



Ti-Bre, lavori a pieno regime

Sopralluogo dell'assessore regionale Donini al cantiere dell'autostrada partito da pochi mesi «Un'opera che porta competitività. Realizzeremo il collegamento con la Cispadana»

Francesco Bandini

«Per la Regione Emilia Romagna è assolutamente inderogabile finanziare il collegamento fra la Ti-Bre e la Cispadana: questo è uno dei nostri obiettivi prioritari, che contiamo di ottenere già nel corso del cantiere della nuova autostrada». A dirlo è stato ieri l'assessore regionale ai Trasporti e alle reti infrastrutturali Raffaele Donini, che ha visitato il cantiere in cui si sta realizzando il primo tratto della nuova autostrada, quei 9,5 chilometri che andranno dall'interconnessione con l'A15 fino a Trecasali. Ad accompagnarlo nel sopralluogo c'erano Paolo e Michele Pizzarotti, rispettivamente presidente e vicepresidente dell'Impresa Pizzarotti, che sta realizzando l'infrastruttura.

«Questa è un'autostrada - ha assicurato Donini - che non terminerà in mezzo alla campagna, perché si collegherà alla Cispadana», ovvero la nuova arteria (in buona parte già realizzata) che arriverà fino a Ferrara. Per l'assessore la Ti-Bre è un'opera che «può portare un fattore di competitività alla rete trasportistica della nostra regione e che rappresenta anche un valore occupazionale, visto che qui lavorano centinaia e centinaia di persone su opere di ingegneria di assoluta rilevanza». Quanto al secondo tratto, ovvero quei 75 chilometri fra Trecasali e l'A22 a Nogarele Rocca, Donini ha spiegato: «Noi lo abbiamo inserito nella nostra pianificazione, ma con una priorità successiva». E ha ricordato: «La Regione Emilia Romagna non è la sola a decidere: quel tratto è previsto sul territorio emiliano per soli 5 chilometri, mentre è in Lombardia per 50 chilometri. Sarà fondamentale una decisione da parte del governo». Donini ha espresso «soddisfazione per la partenza del cantiere del primo tratto. In questi anni abbiamo lavorato tantissimo per poterlo sbloccare, superando difficoltà di ogni genere, politiche, amministrative e burocratiche, e finalmente lo abbiamo visto partire».

I lavori veri e propri dell'opera sono iniziati a fine settembre, ma solo a metà marzo il cantiere è stato consegnato nella sua interezza. Ad oggi l'avanzamento è a circa il 12%, in linea con i tempi prefissati, che prevedono l'ultimazione dell'infrastruttura nel primo semestre del 2019. Dal sopralluogo di ieri è emerso che importanti interventi sono già stati iniziati e sono a buon punto. In particolare, è stato realizzato lo scavo a nord e a sud dell'autostrada del Sole, con l'avvio della costruzione della grande galleria artificiale che passerà sotto l'A1 (i lavori sono

al 40%). La parte sotto l'autostrada verrà iniziata a ottobre, quando si renderà necessaria una deviazione dell'A1 (che rimarrà comunque sempre a tre corsie per ogni senso di marcia). L'altra opera fondamentale per la quale i lavori procedono speditamente è il viadotto sul fiume Taro: qui sono già stati collocati circa 400 dei 600 pali che dovranno sostenere le 40 pile del viadotto (delle quali ne sono già state realizzate 6). Inoltre, si è cominciato a effettuare alcune deviazioni: in particolare, è appena stato spostato lo svincolo dell'A1 da Milano in direzione di La Spezia; ma è in corso di realizzazione anche la deviazione sul lato del Cepim, ovvero il ramo che da La Spezia va in direzione di Bologna. I lavori già eseguiti sono però anche altri: dalla bonifica delle fondazioni stradali alle deviazioni provvisorie, dalla realizzazione di dune di sistemazione idraulica alla costruzione di una serie di rampe. Inoltre, si è proceduto alla rimozione della vegetazione e alla recinzione dell'area in cui sorgerà il rilevato stradale dal Taro fino a Trecasali, dove sarà realizzato il casello autostradale.

«È un cantiere che abbiamo pianificato da molto tempo - ricorda Corrado Bianchi, consigliere delegato per l'Italia dell'Impresa Pizzarotti -: la stipula del contratto è datata, quindi oggi abbiamo completato tutte le istruttorie sui progetti e abbiamo inquadrato bene tutti gli ostacoli da superare. Stiamo lavorando sulle opere più critiche rappresentate dall'interferenza dell'A1 e dal viadotto sul Taro. In particolare, quello del ponte è un progetto molto articolato e complesso: oggi questa tecnologia è stata utilizzata in Italia solo per due opere». Bianchi spiega anche la speciale attenzione posta in materia di tutela ambientale. «Tutto quello che viene realizzato - ricorda - è monitorato per gli aspetti ambientali. Sia le acque che la vegetazione vengono controllate con rilievi costanti di dati, che vengono trasferiti agli enti di controllo». Per quanto riguarda l'inserimento nel contesto paesaggistico, Bianchi spiega che «quella all'incrocio fra l'A1 e l'A15 era già un'area compromessa, mentre per l'inserimento del ponte abbiamo creato fasi provvisorie in aree già in passato adibite a cava, che verranno poi rimodellate dal punto di vista ambientale, in modo che alla fine si vedrà solo il viadotto. Per i rimanenti chilometri, abbiamo prestato la massima attenzione ad arrecare il minor impatto possibile e comunque l'infrastruttura verrà protetta da una consistente barriera verde».



CANTIERE

Sul campo 400 lavoratori, che diventeranno 650

■ Sono 400 (di cui 350 operai e 50 impiegati) i lavoratori attualmente occupati sul cantiere della Ti-Bre: molti sono giovani che si stanno formando in un cantiere particolarmente grande e complesso. Con il proseguimento dei lavori, si prevede che a regime il personale raggiungerà le 650 unità. Nelle immagini qui sopra, la foto di gruppo di alcuni tecnici con i vertici aziendali e alcuni momenti del sopralluogo di ieri.

9,5

CHILOMETRI

Lunghezza totale del primo tratto dell'autostrada, di cui 2,3 chilometri di risezionamento dell'ultimo tratto dell'A15

2,2

CHILOMETRI

Lunghezza complessiva del viadotto sul fiume Taro, che sarà sorretto da 40 pile (20 per ogni carreggiata)

450

METRI

Lunghezza della galleria artificiale sotto l'A1, che permetterà all'A15 di proseguire direttamente sulla Ti-Bre

9

CAVALCAVIA

Numero dei cavalcavia che saranno realizzati lungo il tracciato dell'autostrada per ricucire la viabilità esistente

253

MILIONI DI EURO

Costo (Iva esclusa) dei soli lavori per la costruzione dell'intera infrastruttura da parte dell'Impresa Pizzarotti