



A21 Torino - Piacenza verso il completamento

Sull'altro tronco Satap, la Torino-Piacenza, lungo 165 chilometri, gli investimenti sono relativamente minori, perché è già stata completata la terza corsia e parte del nuovo spartitraffico centrale, ma si tratta comunque di lavori per circa 222 milioni di euro programmati nel solo quinquennio 2006-2010: 25 milioni sono per l'interconnessione con l'autostrada A1, presso il nodo di Piacenza, attualmente in corso di realizzazione; altri 74 milioni riguardano lavori già consegnati, come il ripristino e l'adeguamento strutturale di cinque viadotti (53 milioni), le sistemazioni idrauliche del viadotto Scrivia (1 milione) e la riattivazione del casello di Piacenza ovest, che comprende anche nuove aree di servizio (20 milioni); infine, 123,3 milioni sono legati all'avvio dei progetti attualmente in fase di approvazione dall'Anas, come l'ultima fase dell'adeguamento dello spartitraffico centrale (78 milioni di euro), la posa di barriere antirumore (20 milioni) l'adeguamento dello svincolo di Castel San Giovanni (3,3 milioni), la riqualificazione delle aree di sosta di Coraudia e Marengo (2 milioni) e la realizzazione delle nuove barriere di Trofarello e Villanova (20 milioni di euro).

Il nodo di Piacenza

Piacenza rappresenta lo snodo dove è in corso il sostanziale completamento della A21, che alla fine dei lavori avrà qui un importante punto di riferimento, non solo per la connessione diretta con la A1, che oggi manca, ma anche per il riassetto dei caselli e la nascita di due aree di servizio.

L'interconnessione comprende due complanari affiancate alla A1, per concentrare tutti gli scambi fra le due autostrade in un'unica uscita e in un'unico ingresso per direzione; poi un complesso di rampe di svincolo consente il colle-

gamento da tutte le direzioni fra le arterie e con la stazione di Piacenza sud; sono previste anche modifiche alla viabilità locale per i collegamenti alla frazione di Gerbido, alla zona industriale di Piacenza e al sistema tangenziale sud del capoluogo, che utilizzeranno parte dell'attuale svincolo della A21.

La riattivazione del casello di Piacenza sud prevede l'ampliamento del piazzale – con nuove isole, la pensilina di coper-

struzione del cavalcavia di svincolo, la modifica delle rampe esistenti e nuove complanari a nord e a sud.

Barriere

L'opera più importante dal punto di vista della sicurezza, ma anche per la dimensione dell'investimento, è il rifacimento dello spartitraffico centrale, iniziato nel 2002 e ormai alle fasi finali (dovrebbe essere completato entro il 2008), con gli ultimi lavori che interessano oggi 62,6 chilometri, poco meno di un terzo dell'autostrada, in particolare le tratte Santena-Villafranca d'Asti (27,36 chilometri), Asti ovest-Felizzano (18,29 chilometri) e Castel San Giovanni-Piacenza est (16,97 chilometri). I lavori consistono nella demolizione dello spartitraffico esistente e la realizzazione con una barriera metallica bifacciale a doppio na-

stro, di 80 centimetri d'ingombro, montata su una fila unica di montanti posti in asse fra le due carreggiate.

Parallelamente è prevista la posa di circa 12.600 metri quadrati di protezioni acustiche, lungo quasi 4 chilometri di autostrada, in particolare presso i comuni di San Polo Solbitro, Villafranca

Particolare dei pannelli a messaggio variabile sulla A21



tura e il tunnel di attraversamento – e un nuovo fabbricato di stazione, integrato da parcheggi di servizio all'utenza e per il personale, oltre che da aree di deposito e viabilità di servizio.

Infine, la realizzazione delle nuove aree di servizio di Piacenza comprende l'abbattimento dell'attuale barriera, la rico-

Lavori per l'interconnessione fra A21 e A1, a Piacenza



d'Asti, Asti, Alessandria, Tortona, Casei Gerola, Robecco, Broni, Stradella e Calendasco. Le barriere hanno un'altezza variabile tra 3 e 4 metri e comprendono pannelli in calcestruzzo alleggerito, integrati alla sommità da pannelli trasparenti in vetro stratificato.

Manutenzione dei viadotti

Un'altra importante serie di interventi riguarda cinque viadotti lungo l'autostrada – i viadotti Solbitro, Cipollina, Asti, Val Bosone e Rio Quarto – dei quali le strutture vengono adeguate ai nuovi carichi di legge, con l'ampliamento della parte viabile pavimentata dell'impalcato a 14,95 metri che consen-

Lavori di adeguamento del viadotto Solbitro, sulla A21



te anche l'inserimento di barriere di sicurezza del massimo livello di contenimento, oltre alla possibilità di collocare barriere fonoassorbenti.

A questo si affiancano le sistemazioni idrauliche del viadotto Scrivia, dove nel tratto immediatamente a valle si regolarizza il regime idraulico del torrente realizzando una nuova soglia al posto di quella, in blocchi di calcestruzzo, posata nel 1971 e andata perduta a causa di continui fenomeni di piena.

In questo modo si procede alla salvaguardia del viadotto, evitando abbassamenti in alveo che potrebbero portare a fenomeni di scalzamento al piede delle fondazioni, ulteriormente protetto dall'ammorsamento della soglia alle difese spondali, che vengono prolungate sia per scongiurare pericoli di sifonamento laterale sia per dirigere meglio il regime idraulico del corso d'acqua.

Il nodo di Torino e la rete gestita da Ativa

La società Autostrada Torino-Ivrea-Valle d'Aosta (Ativa) nasce per la costruzione e l'esercizio dell'autostrada A5 Torino-Ivrea-Quincinetto; successivamente aumenta il suo ruolo ottenendo la concessione per la bretella Ivrea-Santhià (A4/A5), per la Tangenziale di Torino e, infine, per la diramazione Torino-Pinerolo.

Oggi questa rete ha sostanzialmente raggiunto il suo assetto finale, tanto più che nei mesi scorsi è stato completato l'ultimo importante sviluppo della rete, cioè l'autostrada Torino-Pinerolo.

Quest'ultima è infatti l'opera più recente realizzata dalla concessionaria, che si segnala non tanto per la dimensione – è un collegamento breve, di 23,44 chilometri – ma per il fatto che se ne discute da oltre trent'anni: un primo tratto, da Orbassano a None, è stato realizzato e aperto al traffico nel 1992, nel quadro di un programma che prevedeva l'apertura dell'intero collegamento per i Mondiali di Sci del 1997 al Sestriere; il secondo, che comprende una barriera di esazione a Beinasco, si è sbloccato solo grazie agli investimenti previsti per le olimpiadi invernali di Torino 2006. Quanto alle altre opere, il 2005 ha visto il rifacimento dell'interscambio di Bruere tra la Tan-



genziale Nord, la Tangenziale Sud e l'autostrada A32, e il completamento della corsia di emergenza nel tratto tra l'interporto di Orbassano e lo svincolo di corso Francia; un altro impegno finanziario rilevante riguarda una serie di interventi sulla viabilità ordinaria collegata alla Tangenziale, in particolare una variante alla Statale 24 (circonvallazione Alpignano-Pianezza) e una alla Statale 29 (circonvallazione di Trofarello).



Veduta dei cantieri per la Torino-Pinerolo, nel 2004