

Data: Dicembre 1987

testata: L'Industria Italiana del Cemento

# L'INDUSTRIA ITALIANA DEL CEMENTO

## NOTE E COMMENTI

ponti, ponticelli e sottovia, al momento del loro ampliamento.

Queste nuove barriere di sicurezza in calcestruzzo sono — come si può dire — « a prova di camion »: resistono infatti a prove d'urto di veicoli anche pesanti impendendone sia la sbalzata ed il ribaltamento, sia lo scavalco della barriera stessa: infatti si sono dimostrate — in prove pratiche (crash-test) effettuate presso l'Istituto Sperimentale Auto e Motori di Anagni (Frosinone) — in grado di resistere anche all'urto di veicoli merci del peso di oltre 20 tonnellate, lanciati contro l'ostacolo ad una velocità di 80 km l'ora e con un angolo di impatto di 20 gradi.

A protezione delle scarpate viene in-

mento per 600 mila metri cubi, e 230 mila metri cubi di rilevati; sono stati abbattuti e ricostruiti 9 cavalcavia; sono stati impiegati 18.000 metri cubi di calcestruzzo e 18.000 quintali di acciaio; sono state stese pavimentazioni in conglomerato bituminoso per complessivi 360.000 metri quadrati.

Trattandosi dei primi lavori di terza corsia interessanti la rete della Società Autostrade dopo la legge di sblocco del 1982, il tratto Caserta Nord-Caserta Sud, così come quello successivo fino a Napoli già aperto al traffico, ha costituito anche un esperimento pilota e una palestra per la identificazione e l'attuazione di tecniche e procedure di lavoro in quanto oltretutto si è dovuto operare

### Completato il tratto Caserta Nord-Caserta Sud della terza corsia sulla A2 Roma-Napoli

Sulla autostrada A2 Roma-Napoli, a fine ottobre, altri 12 chilometri di « terza corsia » (da Caserta Nord a Caserta Sud) vanno ad aggiungersi ai 12 chilometri (da Caserta Sud a Napoli) aperti al traffico nel maggio scorso. Si lavora intanto per la terza corsia tra Capua e Caserta Nord (km 9) e, più a Nord, tra San Cesario e Frosinone (km. 47). A San Cesario si arriverà direttamente da Fiano Romano con la « bretella » (a tre corsie) che nell'estate 1988 collegherà direttamente il tratto terminale della A1 Milano-Roma con quello iniziale della A2 Roma-Napoli. Intanto stanno per iniziare i lavori per la terza corsia nel tratto intermedio Frosinone-Capua: approvato il progetto da parte dell'ANAS, sono già state avviate le procedure per l'appalto.

Entro il 1990 tutta la Roma-Napoli sarà stata ampliata a tre corsie: per questi lavori (km 178) sono previsti investimenti per oltre 1000 miliardi di lire (ad un costo di circa 6 miliardi al chilometro). Al finanziamento dell'opera ha contribuito la BEI (Banca Europea per gli Investimenti) con prestiti agevolati.

La sezione standard del nuovo tratto a tre corsie (Caserta Nord-Caserta Sud) è di 33 m (contro 24 m della vecchia sede) secondo gli standard adottati su tutta la rete per questi ampliamenti.

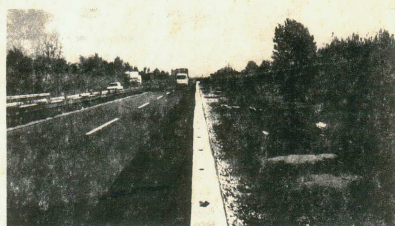
Ciascuna delle due carreggiate, oltre alle tre corsie di marcia, dispone anche di una corsia continua per la sosta di emergenza e di piazzole di sosta (definite rispetto alla via di corsia) dislocate mediamente ogni 700-800 metri.

Sulla banchina centrale spartitraffico (4 m) è installata una doppia barriera in calcestruzzo con profilo antibalzo e antiribaltamento, tipo New Jersey. Lo spazio tra i due elementi in calcestruzzo viene riempito con terra vegetale ove vengono messe a dimora piante con funzione antibalzo e ornamentale.

Le stesse barriere di sicurezza in calcestruzzo, rinforzate con robuste staffe e con un mancorrente in acciaio, sono installate come guardrail-parapetto su



1-2 - Durante i lavori per la terza corsia per il tratto da Caserta a Napoli dell'autostrada Roma-Napoli, i cantieri sono stati protetti dal traffico autostradale attraverso barriere prefabbricate in calcestruzzo del tipo New Jersey. Le barriere vengono poi spostate in centro della sezione autostradale per costituire la barriera permanente spartitraffico, che come è noto protegge efficacemente contro gli scavalcamenti, anche di veicoli pesanti.



vece installato il nuovo guardrail metallico cosiddetto « europeo » rinforzato e migliorato nelle sue diverse componenti rispetto al vecchio, e con uno standard superiore alle prescrizioni e alle caratteristiche di sicurezza fissate di recente (agosto 1987) da un decreto del Ministro dei Lavori Pubblici.

I 12 km di terza corsia del tratto Caserta Nord-Caserta Sud sono stati realizzati dal raggruppamento Pavimental (gruppo IRI-Italtas) - Giustino.

I lavori, iniziati nell'estate 1984, hanno richiesto 41.000 giornate lavorative, con una occupazione media, nell'intero periodo, di circa 60 tra operai e tecnici. Sono stati effettuati scavi di sbanca-

sempre in presenza di traffico con conseguenti limitazioni e condizionamenti imposti dal traffico stesso, e le esperienze di Caserta sono già state trasferite su altre autostrade in cui i lavori di terza corsia sono iniziati in tempi più recenti.

Va ricordato infine che insieme ai lavori di ampliamento delle carreggiate si è proceduto anche al rafforzamento degli strati di base delle pavimentazioni sostituendo la vecchia ossatura in pietra con uno strato di misto granulato (ghiaia assorbita) e uno di « misto cementato » (ghiaia, sabbia e cemento) in grado di conferire maggiore resistenza e durata alla vita delle pavimentazioni stesse; e laddove necessario, sono stati anche ri-

fatti e migliorati i diversi strati di conglomerato bituminoso.

Sono stati inoltre ristrutturati ed ampliati anche i caselli di Caserta Nord e Caserta Sud (raddoppiato) mentre successivamente sarà pure ristrutturato il casello di Capua.

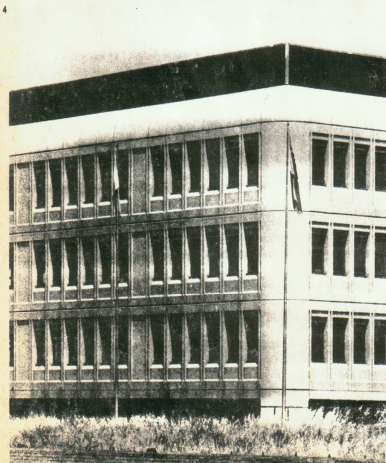
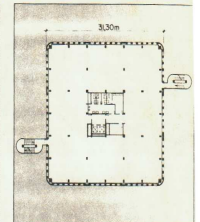
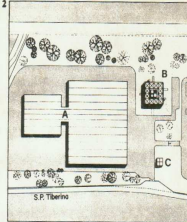
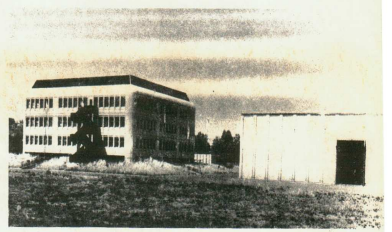
Inoltre tra Capua e Caserta Nord verrà aggiunto, con il contributo degli enti locali interessati, un casello intermedio, quello di S. Maria Capua Vetere (già in progettazione) che tiene conto del nuovo assetto territoriale e dello sviluppo della zona. Interventi a partire dagli anni '70 anche a seguito della realizzazione dell'autostrada.

Sull'autostrada A2 Roma-Napoli il tratto Capua-Napoli è quello a maggiore intensità di traffico, anche per consistenti fenomeni di pendolarismo che interessano un po' tutta la Campania.

Nel 1986 il volume di traffico giornaliero medio (nei due sensi di marcia) è stato di 35.000 veicoli tra Capua e Caserta Nord, per arrivare ad 68.000 della barriera di Napoli, con una componente merci che va dal 22% di Capua al 14% di Napoli.

### Edificio per uffici e Centro servizi sulla via Tiberina, nei pressi di Roma

Il complesso si articola su tre edifici che concorrono al ciclo lavorativo con l'apporto di tre diverse caratteristiche, sia funzionali che di superficie e volu-



1 - Il volume del complesso per uffici e servizi realizzato sulla via Tiberina, nei pressi di Roma; 2 - Planimetria generale del complesso: A - Zona lavorazioni, magazzino ed officina; B - Centro servizi ed uffici; C - Box di controllo e alloggio custode; 3 - Pianta dell'edificio uffici e servizi; la struttura dell'edificio è impostata su una maglia di reticoli modulari di 2,40 x 2,40 m; 4 - Per la palazzina degli uffici, l'intera struttura, è stata realizzata in cemento armato, mentre le manufatti di facciata sono prefabbricati in calcestruzzo di cemento bianco trattato con vernici epossidiche.

metriche: l'edificio « A », il maggiore in senso dimensionale e come capacità di mano d'opera, racchiudendo il settore delle lavorazioni per i cantieri ed il magazzino con annessa officina; l'edificio « B », costituito dalla palazzina del centro servizi, che rappresenta di fatto l'elemento di maggiore rilievo architettonico e che ospita la serie di uffici e accessori strettamente connessi all'attività del magazzino vero e proprio; l'edificio « C », il più piccolo e inubbidiente di minore importanza, comunque necessario perché comprendente il box-controllo con contiguo alloggio del custode.

Nel rispetto delle varie esigenze operative e nell'ambito dei vincoli ambientali che pesano su un'area inserita in