

*Allegato 1C al documento
C30-55-01-00-1001_0 Documento Guida
di risposta alla Commissione VIA*

**NUOVA LINEA TORINO LIONE
PARTE COMUNE ITALO FRANCESE - TRATTA IN TERRITORIO ITALIANO
CUP C11J05000030001**

**PROGETTO PRELIMINARE IN VARIANTE
CHIARIMENTI ED INTEGRAZIONI**

**REALIZZAZIONE DI UNO SVINCOLO SU A32 A CHIOMONTE
(LOCALITA' MADDALENA)**

(Commissione VIA – Richiesta N. 1 C)

REALIZZAZIONE DI UNO SVINCOLO SU A32 A CHIOMONTE (LOCALITA' MADDALENA)

La revisione del Progetto Preliminare prevede una connessione tra l'autostrada A32 ed il cantiere della Maddalena, al fine di permettere l'evacuazione via autostrada dello smarino del sito di sicurezza sotterraneo di Clarea e dell'omonimo pozzo di ventilazione, che si prevede di scavare dal piede della galleria della Maddalena. Questa connessione consentirà anche l'approvvigionamento del cantiere.

In fase d'esercizio, questa connessione appare anche utile per l'accesso alla galleria per le operazioni di manutenzione e, soprattutto, per il rapido accesso dei soccorsi verso il sito di sicurezza di Clarea.

Appare dunque possibile, per rispondere alla richiesta degli enti territoriali pervenuta nel quadro dei lavori dell'Osservatorio per la Torino-Lione, di ipotizzare la creazione non solo di un semplice accesso di cantiere prima e di servizio poi, ma di un vero e proprio svincolo aperto al pubblico, previo accordo con il Concessionario autostradale (SITAF) e l'Autorità concedente (ANAS), e con successiva acquisizione dei permessi occorrenti.

In ogni caso, lo sviluppo progettuale di questo svincolo nella sua configurazione definitiva, sia di servizio che aperto al pubblico, dovrà essere sviluppato dalla Concessionaria autostradale, tenuto conto dei legami con l'esercizio dell'autostrada e delle conseguenze in termini di sicurezza stradale.

Nel seguito del presente documento, si riporta quanto comunicato dalla Concessionaria autostradale SITAF che fornisce prime indicazioni riguardo alla fattibilità geometrica di una tale opera senza, in prima istanza, entrare nel merito degli aspetti legati alla problematica delle incidenze sul contratto di concessione, in materia di costi di manutenzione, di esercizio e di pedaggiamento.

Eventuali ulteriori approfondimenti, potranno essere sviluppati, nel quadro di una convenzione tra la SITAF - che dovrà acquisire il consenso della propria concedente ANAS - e LTF, in parallelo con lo sviluppo del Progetto Definitivo della Nuova Linea Torino-Lione, che sarà, sottoposto in ogni suo aspetto alla approvazione del CIPE nell'ambito dell'iter autorizzatorio della linea ferroviaria Torino-Lione.

NUOVO SVINCOLO AUTOSTRADALE DI CHIOMONTE

NOTA ESPLICATIVA SINTETICA SULLE IPOTESI DI INTERVENTO

Si fa riferimento alle comunicazioni intercorse tra la CIG ed LTF in merito all'opportunità di prevedere la realizzazione di un nuovo svincolo autostradale in comune di Chiomonte, località Clarea, ipotesi questa che trova riscontro, accogliendone la proposta ivi riformulata, nel documento conclusivo dell'Osservatorio "Governance del progetto Ambito 5 - Valico" approvato dallo stesso nella seduta del 28 aprile 2009.

A riguardo si riportano nel seguito alcune informazioni sulle tre differenti ipotesi progettuali elaborate definendone qui, sommariamente, gli aspetti di carattere tecnico unitamente alle motivazioni che, per ciascuna proposta, ne hanno definito ed indirizzato la scelta tipologica. A tali motivazioni sono quindi riconducibili elementi quali le esigenze di cantierizzazione e di contestuale gestione ed esercizio dell'infrastruttura come nel primo caso od ancora, in aggiunta a queste, il perseguimento di caratteristiche di funzionalità geometrica a carattere definitivo con l'attenzione all'inserimento ambientale delle nuove opere, minimizzandone la percezione visiva e valutandone le possibili ricadute sui versanti attigui come nel caso delle ulteriori due proposte progettuali e, in particolar modo, dell'ultima.

Sono state quindi valutate tre diverse ipotesi di svincolo da realizzarsi nei pressi dell'imbocco est della galleria Ramat, nel Comune di Chiomonte.

La prima ipotesi, consiste nella realizzazione di uno svincolo che assolve principalmente alle esigenze della viabilità di cantiere. In relazione a tale scelta ed al carattere di provvisorietà dell'impiego quindi, le caratteristiche geometriche dello svincolo non rispettano la vigente normativa per la progettazione stradale (D.M. 19/04/2006 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali" e D.M. 05/11/2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade").

Infatti la lunghezza delle corsie specializzate (accelerazione e decelerazione), la larghezza della piattaforma e la velocità di progetto non sono conformi a quanto richiesto dalle normative sopra citate.

Nel caso di realizzazione dell'opera con tali requisiti dovrà poi essere necessariamente adottata, per tutto il periodo di funzionamento, una parzializzazione della carreggiata di salita, in modo da dedicare l'attuale corsia di marcia esclusivamente al rallentamento dei veicoli di servizio.

P_{max} : 8,50 %

R_{min} : 35,00 m

V_p : 30 km/h

Il prezzo ipotizzato per la realizzazione di questo intervento è pari a ca. 25.800 K€.

L'importo per la progettazione preliminare e lo studio di prefattibilità ambientale è pari allo 0.66% dell'importo dei lavori (esclusi rilievi, indagini ed espropri).

La seconda ipotesi, consiste nella realizzazione di uno svincolo, a carattere permanente, le cui caratteristiche geometriche rispettano la vigente normativa per la progettazione stradale (D.M. 19/04/2006 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali" e D.M. 05/11/2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade").

Infatti la lunghezza delle corsie specializzate (accelerazione e decelerazione), la larghezza della piattaforma e la velocità di progetto sono conformi a quanto richiesto dalle normative sopra citate. Nel caso considerato, la curva Nord della rampa di uscita, andrebbe ad interessare in maniera importante la scarpata esistente.

Tale configurazione della rampa di svincolo, che per quanto attiene all'esercizio autostradale non comporta limitazioni alla viabilità, implica tuttavia la necessità di realizzare, a fronte dell'incisione sul versante per la realizzazione della rampa di uscita, delle importanti opere di protezione e sostegno del versante interessato di complessa mimetizzazione ambientale.

P_{max} : 5,50 %

R_{min} : 50,00 m

V_p : 40 km/h

Il prezzo ipotizzato per la realizzazione di questo intervento è pari a ca. 35.800 K€.

L'importo per la progettazione preliminare e lo studio di prefattibilità ambientale è pari allo 0.62% dell'importo dei lavori (esclusi rilievi, indagini ed espropri).

La terza ipotesi, consiste anch'essa nella realizzazione di uno svincolo a carattere definitivo le cui caratteristiche geometriche rispettano la vigente normativa per la progettazione stradale (D.M. 19/04/2006 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali" e D.M. 05/11/2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade").

Infatti, anche con questa proposta, la lunghezza delle corsie specializzate (accelerazione e decelerazione), la larghezza della piattaforma e la velocità di progetto sono conformi a quanto richiesto dalle normative sopra citate. Al contrario della seconda ipotesi, in questo caso si anticiperebbero i tratti di raccordo e manovra e si realizzerebbe una rampa di decelerazione di tipo ad ago. In questa maniera si riuscirebbero a limitare i tratti in affiancamento all'impalcato esistente, riducendo così l'interferenza tra le due opere (giunti

longitudinali, differenti deformazioni). Le corsie, non appena si discostano dall'impalcato esistente, inizierebbero a scendere verso il fondo valle.

Con questa soluzione sarebbe evitata la realizzazione della curva Nord per la rampa di uscita ed il conseguente intervento di sostegno sul versante ; il tracciato in curva della rampa ed il successivo raccordo con la viabilità esistente sarebbe infatti sviluppato passando al di sotto dell'impalcato autostradale.

Nel rapporto complessivo costi-benefici questa ipotesi consentirebbe il perseguimento della norma limitando al contempo le ricadute negative sull'area circostante, per la significativa valenza delle emergenze locali quali l'area archeologica, le coltivazioni di pregio, etc. contenendo al minimo le opere sul versante intervenendo sullo sviluppo delle rampe che, nel caso in esame, risulterebbero in stretta adiacenza alla struttura esistente, caratteristica questa, che concorrerebbe a migliorare anche l'impatto sulla percezione visiva del manufatto con semplici interventi di mitigazione ambientale.

P_{max} : 5,50 %

R_{min} : 50,00 m

V_p : 40 km/h

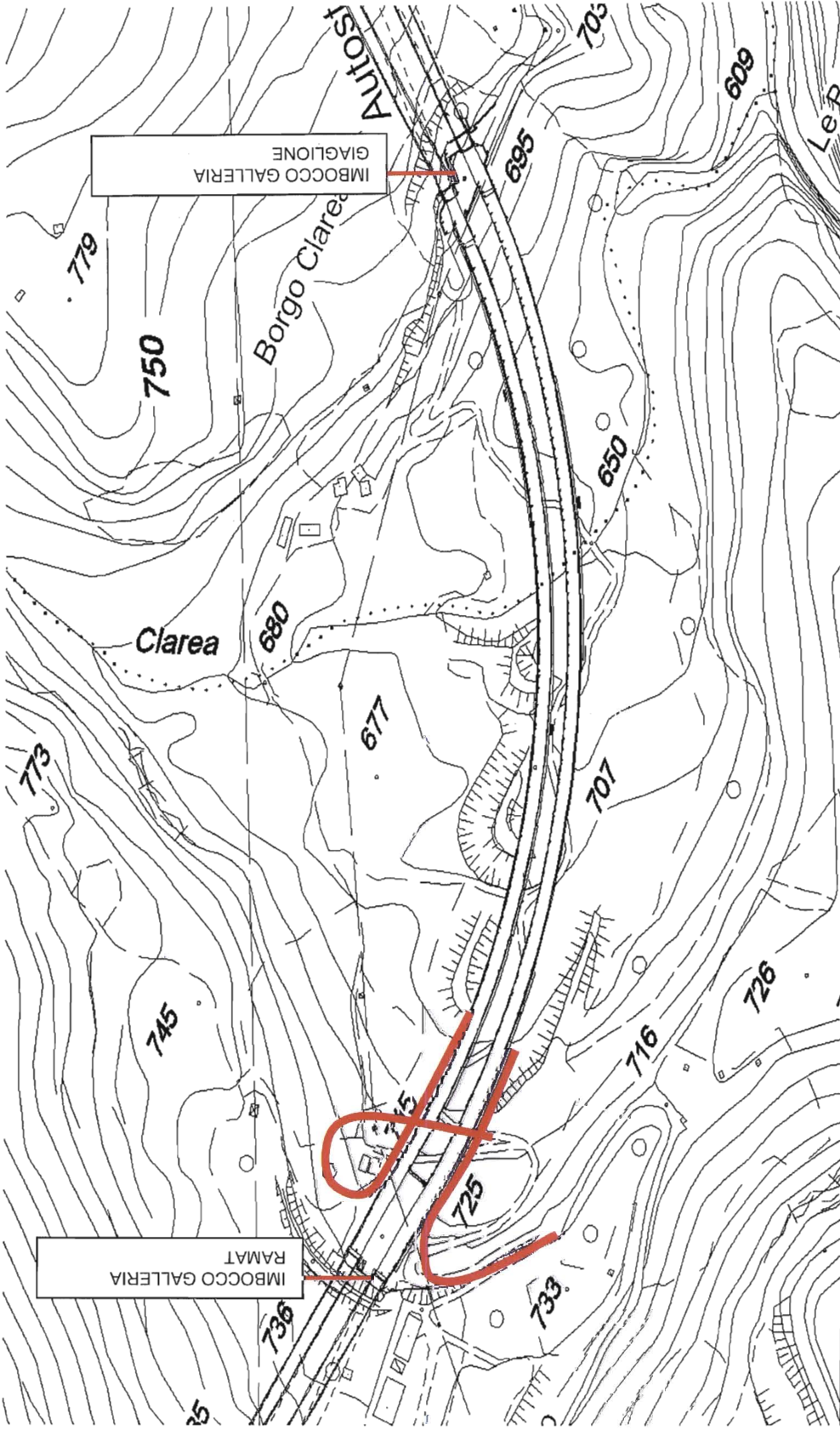
Il prezzo ipotizzato per la realizzazione di questo intervento è pari a ca. 40.300 K€.

L'importo per la progettazione preliminare e lo studio di prefattibilità ambientale è pari allo 0.61% dell'importo dei lavori (esclusi rilievi, indagini ed espropri).

Indipendentemente dall'ipotesi progettuale che potrà essere condivisa tra le tre sopra riportate, in fase di progettazione, saranno valutate le possibili interazioni tra lo svincolo ed il contiguo cantiere relativo alla galleria esplorativa de La Maddalena.

INQUADRAMENTO SVINCOLO CHIOMONTE – INTERSCAMBIO TRA VIABILITA' ORDINARIA E AUTOSTRADALE (A32)

IPOTESI 1



Ipotesi di svincolo a uso esclusivo di cantiere

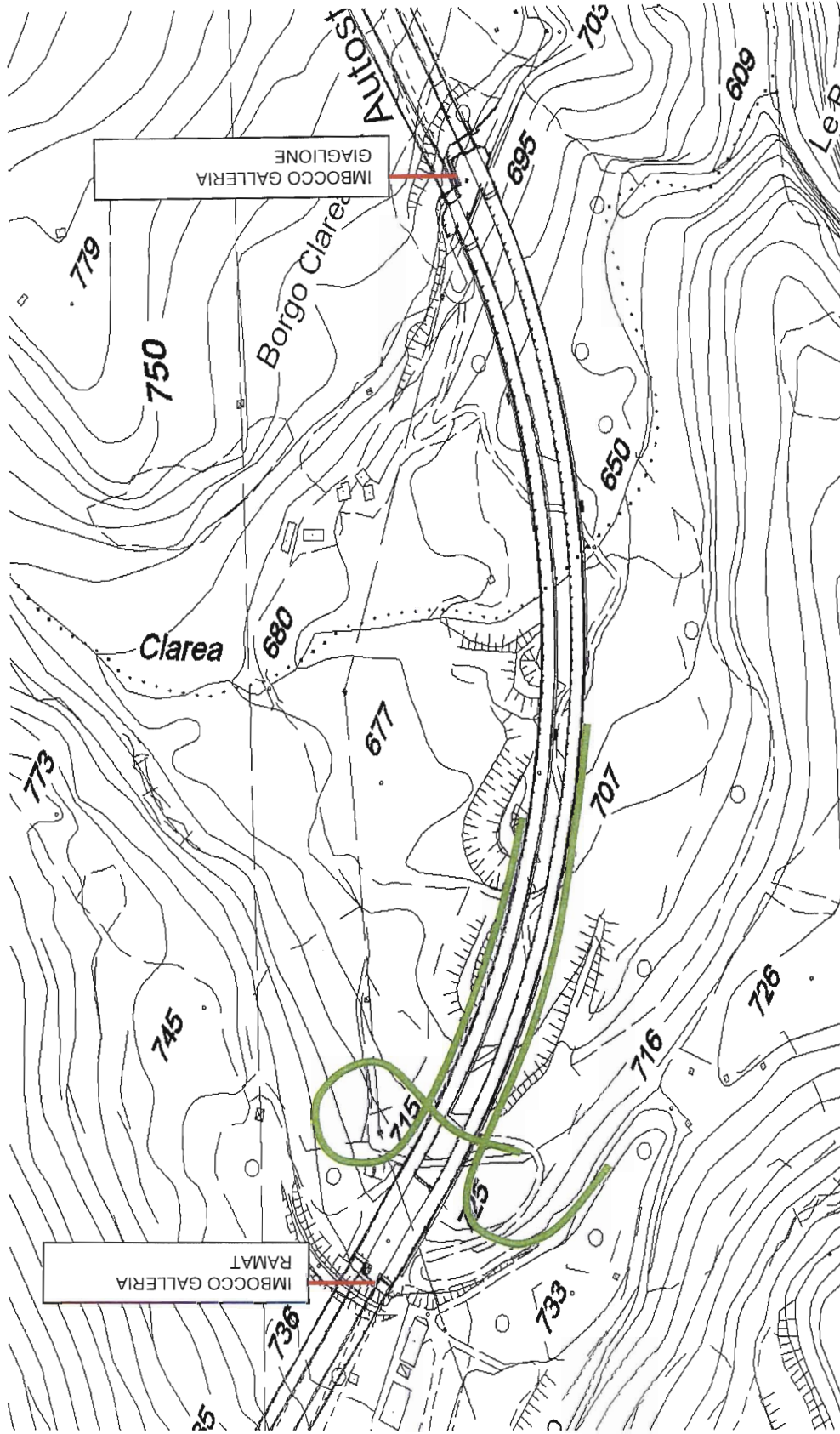
DATI GEOMETRICI:

P_{max}: 8,50 %
 R_{min}: 35 m
 V_p: 30 km/h

LAVORI	€ 22 700 000,00
ONERI SICUREZZA	€ 1 816 000,00
Parziale	€ 24 516 000,00
IMPREVISTI (5%)	€ 1 225 800,00
TOTALE LAVORI	€ 25 741 800,00

INQUADRAMENTO SVINCOLO CHIOMONTE – INTERSCAMBIO TRA VIABILITA' ORDINARIA E AUTOSTRADALE (A32)

IPOTESI 2



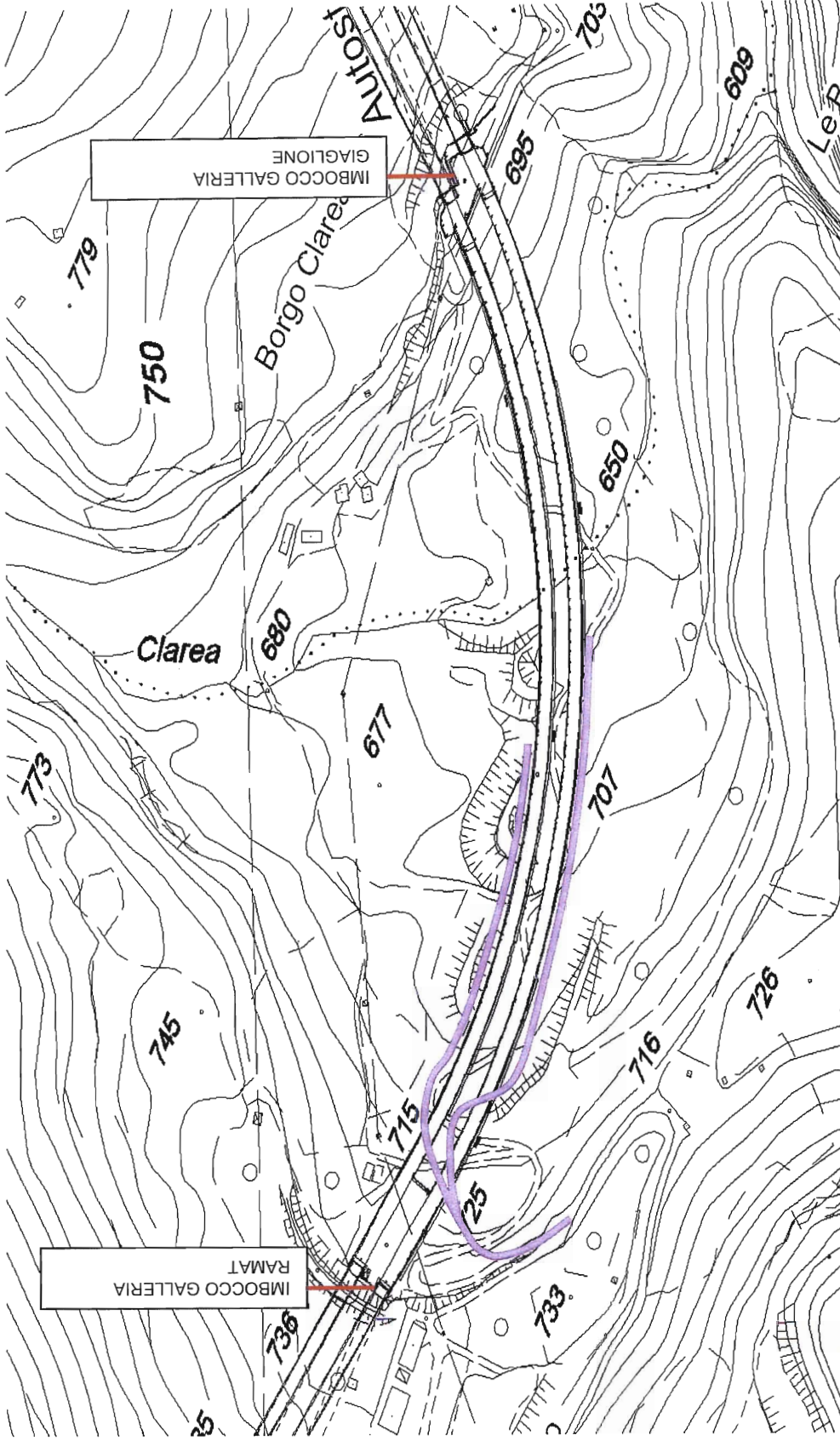
DATI GEOMETRICI:

p_{max} : 5,50 %
 R_{min} : 50 m
 V_p : 40 km/h

LAVORI	€	31 500 000,00
ONERI SICUREZZA	€	2 520 000,00
Parziale	€	34 020 000,00
IMPREVISTI (5%)	€	1 701 000,00
TOTALE LAVORI	€	35 721 000,00

INQUADRAMENTO SVINCOLO CHIOMONTE – INTERSCAMBIO TRA VIABILITA' ORDINARIA E AUTOSTRADALE (A32)

IPOTESI 3



DATI GEOMETRICI:

P_{max} : 5,50 %
 R_{min} : 50 m
 V_p : 40 km/h

LAVORI	€	35 500 000,00
ONERI SICUREZZA	€	2 840 000,00
Parziale	€	38 340 000,00
IMPREVISTI (5%)	€	1 917 000,00
TOTALE LAVORI	€	40 257 000,00

INQUADRAMENTO SVINCOLO CHIOMONTE – INTERSCAMBIO TRA VIABILITA' ORDINARIA E AUTOSTRADALE (A32)

