



AUTOSTRADA TORINO - SAVONA S.p.A.

Corso Trieste, 170 – 10024 Moncalieri (TO)

Direzione e coordinamento S.I.A.S. S.p.A.

AUTOSTRADA A6 TORINO – SAVONA

NUOVO SVINCOLO DI CARMAGNOLA SUD

PROGETTO DEFINITIVO

VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' ALLA V.I.A.

INTEGRAZIONI

RETICOLO IRRIGUO E MITIGAZIONE AREE AGRICOLE

spea
autostrade

**ingegneria
europea**

IL PROGETTISTA :

Ing. Giampaolo NEBBIA
Ord. Ingg. Roma N. 12028

IL DIRETTORE TECNICO :

Ing. Giampaolo NEBBIA
Ord. Ingg. Roma N. 12028

RIFERIMENTO ELABORATO										DATA:		REVISIONE					
UNITA'	DIRETTORIO					FILE			MARZO 2014		n.	data					
	codice	commessa	N.Prog.	Fase	serie	n.	progressivo	bis	rev.								
PCM	5	7	0	1	0	8	7	2	P	D	A	M	0	2	1		
										SCALA:		-					

REDATTO:		CONSULENZA:	Ing. Tiziana BASTIANELLO
PROGETTATO:	Ing. Gianluca GALLI	APPROVATO:	Ing. Giampaolo NEBBIA

CAPO COMMESSA	VISTO DELLA COMMITTENTE
Ing. Gianluca GALLI O.I. Roma n. 23243	
	 AUTOSTRADA TORINO SAVONA S.p.A.

Sommario

1.1. Inquadramento dell'intervento	2
1.2. Elementi di scelta della localizzazione	4
1.3. Reticolo irriguo esistente	6
1.4. Aree agricole interessate – ripristini e mitigazioni	8

1.1. Inquadramento dell'intervento

Il progetto è finalizzato alla realizzazione del nuovo svincolo e della nuova stazione di Carmagnola Sud sull'Autostrada A6 (Torino-Savona).

Premesso:

- che l'Autostrada Torino-Savona S.p.A. giusta convenzione stipulata con l'A.N.A.S. in data 07.12.1999, approvata con Decreto Interministeriale del 21.12.1999 n.608 segr. DICOTER registrato alla Corte dei Conti in data 17.04.2000 n. 1 LL.PP. foglio 132, è concessionaria della costruzione dell'Autostrada TORINO-SAVONA;
- che in data 13 Dicembre 1999 è stato stipulato un Accordo di Programma tra il Ministero dei Lavori Pubblici, la regione Piemonte, la provincia di Torino, il Comune di Carmagnola, l'Ente Nazionale per le Strade ANAS e la società Autostrada Torino-Savona S.p.A., per la realizzazione del nuovo casello autostradale di Carmagnola Sud sull'Autostrada Torino-Savona e della nuova bretella collegante in viabilità ordinaria detto nuovo casello con la SS n. 20 del Colle di Tenda;
- che in data 16 Marzo 2000 è stata stipulata la Convenzione attuativa del succitato Accordo di Programma;
- che l'autostrada Torino - Savona S.p.A., per quanto sottoscritto nella Convenzione, si è impegnata a redigere, in accordo con la vigente normativa, la progettazione del nuovo casello autostradale e dei relativi svincoli, a conseguire le autorizzazioni di legge e ad appaltare, assumendone in proprio, gli oneri di realizzazione, delle relative opere previste.

In particolare lo svincolo presenta configurazione con schema classico a trombetta, in analogia agli altri svincoli esistenti presenti sulla rete, da ultimo l'attraversamento dell'autostrada è previsto con cavalcavia ad una campata.

Il progetto si inquadra in un più vasto piano di interventi teso a decongestionare il traffico interessando l'abitato di Carmagnola dirottandone la quota in attraversamento sull'autostrada e verrà a connettere l'autostrada con le S.S. n°20 e 661 consentendo quindi di servire tutta la zona a sud di Carmagnola.

Lo svincolo si situa al km 17 circa della A6, compreso tra quelli esistenti di Carmagnola e Marene, così come indicato nella figure sottostante.



1.2. Elementi di scelta della localizzazione

La crono - storia della progettazione si articola in oltre un decennio, nel quale evidentemente si sono sovrapposti – in base all'accordo di programma ed alla successiva convenzione – due distinti contributi consequenziali:

- quello di ANAS
- quello di Autostrada Torino - Savona.

Tale condizione ha fatto sì che la progettazione di A6 **dovesse recepire, fin dal principio, la progettazione di ANAS** essendo questa ultima antecedente. Per tale ragione le scelte progettuali, per l'ubicazione della porzione di area adibita al nuovo casello di esazione e per la porzione di parcheggio e connessione alla viabilità ordinaria, sono state vincolate dal progetto preventivo dell'Ente.

In particolare, ad oggi, la bretella di collegamento tra la SR 20 e la SP 661 è **in costruzione secondo progetto predisposto da ANAS ed approvato dagli altri Enti e, una eventuale diversa disposizione delle superfici sottratte e ricettive del nuovo svincolo/parcheggio di scambio, determinerebbero la necessità di intervento di adeguamento della viabilità e del progetto in fase di realizzazione.**

Infatti ad esempio una diversa localizzazione del parcheggio implicherebbe la necessità di variare la posizione di accesso allo stesso, con ri – verifica dei parametri di tracciamento della viabilità e modifica della rotonda di innesto e dei relativi tratti stradali in approccio già realizzati.

Assai più gravoso risulterebbe inoltre un intervento di variazione della posizione dello svincolo e del relativo casello di esazione.

Per tali evidenti ragioni risulta improponibile ad oggi variare lo schema di progetto, se non previa autorizzazione tecnico – finanziaria di ANAS che dovrà eseguire nuovi lavori sulla bretella in costruzione atti a rendere la stessa idonea alle nuove posizioni di casello/parcheggio.

Infine è doveroso ricordare che l'opera è già stata prevista – come da documentazione allegata – dagli strumenti territoriali.

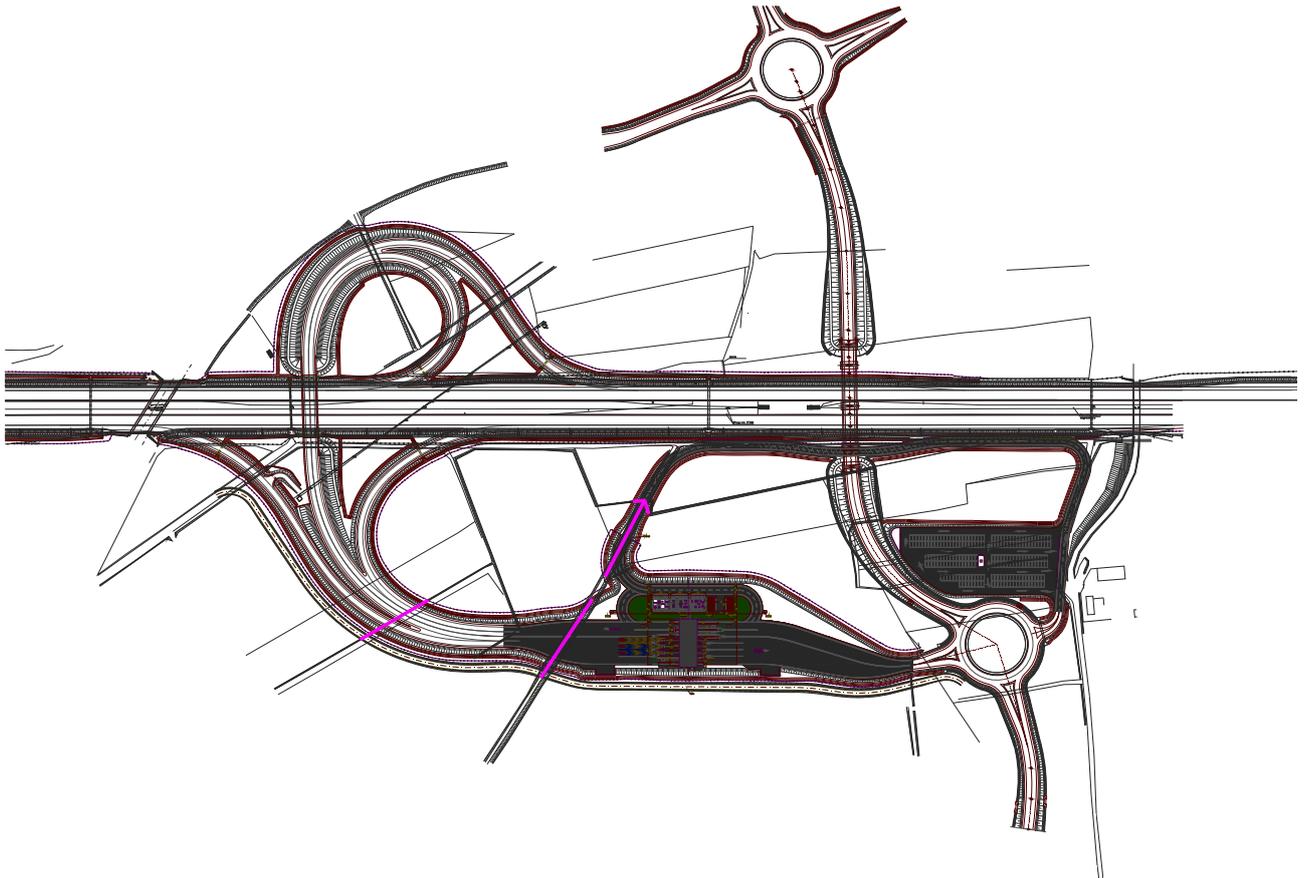
Allegati:

- Accordo di programma – convenzione;
- Piano territoriale di coordinamento – schede interventi sulla viabilità;
- Piano territoriale di coordinamento – planimetria interventi;
- Estratto Piano regionale Trasporti
- Tavola progettuale ANAS del 21/06/2005 con definizione del tracciato e relativi “vincoli” per il progetto di Autostrada Torino - Savona

1.3. Reticolo irriguo esistente

Il progetto interessa parzialmente il reticolo irriguo esistente tuttavia l'impatto con lo stesso risulta estremamente limitato.

Infatti, come evidente dalla planimetria di progetto, risultano interessati esclusivamente n. 2 fossi irrigui per una lunghezza complessiva di interferenza pari a 165 m per il primo fosso e 60 m per il secondo.



L'intervento previsto minimizza l'impatto in quanto risulta antecedente alla realizzazione dei nuovi rilevati dello svincolo e delle restanti opere interferenti.

E' prevista infatti la canalizzazione in tubo tipo PE per acqua di diametro pari alla dimensione trasversale del fosso di tipo PN 25.

Tale soluzione è peraltro di facile gestione e manutenzione.

I collegamenti dei tubi in PE per acquedotti potranno avvenire mediante giunzioni saldate testa a testa o mediante manicotto elettrosaldabile o mediante giunzioni metalliche di collegamento. Di norma i collegamenti saranno di tipo meccanico.

Fatto salvo quanto prescritto dall'Ente Proprietario/Gestore delle strade e dei terreni, di norma i tubi dovranno essere collocati in opera non direttamente sul fondo dello scavo ma con interposizione di apposito letto di sabbia, con granulometria non superiore a 5 mm, dell'altezza minima di cm 10, formante una culla che abbracci tutto il tubo e sia estesa per tutta la larghezza e lunghezza dello scavo. Una volta posato, il tubo stesso sarà avvolto con sabbia di medesime caratteristiche, perfettamente costipata meccanicamente in strati non superiori a 20 cm, per un'altezza di almeno 20 cm sopra la generatrice. In casi

particolari, in particolare nel caso di posa di condotte in zone ad elevata pendenza, il letto di sabbia dovrà essere interrotto ogni 10-15 mt dalla posa di lenti di argilla vagliata al fine di evitare la formazione di canali di scorrimento dell'acqua di infiltrazione attorno alla tubazione. La tubazione dovrà essere posata nello scavo con l'ausilio di adeguate attrezzature e mezzi d'opera, onde evitare deformazioni plastiche delle tubazioni e guasti al loro rivestimento o superficie esterna, in modo che il tubo appoggi lungo tutta la giacitura inferiore. In caso di eventuali ostacoli del sottosuolo, quali servizi esistenti, la condotta non dovrà essere posata a contatto con gli altri sottoservizi. Sopra la condotta, all'altezza di almeno 20 - 25 cm da essa, per tutta la lunghezza, andrà posato un nastro segnalatore in polietilene.

Ogni tratto di condotta deve essere disposto in modo che l'asse del tubo unisca in uniforme pendenza i diversi punti all'uopo fissati con appositi picchetti, in modo da corrispondere esattamente all'andamento planimetrico ed altimetrico stabilito nella planimetria e nei profili di progetto. Per la rettifica dell'asse delle tubazioni è proibito l'impiego di pezzi di pietra sotto i tubi, e dovranno invece impiegarsi adeguate rincalzature di terra sciolta od altre materie minute incoerenti. Lo strato di riempimento dello scavo direttamente a contatto con il tubo non deve contenere pietre od altri materiali che possano comunque trasmettere, concentrato in singoli punti, il carico sovrastante.

Antecedentemente alla realizzazione, la modalità operativa sarà concordata con il Consorzio irriguo di secondo grado della pianura Cuneese – Torinese (c/o Municipio di Racconigi – Piazza Carlo Alberto 1 – 12035 Racconigi) indicando anche le modalità di manutenzione della rete.

1.4. Aree agricole interessate – ripristini e mitigazioni

Relativamente alle aree agricole sottratte, si evidenzia che le stesse sono contenute e limitate alle sole aree in esproprio definitivo.

Per tale ragione, avendo provveduto a contenere il numero delle particelle frazionate sulla base di vincoli logistici già citati e frutto della convenzione e del precedente progetto ANAS, si esclude la necessità di inserire in progetto specifici interventi di ripristino delle aree avendo localizzato i campi base e le aree di cantiere propedeutiche alla realizzazione esclusivamente all'interno delle superfici espropriate.

Per quanto attiene queste ultime gli interventi progettuali prevedono, con apposite planimetrie del verde, la sistemazione definitiva post intervento.

Sono infine state inserite tutte le viabilità necessarie a non intercludere alcun fondo ad opera compiuta.