

Effetti di una grande opera sulla viabilità territoriale

La linea A.V. nella provincia di Reggio Emilia: razionalizzazione e potenziamento dei nodi viari principali e secondari

Renato Del Prete, Cristina Melegari

La realizzazione di una grande opera induce sempre delle modifiche strutturali al territorio su cui essa insiste. Il passaggio di un'infrastruttura di tipo lineare come una linea ferroviaria o un'autostrada richiede, oltre allo sforzo tecnico per la realizzazione dell'infrastruttura stessa, anche un ripensamento della viabilità

che con essa interferisce avendo la prima un effetto diga sulla seconda. Inoltre in territori fortemente antropizzati, quale è quello della Pianura Padana, dove la rete viaria è ormai gerarchicamente sviluppata e spesso sottodimensionata per le attuali esigenze di traffico, il passaggio dell'opera principale rappresenta un momento anche di razio-

nalizzazione e di potenziamento di nodi viari cruciali per il territorio. Nella provincia di Reggio Emilia, ma in generale in tutta la tratta che collega Milano a Bologna, la nuova linea ferroviaria corre affiancata all'esistente autostrada A1 sfruttando ed ampliando il corridoio infrastrutturale esistente evitando così di creare un ulteriore taglio nel territorio.

Gli interventi sulla fitta rete viaria intersecata vanno pertanto dalla semplice sostituzione dei cavalcavia esistenti sull'autostrada fino alla riorganizzazione funzionale di intere aree. In tutti i casi è

La Linea A.V. nel territorio di Reggio Emilia



Lavori in corso



Sottopasso Variante S.P.3 di "Reggio-Novellara".

stata prevista un'implementazione prestazionale della viabilità migliorando i tracciati delle strade interferenti e realizzando varianti che by-passano centri abitati prima attraversati da strade con una intensità di traffico che ormai supera la capacità del collegamento esistente.

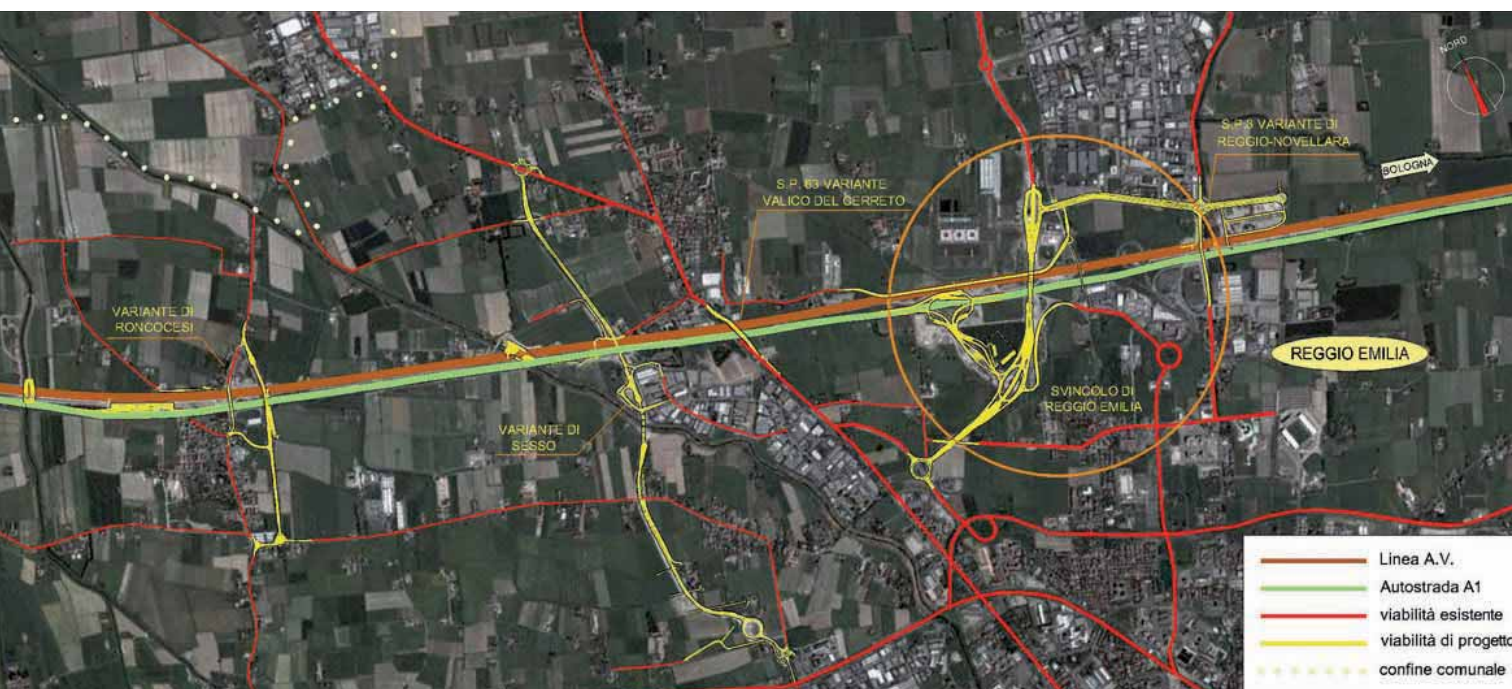
L'occasione ha rappresentato, per questo territorio, anche un momento per dotare la città di un intervento di forte caratterizzazione urbanistica quale l'asse attrezzato progettato dall'architetto e ingegnere spagnolo Santiago Calatraz

(vedi anche "Progetto e Pubblico", febbraio 2007).

Gli interventi

La scelta di realizzare la linea ferroviaria in adiacenza all'autostrada, ha reso necessaria la demolizione e la ricostruzione di tutte le opere d'arte di scavalcamento esistenti. Questo sia per prolungare l'opera di luce insufficiente per il passaggio della seconda infrastruttura, sia per adeguare la stessa alle più restrittive normative ferroviarie nonché alle più recenti disposi-

zioni di legge. Nel solo Comune di Reggio Emilia, insieme alla linea A.V. sono stati realizzati oltre 20 km di nuova viabilità a carico della T.A.V., tramite la consortile Rodano S.c.a.r.l. (fonte Comune di Reggio Emilia). Tale nuova viabilità comprende quattro nuovi assi stradali, il miglioramento di quattro strade esistenti, quattro sottopassi della linea A1/AV, tre ponti e cinque sottopassi alla nuova viabilità, quattro svincoli, venticinque rotonde ed il nuovo svincolo autostradale. La realizzazione delle nuove opere via-



rie ha richiesto impegno e capacità tecniche ed operative elevatissime, considerando che il più delle volte si è stati costretti ad operare dovendo comunque garantire l'esercizio della viabilità esistente. Particolarmente complessa è stata la realizzazione delle opere in sottopasso di attraversamento dell'Auto-

strada. I manufatti di progetto vengono realizzati in due metà con una sequenza di deviazioni delle semicarreggiate autostradali mantenute in esercizio con tre corsie per senso di marcia. Quando non poteva essere garantito l'esercizio della viabilità per mancanza di spazi sufficienti per la realizzazione di deviazioni

SCHEDA DELL'INTERVENTO

- *Committente:*
TAV S.p.A. e Comune di Reggio Emilia
- *General Contractor:*
Consorzio Cepav Uno e, per Reggio Emilia, la sua consorziata Rodano Consortile

Opere in sottopasso di attraversamento dell'Autostrada

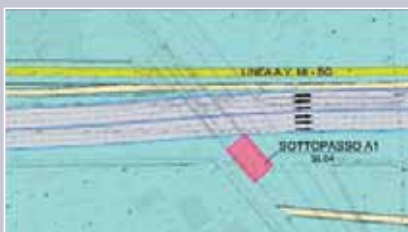
I manufatti di progetto vengono realizzati in due metà con una sequenza di deviazioni delle semicarreggiate autostradali mantenute in esercizio con tre corsie per senso di marcia. Fasi realizzative del sottopasso Linea A.V. e Autostrada A1 per Variante S.P.63 "Valico del Cerreto"



Fase 0:
Realizzazione manufatto SL65 su AV;



Fase 1:
Allagamento piattaforma autostradale e demolizione cavalcavia esistente.



Fase 2:
Attivazione carreggiata deviata direzione Sud e parzializzazione notturna corsia di sorpasso direzione Nord.



Fase 3:
Attivazione carreggiata deviata direzione Nord e realizzazione diaframma in c.a., scavo di sbancamento per realizzazione scapitozzatura diaframma e getto soletta futuro sottovia.



Fase 4:
Deviazione Nord e Sud in carreggiata nord ripristinata; realizzazione diaframmi in c.a. e getto soletta futuro sottovia.



Fase 5:
Ripristino viabilità direzione Sud in sede definitiva con chiusura corsie di emergenza e ripristino New Jersey centrale definitivo.



Fase 6:
Ripristino viabilità direzione Nord in sede definitiva con chiusura corsia di emergenza.
Riapertura corsia di emergenza direzione Nord e Sud dopo rimozione allargamento piattaforma autostradale.
Rimozione allargamento piattaforma autostradale: parziale a nord e completa a sud.

provvisorie, si è dovuto procedere adottando soluzioni tecniche che hanno consentito di velocizzare la fase realizzativa, anche se più onerose in termini costruttivi.

Un esempio è riportato nelle immagini in alto a destra nella pagina precedente che rappresentano alcuni momenti della realizzazione dei manufatti di attraversamento per la S.P.3 Reggio-Novellara. Sempre nel comune di Reggio Emilia, l'intervento puntuale di maggiore rilievo è rappresentato dall'asse attrezzato, che rientra in un più ampio intervento di riassetto urbanistico del territorio. Infatti l'asse attrezzato, di collegamento tra la tangenziale nord e la zona industriale di Mancasale, la Variante alla SS63 in località Villa Seso, il nuovo sottopasso autostradale di via dei Gonzaga, il nuovo casello autostradale ed il nuovo sottopasso di via Gramsci devono essere considerati come un'unica entità di razionalizzazione ed ammodernamento della rete viaria del comune di Reggio e di collegamento con i centri produttivi del suo hinterland.

Renato Del Prete, ingegnere, project manager D.A.M. – Studi, Ricerche e Progetti, Ravenna, Coordinatore del gruppo di progettazione di parte della tratta A.V. eseguita per conto di Rodano S.c.a.r.l.

Cristina Melegari, ingegnere, project manager, D.A.M. – Studi, Ricerche e Progetti, Ravenna.

Per il materiale fornito si ringraziano:
Marco Leurini, ingegnere, U.d.P. Alta Velocità – Comune di Reggio Emilia
David Zilioli, ingegnere, U.d.P. Alta Velocità – Comune di Reggio Emilia
Personale tecnico e direttivo della Rodano Scarl.