

Strade

Dei pochi cantieri stradali significativi in Lombardia, due si distinguono per particolarità e valenza a livello nazionale: quelli per la viabilità d'accesso al nuovo polo fieristico di Rho-Pero e la quarta corsia dell'autostrada A4 Milano-Bergamo.

Le caratteristiche comuni sono molte: entrambe queste opere hanno visto aprire i cantieri nei primi mesi del 2004, dopo anni di attesa, ed entrambe si segnalano per essere di fatto degli interventi di carattere "urbano" - inserite come sono in un tessuto edificato molto compatto - e allo stesso tempo legate ad arterie autostradali fra le più trafficate d'Italia e d'Europa, d'importanza strategica per la vita stessa del bacino milanese-lombardo, con tutto ciò che ne consegue in termini di cantierizzazione e di soluzioni realizzative.



Il cantiere dei nuovi svincoli sulla A8, con la prima campata del ponte e una delle nuove carreggiate laterali

La viabilità d'accesso al nuovo polo fieristico

Il sistema delle opere di accesso stradale al nuovo polo esterno della Fiera di Milano prevede il raccordo con le autostrade A8 (Milano-Laghi), la A4 (Torino-Milano) e la tangenziale ovest di Milano, oltre che il prolungamento dell'attuale

Provinciale 46 Rho-Monza: una bretella di circa 4,5 chilometri a doppia carreggiata, con due corsie per senso di marcia, che si sviluppa attorno al nuovo polo fieristico.

I tutto da realizzare entro il 2005, quando aprirà la nuova area fieristica, per un costo complessivo di 341 milioni di euro, 282 finanziati dal Cipe e 159 dalle tre concessionarie autostradali con le quali l'Anas

Fotopiano del sistema di svincoli che collegherà il nuovo polo fieristico di Milano con la rete autostradale





Getto della soletta e delle paratie per il sottopasso della A8

ha siglato gli accordi per la costruzione (a parte il raccordo con la Rho-Monza, curato direttamente dalla Provincia di Milano, che ha redatto il progetto complessivo): il 31 per cento delle opere alla Milano Mare, il 22 ad Autostrade per l'Italia e il 47 per cento alla Satap (Gruppo Torino-Milano). I cantieri sono ormai tutti aperti, anche se solo da pochi mesi: Autostrade per l'Italia a febbraio 2004, Satap a marzo e Milano-Mare il 20 aprile.

Considerati i tempi stretti, è previsto il completamento in due fasi, la prima entro il 31 marzo 2005, mentre il completamento è previsto entro il gennaio 2006.

Gli svincoli sulla A8

Fra i tratti in costruzione si segnala il sistema di svincoli con la A8 la Provinciale Rho-Monza, che sarà a servizio delle aree a nord, verso Malpensa e la Svizzera. I lavori - affidati a Pavimental, sotto alla direzione lavori di Spea - ruotano attorno alla costruzione di un ponte di scavalco dell'autostrada, con una struttura mista calcestruzzo-acciaio, di tre campate, di cui quella centrale di circa 60 metri di luce; a questo si integra uno svincolo che permette di accedere all'autostrada da tutte le direzioni, e comprendente un tunnel sotto l'autostrada, resosi necessario per la presenza di strutture industriali che ne impediscono la costruzione in rilevato. Il tutto per un costo complessivo di circa 68 milioni di euro

Difficoltà e innovazione

In questo caso i nodi critici sono due: la necessità di ridurre al minimo le limitazioni del traffico e i tempi stretti.

Le difficoltà legate al traffico sono state superate realizzando due corsie autostradali aggiuntive ai lati dell'esistente, utili in particolare per la costruzione del tunnel, per il quale è necessario operare per fasi, spostando il traffico prima su una carreggiata e poi sull'altra, e realizzando prima le paratie laterali e la soletta di copertura, rimuovendo solo successivamente il terreno sottostante.

Per il ponte saranno invece necessarie almeno cinque chiusure della sede stradale: a oggi è già stata varata la prima

campata; quella centrale sarà varata nel mese di

agosto, in un momento cioè di minori difficoltà con il traffico, e le altre immediatamente dopo.

Per rispettare i tempi si è invece modificato in parte il progetto iniziale - spiega il direttore dei lavori, Francesco Domani, di Spea - soprattutto inserendo dove possibile strutture prefabbricate in sostituzione di quelle da realizzare in opera, dai muri in cemento armato ai canali per le acque.

Allo stesso modo si è modificata l'impostazione della struttura degli impalcati: in genere si varano le travi e poi si montano le coppelle in calcestruzzo, per eseguire poi il getto della soletta; ma questo significa prevedere ulteriori deviazioni o limitazioni al traffico e quindi la struttura utilizza coppelle in acciaio, saldate direttamente su coppie di travi, con le coppelle rimanenti saldate durante le chiusure notturne per il varo delle altre travi.

Parallelamente, per ridurre l'impatto sul territorio, fortemente urbanizzato, e considerando che si tratta di una zona di deposito alluvionale, con un terreno di scavo complessivamente buono, si è attuato un riutilizzo del materiale di scavo, specie nei rilevati, con stabilizzazione a cemento in sito.



Costruzione delle pile del viadotto fra la A8 e la Fiera

