

# INNESTO A22-A1: LA FUNZIONALITÀ INCONTRA L'ESTETICA

**IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE DI AUTOSTRADA DEL BRENNERO SPA  
HA RECENTEMENTE APPROVATO IL PROGETTO ESECUTIVO DEL PRIMO DEI TRE LOTTI PREVISTI  
PER LA REALIZZAZIONE DELLA TERZA CORSIA TRA VERONA E CAMPOGALLIANO**

Il progetto esecutivo riguarda l'innesto tra la A22, la A1 e la Campogalliano-Sassuolo. Opera da 138 milioni di Euro, rappresenta non solo il primo passo funzionale verso la terza corsia, ma anche la soluzione al problema del frequente congestionamento dell'attuale innesto tra l'Autostrada del Sole e la Brennero-Modena, ossia il principale collegamento dell'Italia con l'Europa.

Il progetto del primo lotto è stato approntato per riconfigurare uno svincolo dove, nel 2019, sono transitati 16 milioni di veicoli. Il secondo lotto interesserà il segmento di A22 tra il km 223+100 e il km 246+185, ricadente in provincia di Verona. Il terzo e ultimo lotto avrà ad oggetto la porzione di nastro posta tra il km

246+185 e il km 312+200, ricadente nelle province di Mantova, Reggio Emilia e Modena.

Ad esprimerne il fulcro del nuovo svincolo, destinato a divenire anche l'innesto tra la A22 e la Campogalliano-Sassuolo, saranno gli 87 m di campata unica del sovrappasso di A22 destinato a sovrastare l'Autostrada del Sole: "L'impalcato - ha spiegato il Direttore Tecnico Generale di Autostrada del Brennero, Carlo Costa - sarà sostenuto mediante stralli da due portali laterali a bipode costituiti da due puntoni circolari e da una sfera cava in sommità verso la quale convergeranno gli stralli di appensione dell'impalcato, con disposizione a ventaglio, e gli stralli di riva di stabilizzazione. Come la realizzazione del Museo Plessi al Brennero all'altezza del confine di Stato ha voluto rappresentare la porta di accesso a Nord di A22 - ha chiosato il Direttore -, così lo svincolo di Campogalliano rappresenterà la porta di accesso a Sud".

## L'ADEGUAMENTO GEOMETRICO E FUNZIONALE DELL'INTERSEZIONE TRA LA A22 E LA A1

Nell'ambito dell'adeguamento geometrico e funzionale dell'intersezione A22-A1, è infatti prevista la completa demolizione dell'attuale sovrappasso all'Autostrada A1 e la realizzazione di una nuova opera in affiancamento a quella esistente, sul lato Est. Il nuovo manufatto presenta una sezione di larghezza complessiva pari a 39,45 m, idonea ad accogliere la sede autostradale nella definitiva configurazione dello svincolo. La campata unica, lunga circa 87,00 m, sovrasterà le sei corsie dell'Autosole e le due piste di accumulo per l'immissione in A1 da Campogalliano in direzione Modena e da Sassuolo in direzione Milano. Tale ge-



1. Una visuale dall'alto del futuro svincolo



2. Il sovrappasso della A22 che attraverserà la A1

ometria è compatibile con il futuro allargamento dell'Autosole a quattro corsie per senso di marcia.

L'impalcato sarà costituito da due travi di bordo a cassone, in acciaio Cor-Ten S355J2W, collegate - mediante giunti saldati - da traversi con sezione a I. Le travi di bordo avranno una sezione trapezia di altezza media 1,31 m, mentre i traversi di collegamento - posti a interasse 2,83 m - avranno altezza variabile da 1,38 m a 1,45 m. Sia i cassoni che i traversi saranno resi collaboranti con la soletta in calcestruzzo di classe C35/45, dello spessore di 20 cm, mediante piolatura delle piattabande superiori. L'impalcato sarà sostenuto lateralmente da 12+12 stralli da 30 trefoli ciascuno, ancorati alla sommità dei puntoni che costituiscono i bipodi, con testate fisse a "forca", e all'impalcato, con testate di tipo tradizionale.

Si prevedono inoltre 4+4 stralli di riva per la stabilizzazione dei bipodi, ancorati sul lato esterno degli stessi, con testata a "forca", e ai paramenti laterali delle spalle, con testata tradizionale. I due puntoni che costituiranno ciascun portale laterale saranno realizzati mediante profili cavi in acciaio del diametro di 1,75 m. Essi saranno vincolati alla base, mediante tirafondi e chiave di taglio, ai paramenti laterali delle spalle e saranno reciprocamente vincolati in sommità mediante un giunto saldato;

3. La planimetria dello svincolo con l'indicazione degli assi di riferimento



il nodo sarà completato da una sfera cava in acciaio del diametro esterno di 4,00 m cui è affidata la funzione estetica di ricoprimento delle piastre di irrigidimento necessarie per l'ancoraggio degli stralli e per la giunzione dei puntoni.

Data l'alta sismicità di zona, al fine di ridurre l'entità delle forze orizzontali trasmesse dalla struttura alle opere di fondazione, si prevede l'isolamento

dell'impalcato in direzione longitudinale a mezzo di quattro isolatori elastomerici. In direzione trasversale, l'impalcato sarà vincolato rigidamente alle spalle per evitare spostamenti relativi eccessivi rispetto ai portali laterali.

Le spalle del sovrappasso, da realizzarsi in calcestruzzo con resistenza cubica superiore a 45 N/mm<sup>2</sup>, saranno costituite da un corpo centrale ortogonale all'asse dell'impalcato e da due muri d'ala inclinati che ospiteranno il blocco di ancoraggio dei puntoni e, più esternamente, le testate di ancoraggio degli stralli di riva.

Per evitare cedimenti differenziali degli elementi portanti della struttura, le fondazioni delle spalle saranno realizzate su pali trivellati di grande diametro. ■



4. Dettaglio dello svincolo di intersezione in direzione Sassuolo



5. Dettaglio dell'inizio della Campogalliano-Sassuolo