

La porta d'Italia

nuove opere viarie di collegamento tra Slovenia e Italia con interventi acustici di rilievo

Il raccordo autostradale Villesse – Gorizia in Friuli Venezia Giulia è nato agli inizi degli anni '70 come collegamento a quattro corsie (due per senso di marcia) senza la barriera spartitraffico e senza le corsie di emergenza, tra l'autostrada A4 Torino-Trieste in Comune di Villesse, e il valico confinario di S. Andrea con quella che era la ex Repubblica Jugoslava oggi Slovenia.

Il tratto stradale, della lunghezza di circa 17 Km, ha subito il costante incremento dei traffici commerciali con l'Est europeo che si è verificato dopo l'abbattimento della così detta "cortina di ferro" a partire dagli anni '90, determinando un rapido declino funzionale dell'infrastruttura che di fatto rappresenta la connessione stradale più breve e diretta tra i centri urbani del goriziano e del nord-est italiano, con le aree produttive dei paesi dell'Europa orientale.

Il progetto prevede l'allargamento della carreggiata dagli attuali 14 metri e mezzo a 26 metri, con tre corsie (compresa quella di emergenza) per senso di marcia; due gallerie artificiali, di cui una è un sottopasso ferroviario, in affiancamento a quello esistente, vari sovrappassi, ponti e viadotti, nonché il rifacimento del casello autostradale di Villesse.

In comune di Gorizia, a simboleggiare la forte valenza dell'opera, che di fatto collega l'Italia con il sistema autostradale sloveno e che per prime si incontrano entrando nel territorio italiano, sono i due nuovi cavalcavia posti in posizione simmetrica uno all'altro presso la grande rotonda a due livelli di S. Andrea. I cavalcavia sono stati concepiti con una struttura metallica disimmetrica con la travata esterna costituita da una trave reticolare e quella interna costituita da un arco strallato a sostengono dell'impalcato.

Tra i nuovi manufatti spiccano la nuova galleria artificiale di Savogna d'Isonzo che si affianca all'esistente e si sviluppa su un tratto di strada in rettilineo con uno sviluppo complessivo di 179 m, e il sottopasso alla linea ferroviaria Gorizia - Bivio San Polo. Quest'ultimo rappresenta il sottopasso autostradale della carreggiata nord alla linea ferroviaria elettrificata a doppio binario Gorizia - San Polo. La lunghezza dell'opera sottobinario è di circa 56 m e l'asse autostradale attraversa quello della linea ferroviaria con angolo di circa 36°, con una luce netta trasversale della viabilità stradale pari a 12.80m.



Progetto definitivo

Ufficio Tecnico S.p.A. Autovie Venete:
Progettista coordinatore ing. Paolo Perco

Progetto esecutivo

Prof. Ing. Giuseppe Matildi
Bologna

Stazione appaltante

Commissario delegato per l'emergenza
in A4, nella tratta Quarto D'Altino - Trieste
e nel raccordo Villesse - Gorizia

Concessionaria autostradale dei lavori
S.p.A. Autovie Venete - Trieste

Responsabile unico del procedimento

ing. Enrico Razzini

Impresa affidataria

Ati formata da:

Icop di Udine (mandataria),
la Friulana Bitumi di Udine,
Tomat di Udine,
Valle Costruzioni di Enemonzo (Ud),
Sioos di Gorizia

Direttore dei lavori

ing. Luca Vittori

Il contributo estético ambientale del rivestimento Leca

Per migliorare la gradevolezza estetica di entrambi i due manufatti sopra descritti e soprattutto per assicurarne la miglior efficienza acustica, il Progettista ha previsto di foderare le pareti sia della galleria artificiale sia del sottopasso ferroviario, comprese le rampe di accesso, con elementi prefabbricati Leca dello spessore di 12 cm per tutta l'altezza del manufatto. Si è quindi deciso di armonizzare il rivestimento con una scelta cromatica basata su due toni del grigio intramezzati da un corso di elementi bianchi. Il rivestimento è infatti stato realizzato con tre corsi di tavelle di uguale colore che, partendo dal basso verso l'alto, passa da elementi di colore grigio chiaro ad altrettanti tre corsi di elementi di colore grigio più scuro con l'interposizione di un corso di tavelle di colore bianco. Tale cadenza cromatica si ripete fino a rivestire la parete per tutta la sua altezza. L'impiego di tale rivestimento con elementi prefabbricati Leca a "Canne d'organo" inizia sopra l'estradosso il profilo redirettivo in calcestruzzo prefabbricato che costituisce l'elemento di protezione delle strutture verticali dal traffico veicolare.

Il rivestimento ha inoltre assicurato alle due opere un ottimo comportamento acustico in quanto le onde stazionarie che si formano all'interno della galleria a causa del traffico subiscono un efficace smorzamento grazie alla superficie porosa e corrugata del rivestimento Leca.

Ing. Luca Vittori

