

La nuova Torino-Milano

A "tappe forzate" verso il completamento



1. Corografia

Una maxiopera "sotto osservazione" (sia detto senza connotazioni). Quantomeno dall'8 giugno 2006, giorno in cui si tenne la prima riunione dell'Osservatorio per il monitoraggio dei lavori di adeguamento dell'Autostrada Torino-Milano, ovvero un tavolo di lavoro istituito dalla Regione Piemonte con sedie occupate da Anas, Atav, Satap, Tav,

Polstrada, Province e Prefetture di Torino, Novara e Vercelli. L'obiettivo: monitorare il cronoprogramma, ma anche rappresentare un luogo di scambio propositivo e funzionale al buon andamento dell'opera. Il risultato: più che soddisfacente. Almeno a guardare le ultime tappe di un ammodernamento che sin dal 2000 vede in prima fila Satap, gestore di A4 Torino-Milano

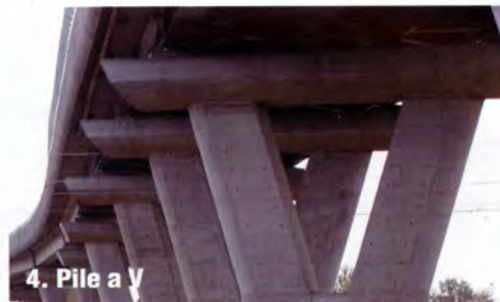
e A21 Torino-Piacenza. Dopo lo "slittamento" dei lavori del Lotto 1.3 annunciato nel luglio 2008 (si passò dal dicembre 2007 al dicembre 2008, con lavori poi effettivamente andati a buon fine), la marcia ha assunto un ruolino di estrema puntualità: il 7 gennaio 2008, innanzitutto, si è svolta la cerimonia di inaugurazione dei primi 50 km dell'arteria ammodernata a tre corsie (da 3,75



2. Torino-Milano ammodernata



3. Affiancamento autostrada e Tav



4. Pile a V

metri) più emergenza da Torino a Santhià, mentre a fine 2008 sono stati aperti, come da previsione, i 19 km del lotto 1.3 Santhià-Greggio realizzati dall'ATI Cavalleri-Marbini-De Sanctis. Nel frattempo, il 10 ottobre 2007 il numero uno dell'Anas Pietro Ciucci e il presidente di Satap Agostino Spoglianti hanno siglato lo schema di convenzione unica relativo proprio alla Torino-Milano. Il documento ha confermato la scadenza della concessione al 2026 stabilendo, nell'ambito degli investimenti previsti per l'A4, una quota di circa 650 milioni di euro per nuovi la-

vori relativi alla realizzazione della nuova tratta Novara-Milano. L'avvio dei cantieri è previsto per l'inizio 2009 con completamento dell'opera nel 2013. "L'esperienza maturata - ha dichiarato Pietro Ciucci - consentirà di adottare misure nuove per creare minori disagi all'utenza". Il riferimento va all'affiancamento stretto con la linea ferroviaria ad Alta Velocità (anche 25 metri da ciglio a ciglio) e ai piani di organizzazione dei cantieri in presenza di traffico: nel segmento lombardo (da portare a quattro corsie) saranno assicurate tre corsie per senso di marcia. Dal 2 aprile 2008, infine, Regione Lombardia, Provincia e Prefettura di Milano sono entrati a far parte dell'Osservatorio. ■



5. Rampa di uscita

Dati tecnici

- **Lunghezza dell'autostrada da ammodernare:** circa 125 km
- **Spesa complessiva:** circa 1.254 milioni di euro in gran parte in autofinanziamento
- **Obiettivo:** ammodernamento dell'infrastruttura con allargamento della sede stradale a tre corsie più emergenza da Torino a Boffalora con passaggio a 32,64 m di larghezza della carreggiata (8 m in più rispetto alla struttura precedente) e a quattro corsie più emergenza da Boffalora a Milano
- **Tratta Torino-Novara:** tratti completati da Torino a Santhià e da Santhià a Greggio (circa 69 km)
- **Tratta Novara-Milano:** avvio lavori inizio 2009 con completamento previsto nel 2013.

IL TRATTO TORINO-SANTHIÀ

L'intervento di ammodernamento ha comportato:

- demolizione e rifacimento di tutte le opere d'arte principali,
- rifacimento di tutte le opere d'arte minori e sottoattraversamenti,
- demolizione e ricostruzione dei sovrappassi,
- rifacimento di alcuni svincoli e stazioni autostradali,
- realizzazione di una pavimentazione con spessore 60 cm e adozione generalizzata della pavimentazione drenante.

PARTICOLARITÀ

Da segnalare la realizzazione di infrastrutture di smaltimento acque molto complesse, in quanto funzionali alle esigenze di autostrada e linea ferroviaria prevedendo anche speciali sistemi di depurazione; costruzione di sovrappassi di scavalco di entrambe le infrastrutture; pavimentazioni realizzate utilizzando la tecnica del riciclaggio totale a freddo; piani particolareggiati di cantierizzazione; massiccio programma di investimenti in sicurezza e informazione all'utenza (telecamere ad alta sensibilità, pannelli a messaggio variabile, sistemi di rilevazione automatica degli incidenti, centraline meteo e sensori di traffico).

Bibliografia Le Strade

- Federico Gervaso, *Total lifting per la Milano-Torino*, Le Strade 11/2004, pagg. 72-77
- Fabrizio Apostolo, *Nuova A4, nel mezzo del cammino a passo di Tav*, Le Strade 1-2/2006, pagg. 56-59
- Roberto Arditi, Dorina Spoglianti, Natalino Valter Re, *Il piano d'azione A4 per gli agglomerati di Torino e Milano*, Le Strade 9/2008, pagg. 76-80