



La linea Av/Ac Napoli-Bari, modello di infrastruttura sostenibile

Giorno e notte i lavori nel cantiere Napoli-Cancello. Ad Apice-Hirpinia parte la Scuola dei Mestieri Webuild

Nei giorni che precedono il Natale muoversi all'interno di uno dei centri commerciali più affollati del Sud Italia non è impresa facile. Lo è ancor meno se si guida un autoarticolato che deve entrare in un cantiere costruito a pochi metri dai negozi.

La prima impresa nella realizzazione della tratta Napoli-Cancello della nuova linea ferroviaria ad alta velocità e alta capacità Napoli-Bari è proprio questa: far funzionare un cantiere immerso in un grande shopping center nel bel mezzo delle feste natalizie senza che nessuno se ne accorga.

L'ultimo esempio è di pochi giorni fa quando la viabilità della statale che conduce al centro commerciale 'Le Porte di Napoli' è stata chiusa di notte, dalle 22.00 alle 5.30 del mattino, tempo sufficiente per montare uno dei ponti metallici lungo i quali correrà l'alta velocità diretta a Bari.

Il cantiere di notte

Un'impresa notturna, con un massiccio dispiego di uomini e mezzi, che non ha interrotto lo shopping natalizio né tantomeno la viabilità giornaliera intorno ai comuni vicini al cantiere.

«Il cantiere del centro commerciale - spiegano in Webuild, il colosso delle costruzioni che sta realizzando la Napoli-Bari - prevede una organizzazione maniacale, anche solo per pianificare come i mezzi devono entrare e uscire dal cantiere senza incidere sulla mobilità locale. Per fare un esempio, all'interno del cantiere, a due passi dai negozi, abbiamo realizzato 36 pali profondi 40 metri, che rappresentano la fondazione delle pile lungo le quali sarà costruita la linea dell'alta velocità».

Oggi sono 370 le persone impegnate sulla tratta Napoli-Cancello. Solo all'interno del cantiere del centro commerciale sono all'opera giorno e notte 60 persone, impegnate a far funzionare una macchina dall'elevata complessità.

«Quotidianamente all'interno di questo cantiere vengono movimentati mezzi che trasportano 200 metri cubi di calcestruzzi in entrata, 20 botti, 200 metri cubi di

materiale di scavo che invece viene portato fuori, con una media di 100 mezzi che entrano ed escono».

Quello del centro commerciale Le Porte di Napoli è uno dei primi casi di alta velocità ferroviaria che si ferma all'interno di uno shopping center, un'occasione per sostenere il commercio, il lavoro, lo sviluppo della comunità locale. Tutto questo nell'ambito della costruzione di una tratta fondamentale (Napoli-Cancello, appunto) dell'alta velocità ferroviaria italiana.

La storia della Napoli-Bari, la linea che permetterà di dimezzare i tempi di percorrenza tra le due città del Sud portandola a sole due ore, è infatti una storia fatta di tante eccellenze. La costruzione della stazione presso il centro commerciale è una di queste. I 15,5 chilometri di linea attraverseranno infatti i territori di Casoria, Casalnuovo, Afragola, Caivano e Acerra, una delle aree più densamente popolate d'Europa, permettendo alla nuova linea di raggiungere anche la stazione di Napoli-Afragola e in questo modo incrementando il trasporto ferroviario nel nodo di Napoli.

Apice-Hirpinia, in arrivo frese giganti dalla Cina

Le grandi Tbm, le frese meccaniche che scaveranno le gallerie per realizzare i tunnel della nuova linea ferroviaria ad alta velocità e alta capacità Napoli-Bari, sono in viaggio. I giganti con un diametro di 13 metri e una lunghezza di 100 metri arriveranno intorno al 10 gennaio ai porti di Bari e di Barletta e dovranno essere trasportate fino a Grottaminarda, nei cantieri dove si costruisce l'opera. Il loro sbarco in Italia non è solo il lancio di un maxi piano logistico (ci vorranno almeno 130 viaggi di autoarticolati in grado di sopportare pesi fino a 170 tonnellate), ma un'occasione per dar vita a una delle più grandi operazioni di reclutamento e formazione del personale nella recente storia delle costruzioni italiane.

Sui cantieri della Napoli-Bari saranno infatti in funzione 8 Tbm, macchine così complesse da aver bisogno di 100 lavoratori ciascuna, più un indotto di altri 100. Da qui la decisione del Gruppo Webuild, che sta realizzando il lotto Apice-Hirpinia dell'opera, di lanciare proprio su quest'opera la 'Scuola dei Mestieri', un progetto nazionale che sul cantiere campano vedrà forse l'esperimento più consistente.

L'idea è quella di assumere circa 800 persone, tutte provenienti dai territori vicini ai cantieri, che dovranno essere preparate e formate dai tecnici e dagli ingegneri di Webuild, alcuni tra i più esperti al mondo nello scavo meccanizzato.

«L'obiettivo - spiega l'ingegnere Vincenzo Moriello, project manager della tratta Apice-Hirpinia, con un'esperienza internazionale maturata dalle metropolitane di Roma e Milano fino a quelle di Riyadh e Doha - è di avere per ogni Tbm il 30% del personale già altamente preparato e il 70% da formare. Entro i primi mesi del 2022 siamo pronti ad assumere circa 100 persone dai territori limitrofi».

La sfida è delle più ambiziose: riuscire a trasformare agricoltori, manovali, pizzaioli, e chiunque voglia entrare nel mondo delle grandi infrastrutture in operai esperti di scavo meccanizzato. È questo l'obiettivo della "Scuola dei mestieri" Webuild, rivolta ai giovani e a persone senza lavoro. Dall'elettricista al meccanico fino all'operatore Tbm,

i nuovi assunti saranno formati dai tecnici Webuild, dando così una spinta considerevole all'occupazione dei territori coinvolti dai progetti.

Già oggi nella tratta Apice-Hirpinia lavorano 220 persone; e sono 600 in tutto se si considera anche l'altra tratta di Napoli-Cancello affidata sempre a Webuild, e 500 le imprese fornitrici impegnate su entrambi i cantieri.

L'uso delle Tbm è essenziale per via delle caratteristiche di questa tratta che supera i 18 chilometri e prevede l'attraversamento dell'Appennino con la realizzazione della stazione intermedia di Hirpinia. Nel progetto rientra infatti la costruzione di tre gallerie naturali e quattro viadotti in un contesto particolarmente complesso dal punto di vista paesaggistico.

Oltre alle due tratte Apice-Hirpinia e Napoli-Cancello, Gruppo Webuild si è recentemente aggiudicato anche la progettazione e l'esecuzione dei lavori sulla Bovino-Orsara e Hirpinia-Orsara.

Quest'ultima ha un valore contrattuale da 1 miliardo di euro e prevede la costruzione di altri 28 chilometri di linea, di cui la quasi totalità (27 chilometri) costruiti in galleria. Un'opera di grande eccellenza che permetterà ai treni di raggiungere i 250 km/h arrivando a creare nel complesso 15mila posti di lavoro.

Mobilità sostenibile

La linea ferroviaria alta velocità e alta capacità Napoli-Bari è un'opera che, nel suo complesso, sarà in grado di trasportare 2,3 milioni di passeggeri l'anno, permettendo di ridurre annualmente le emissioni di Co2 immessa nell'atmosfera di 90 tonnellate.

Una grande infrastruttura, parte del Corridoio 5 Scandinavia-Mediterraneo della Rete TEN-T (fortemente voluto dall'Unione europea per favorire il trasporto veloce su ferro tra il Sud e il Nord del Continente), che assicurerà nei territori interessanti una crescita demografica di 90mila persone, una crescita del Pil dell'1,6% e un aumento dei residenti del 3,6%.