



IL "MODELLO PASSANTE" PER VINCERE LA SFIDA DELL'A4

Terza corsia, 1440 giorni per il primo tratto Ma le imprese sono pronte a tagliare i tempi

di ROBERTA GIANI

TRIESTE I cantieri della terza corsia, ormai, sono dietro l'angolo: Renzo Tondo, nelle vesti di commissario straordinario dell'A4, affiderà definitivamente i lavori del primo lotto da San Donà di Piave a Quarto d'Altino il 17 novembre. E l'associazione temporanea di imprese che deve aprire quei cantieri, dando avvio all'allargamento di un'autostrada ad alto rischio ingorgo, scalda i motori: «Partiremo non appena ci sarà la consegna». Di più. Assicura sin d'ora che, se servisse, può aumentare i giri: «L'abbiamo già fatto, con il Passante di Mestre, e abbiamo tagliato i tempi iniziali del 30%».

L'ATI L'associazione temporanea che ha vinto la gara, e ora attende solo lo "start", riunisce quattro imprese di costruzioni: Impregilo, la mandataria, Mantovani, Carron e Con-

sorzio veneto cooperativo. Le imprese del Passante, appunto: «E, siccome il primo lotto dell'A4 ne costituisce la continuazione, siamo in grado di partire rapidissimamente. In continuità organizzativa di cantiere» afferma Piergiorgio Baita, presidente e amministratore delegato della Mantovani.

IL LOTTO Il primo lotto, aggiudicato con la procedura dell'appalto integrato che unisce progetto esecutivo e realizzazione dell'opera, deve portare a 32,5 metri la larghezza della carreggiata dell'A4. Ha una lunghezza di 18,5 chilometri. Prevede l'attraversamento di cinque corsi d'acqua, nove cavalcavia, quattro sottopassi e la fine lavori nel 2014.

I COSTI I costi complessivi dell'investimento, come ricorda l'assessore regionale ai Trasporti e vicecommissario dell'A4 Riccardo Riccardi, arrivano a 447 milioni di euro e

comprendono i 34 milioni di espropri, l'Iva, gli oneri tecnici... Il valore del contratto messo a gara ammonta invece a 309 milioni: Impregilo e socie hanno vinto, superando dieci concorrenti, con un ribasso del 28%.

I PONTI I punti critici del primo dei quattro lotti in cui è suddivisa l'opera? L'attraversamento del Sile e, soprattutto, quello del Piave: «Ma il nuovo ponte del Piave, l'intervento più complesso, farà cantiere a sé. E non interferirà con il resto dell'opera» anticipa Baita. Subito dopo, aggiunge: «Le maggiori difficoltà rimangono quelle di organizzare i cantieri in modo da assicurare il minor disturbo possibile al traffico autostradale e a quello della viabilità esterna».

I CANTIERI Non facile, men che meno su un'autostrada come la Trieste-Ve-

nezia. Ma le quattro imprese hanno presentato un piano sui cantieri che punta a ridurre al massimo i disagi e che ha convinto la commissione di valutazione. Come? Baita cita, a titolo d'esempio, le demolizioni dei cavalcavia: «Le effettueremo in orario notturno così come ricorreremo all'orario notturno o festivo nelle fasi più delicate dei lavori. Il piano di cantierizzazione è molto dettagliato, occupa 150 pagine».

I TEMPI Cruciale è il fattore tempo: Impregilo e le sue partner si sono aggiudicate la gara impegnandosi ad ultimare i lavori in 1.440 giorni. Poco più di quattro anni. Ma il "patron" della Mantovani afferma che «un'accelerazione ulteriore della data di consegna uscita dalla procedura di gara è tecnicamente possibile. Come? Organizzando i cantieri su tre turni, ad esem-

pio». E, magari, aprendo più cantieri in simultanea, a partire da quello del Piave. Il Passante insegna: Impregilo e Mantovani, lavorando notte e giorno con le fotoelettriche, hanno abbattuto i tempi del 30%. Con costi non esorbitanti: qualche centinaio di migliaia di euro.

Ripetessero l'exploit di Mestre, calcolatrice alla mano, potrebbero "tagliare" 442 giorni. Un anno abbondante.

LA SCELTA Baita, per ora, non si sbilancia sulle percentuali: «Diciamo solo che, se il commissario dell'A4 ce lo chiedesse, saremmo tecnicamente in grado di ridurre ulteriormente i tempi di consegna». L'accelerazione comporta ovviamente un aumento di costi. E va concordata tra le parti: «All'atto della stipula del contratto o, in fase successiva, con atto aggiuntivo, si possono determinare scadenze anticipate con riconoscimento dei costi

aggiuntivi e delle penali in caso di mancato rispetto dei tempi». La palla, insomma, passa al commissario. E alla sua valutazione su costi e benefici.