

Mestre alla svolta. Ad imprese locali gli incarichi più delicati

Passante, competenze «Made in Nord-Est»

Barbara Ganz
VENEZIA

Competenze, tecnologie, soluzioni innovative: per la maggior parte «Made in Nord-Est», vista la composizione della squadra che ha lavorato al Passante di Mestre.

Un Passante «verde», è stato definito, per l'attenzione all'impatto ambientale. Sul fronte dei materiali la Eco.Men Srl, azienda del Gruppo Me.Fin Spa (di proprietà della famiglia Meneghini), ha messo in piedi dal 2000 una collaborazione con Marco Pasetto, del dipartimento Costruzioni e trasporti della facoltà di Ingegneria a Padova. Obiettivo, studiare i materiali più adatti per realizzazioni quali la Valdastico Sud, l'Interporto di Padova e ora, appunto, il Passante. Il prodotto, registrato come Econcrete, serve a creare gli strati portanti di fondazioni stradali recuperando residui inerti, quali materiali da costruzioni e demolizioni e sabbie di fonderia, miscelati con legante idraulico (cemento) e acqua in funzione delle prestazioni richieste.

Nel caso del Passante, l'Econcrete produce una migliore distribuzione dei carichi sul sottofondo stradale, una riduzione delle deformazioni superficiali (fino a un -30%) e un miglioramento del comportamento "a fatica" (+89%). Il tutto con uno spessore inferiore, dai 65 centimetri di sottofondo previsti dal "pacchetto di progetto" ai 50 della variante con Econcrete: «Se si considera - spiega Alessio Velo di Eco.Men - che a oggi siamo ben oltre i 100mila metri cubi di materiale approvvigionato in cantiere, con forniture nell'ordine dei 1.500-2mila metri cubi al giorno, aver ridotto di 15 centimetri lo spessore ha garantito vantaggi ambientali come il risparmio di oltre 150mila metri cubi di materiali altrimenti estratti in natura (praticamente l'equivalente di una piccola cava, ndr) e la riquali-

ficazione di oltre 100mila metri cubi di inerti altrimenti avviati allo smaltimento. Non solo: pensando al traffico, considerando che mediamente un automezzo porta circa 16 metri cubi, si parla di quasi 10mila automezzi, 20mila fra andata e ritorno, in meno sulle nostre strade».

Alla Alissa Costruzioni Spa, di proprietà delle famiglie Meneghini e Bergamin, il compito di posa in opera degli asfalti, una partita da complessivi 40 milioni di euro di appalto: «Quella della pavimentazione è una delle fasi finali - spiega il direttore tecnico Renzo Prevato - e con le altre aziende siamo al 60-70% dell'opera. Abbiamo coordinato una variazione del progetto iniziale con le altre aziende, puntando alla maggiore efficienza ed ecocompatibi-

TAPPE FORZATE

Infrastrutture come ponti e cavalcavia realizzati all'esterno e poi montati in cantiere per minimizzare i tempi di chiusura lavori

lità». L'azienda ha avuto in carico il tratto del Moglianese, compreso il passaggio al di sotto della Provinciale: «Abbiamo dovuto lavorare praticamente a livello del mare, e dunque con problemi di falde freatiche da tenere sotto controllo, e con la vicinanza di edifici e residenze alle quali dare massima sicurezza - prosegue -. Una delle innovazioni è stata produrre all'esterno il maggior numero di componenti, dai pilastri alle architravi, per comprimere al massimo i tempi di realizzazione. Le gallerie del Passante sono infatti molto alte, e con la larghezza di due carreggiate».

Intanto, i fari della Mantovani group Spa di Padova, 400 addetti fissi più 160 fra operai e tecnici ingaggiati per l'operazione Passante, restano puntati 24 ore al gior-

no sul cantiere: lo scorso venerdì è terminato l'inserimento del "monolite" sotto la tratta ferroviaria Venezia Milano, 60 metri di cemento prima costruiti e poi traslati centimetro per centimetro fino alla collocazione definitiva: «Un'impresa mai fatta prima - spiega l'amministratore delegato Paolo Dalla Via - e conclusa esattamente secondo le previsioni nonostante un ostacolo imprevisto in calcestruzzo che abbiamo dovuto rimuovere». Anche in questo caso, con in carico una tratta di oltre 12 chilometri da Dolo a risalire verso Nord (oltre un terzo dell'opera totale) la priorità è stata data alla tempistica. «Siamo partiti in ritardo per colpa di espropri e autorizzazioni che si sono fatte attendere, tanto che abbiamo iniziato a pezzetti, un chilometro sì, un altro interessato da contenzioso no, e alla fine abbiamo ricordato il tutto - racconta - Non solo: abbiamo avuto una primavera piovosa: basti pensare che un'ora di pioggia può bloccare per una settimana i lavori, perché la consistenza dei terreni diventa tale da renderne impossibile la lavorabilità».

Per accelerare la fine dei lavori dell'arteria alla quale è affidato il compito di alleggerire il traffico del nodo di Mestre, la soluzione è stata affidare all'esterno opere come il ponte che passa sul Taglio di Mira: «È stato progettato in acciaio e costruito in officina, poi assemblato in cantiere, dove nel frattempo si era provveduto a costruire le fondazioni e quindi all'ancoraggio». Tutti lavori che hanno riguardato imprese venete, con una curiosità: dalla Germania sono arrivate le palancole in acciaio, quella sorta di paratie necessarie a sostenere gli scavi in sotterraneo, e che in Italia non si producono più da anni.

barbara.ganz@ilssole24ore.com

Seconda puntata

La precedente puntata della serie «Verso il Passante» è stata pubblicata il 15 ottobre.