a mantenere aperta una sola carreggiata, con una corsia per senso di marcia.

**Gestione del cantiere**

La previsione per il prossimo futuro è quindi di un difficile cantiere sotto traffico – per tutti, per chi vi lavora e chi transita – con una delle due carreggiate interessate dai lavori e l'altra aperta alla circolazione, a doppio senso di marcia.

La necessità di porre limiti alla circolazione, una corsia per senso di marcia, in una situazione orografica particolare, senza possibilità di accessi laterali, ha costretto a prevedere Piani d'emergenza che, in caso di code o incidenti, permettano di accedere all'autostrada dai cantieri, mentre parallelamente sono stati predisposti lavori di adeguamento della Statale 19 ter, parallela all'autostrada, perchè sia possibile deviarvi il traffico in caso di chiusura totale.

Per quanto riguarda gli approvvigionamenti, se si tratta di mezzi o carichi speciali, come la travata di un ponte, i mezzi utilizzano l'autostrada; per quelli di tipo più quotidiano, come spritz beton e calcestruzzi, si passa invece attraverso accessi esterni e piste di cantiere, soprattutto quelle, riadattate, costruite trent'anni fa per la realizzazione dell'autostra-



Sezione della galleria Baldassarre che evidenzia le opere di demolizione, posa centine, prerivestimento e chiodatura

da, che consentono di raggiungere anche la base delle diverse opere d'arte.

**Opere d'arte vecchie e nuove**

Oltre alla difficile gestione sotto traffico, il macrolotto 1 si segnala per gli interventi di adeguamento o demolizione e ricostruzione di alcune opere d'arte. In particolare, gli elementi tecnici più significativi sono: tre svincoli (Sicignano, Petina e Polla) da adeguare e ammodernare; sei gallerie, di cui tre naturali nuove e tre in allargamento; una decina di viadotti da ristrutturare e altrettanti da realizzare ex novo; alcuni viadotti a grande luce da demolire e ricostruire, con pile alte fino a 90 metri.

