

FAISON LYON - TURIN / COLLEGAMENTO TORINO - LIONE

Partie commune franco-italienne
Section transfrontalière

Parte comune italo-francese
Sezione transfrontaliera

NOUVELLE LIGNE LYON TURIN – NUOVA LINEA TORINO LIONE
PARTIE COMMUNE FRANCO-ITALIENNE – PARTE COMUNE ITALO-FRANCESE
PARTE IN TERRITORIO ITALIANO – PROGETTO IN VARIANTE
(OTTEMPERANZA ALLA PRESCRIZIONE N. 235 DELLA DELIBERA CIPE 19/2015)

CUP C11J05000030001

CONSTRUCTION – COSTRUZIONE
CHANTIERS MADDALENA – CANTIERIZZAZIONI MADDALENA
ESPACE VISITEURS – SPAZIO VISITATORI
ITINÉRAIRE D'ACCÈS – PERCORSO DI ACCESSO

Indice	Date / Data	Modifications / Modifiche	Etabli par / Concepito da	Vérfié par / Controllato da	Validé par / Validato da
0	27/06/2017	Première diffusion / Prima emissione	MARTYN BEST	MATTIA BOERO	MARCO BARBERIS

CODE DOC	Phase / Fase		Sigle étude / Sigla					Émetteur / Emittente			Numero			Indice					
	P	R	V	C	3	A	C	U	I	7	8	3	7	0	A	P	N	O	T

ADRESSE GED	PRV	//	33	48	02	10	03
INDIRIZZO GED							

ECELLE / SCALA	-
----------------	---



TELT sas – Savoie Technolac - Bâtiment "Homère"
13 allée du Lac de Constance – 73370 LE BOURGET DU LAC (France)
Tél. : +33 (0)4.79.68.56.50 – Fax : +33 (0)4.79.68.56.75
RCS Chambéry 439 556 952 – TVA FR 05439556952
Propriété TELT Tous droits réservés – Proprietà TELT Tutti i diritti riservati



Questo progetto è cofinanziato dall'Unione europea (TELT)

M. Barberis

INDICE

RESUME/RIASSUNTO	3
1. PREMessa	4
2. IL PERCORSO PER I VISITATORI	5

LISTE DES FIGURES / INDICE DELLE FIGURE

Fig. 1: il progetto: la pianta architettonica - dettaglio	6
Fig. 2a: il progetto: la pianta architettonica	7
Fig. 2b: il progetto: la pianta architettonica - dettaglio pilastri	8
Fig. 3: il progetto: prospetto	9
Fig. 4: il progetto: prospetto architettonico - La separazione dei flussi	10

RESUME/RIASSUNTO

Compte tenu des nombreuses demandes de visites sur le chantier de Chiomonte, TELT a étudié un parcours ad hoc pour ne pas interférer avec les travaux et pour assurer la sécurité des travailleurs et du public. L'aménagement du parcours, conçu pour faciliter les visites du chantier de La Maddalena à Chiomonte, prévoit de séparer complètement les flux des visiteurs des activités de chantier.

In considerazione delle numerose richieste di visita del cantiere di Chiomonte, TELT ha studiato un percorso ad hoc per non interferire con i lavori e garantire la sicurezza dei lavoratori e del pubblico. La definizione del concept architettonico della struttura, pensata per facilitare le visite del Cantiere de La Maddalena di Chiomonte, prevede di separare completamente il flusso dei visitatori da quello del cantiere.

1. Premessa

Oltre duemila persone, dal 2014 a oggi, hanno visitato il cantiere di Chiomonte: si tratta principalmente di addetti ai lavori, professionisti del settore edile, geologi, studenti, ma anche molti cittadini che hanno voluto vedere da vicino i lavori e Gea, la fresa che ha scavato i 7020m del cunicolo esplorativo. Dato l'interesse in crescita nei confronti del cantiere e sulla scorta di esperienze simili, come quella del tunnel del Brennero e del Gottardo, inaugurato di recente e in grado di attrarre 20 mila visitatori l'anno, TELT ha studiato un percorso di visita, interno al cantiere, per non interferire con i lavori e garantire la sicurezza dei lavoratori e del pubblico.

Inoltre la società è convinta che il sito della Maddalena possa seguire la stessa strada anche in Val di Susa, dimostrando come un'opera di grande impatto ambientale possa trasformarsi in una leva per il turismo e l'economia. TELT infatti ha ricevuto numerose richieste da diversi tour operator per inserire il cantiere di Chiomonte nei percorsi di visita locali mettendo in rete le eccellenze e i punti d'interesse del territorio, dalla tecnologia all'arte, dalla storia all'enogastronomia.

Questa prospettiva avrà potenzialità ancora più significative con l'avvio dei lavori definitivi del Tunnel di base del Moncenisio, un momento che coinciderà con un vero e proprio cambio di paradigma di impostazione dei cantieri, intesi da TELT come un'opportunità per illustrare il progetto, trasmettendo valori e ambizioni oltre alle informazioni sull'opera.

L'esperienza che si propone è quella di un cantiere progettato per raccontare con completezza e trasparenza la sua storia, la mission, il progetto generale e quello specifico, le caratteristiche tecniche e le proprie peculiarità. Un percorso che permette alle persone di immaginare il futuro che la nuova opera porterà nella loro vita e sul territorio, inteso sempre più come parte d'Europa proiettata verso il mondo.

La definizione del concept architettonico della struttura, pensata per facilitare le visite del Cantiere de La Maddalena di Chiomonte, prevede di separare completamente il flusso dei visitatori da quello del cantiere. Il piazzale di arrivo dalla viabilità autostradale potrà essere destinato al controllo dei veicoli, che saranno indirizzati verso il percorso completamente separato dalla viabilità di cantiere. Lo sviluppo del concept è strettamente correlato alle caratteristiche del sito e tiene conto delle necessità operative e di sicurezza del cantiere.

I veicoli dei visitatori (auto e bus) accederanno dal piazzale di arrivo dalla viabilità autostradale, alla sommità del deposito del materiale di scavo, attraverso una nuova strada a scavalco del percorso esistente, che costeggia la recinzione di cantiere. Sul piazzale di arrivo verrà realizzata un'area di sosta per i veicoli, ed i visitatori avranno a disposizione un percorso pedonale separato che condurrà all'ingresso dell'esposizione, situato alla quota della penultima banca del deposito, immediatamente sotto l'impalcato del ramo (direzionale verso Torino) del viadotto in progetto del nuovo svincolo autostradale. Il salto di quota sarà risolto con delle rampe di pendenza non superiore all'8% dotate di ampi pianerottoli di sosta che permetteranno l'affaccio sull'area di cantiere e di vedere l'edificio ospitante l'esposizione che si accingeranno a visitare.

2. Il percorso per i visitatori

La necessità di mantenere completamente separati i flussi dei visitatori dalle dinamiche del cantiere, la possibilità di garantire la visione completa dei lavori, nonché la volontà di permettere a gruppi ristretti di visitatori di continuare la visita nel tunnel senza una vera soluzione di continuità, hanno orientato verso la realizzazione di un'esposizione in forma di percorso aereo, una sorta di passerella che si snoda al di sopra del cantiere, realizzando un ponte tra l'area di accesso dal percorso autostradale all'edificio che sorgerà sopra i due tunnel.

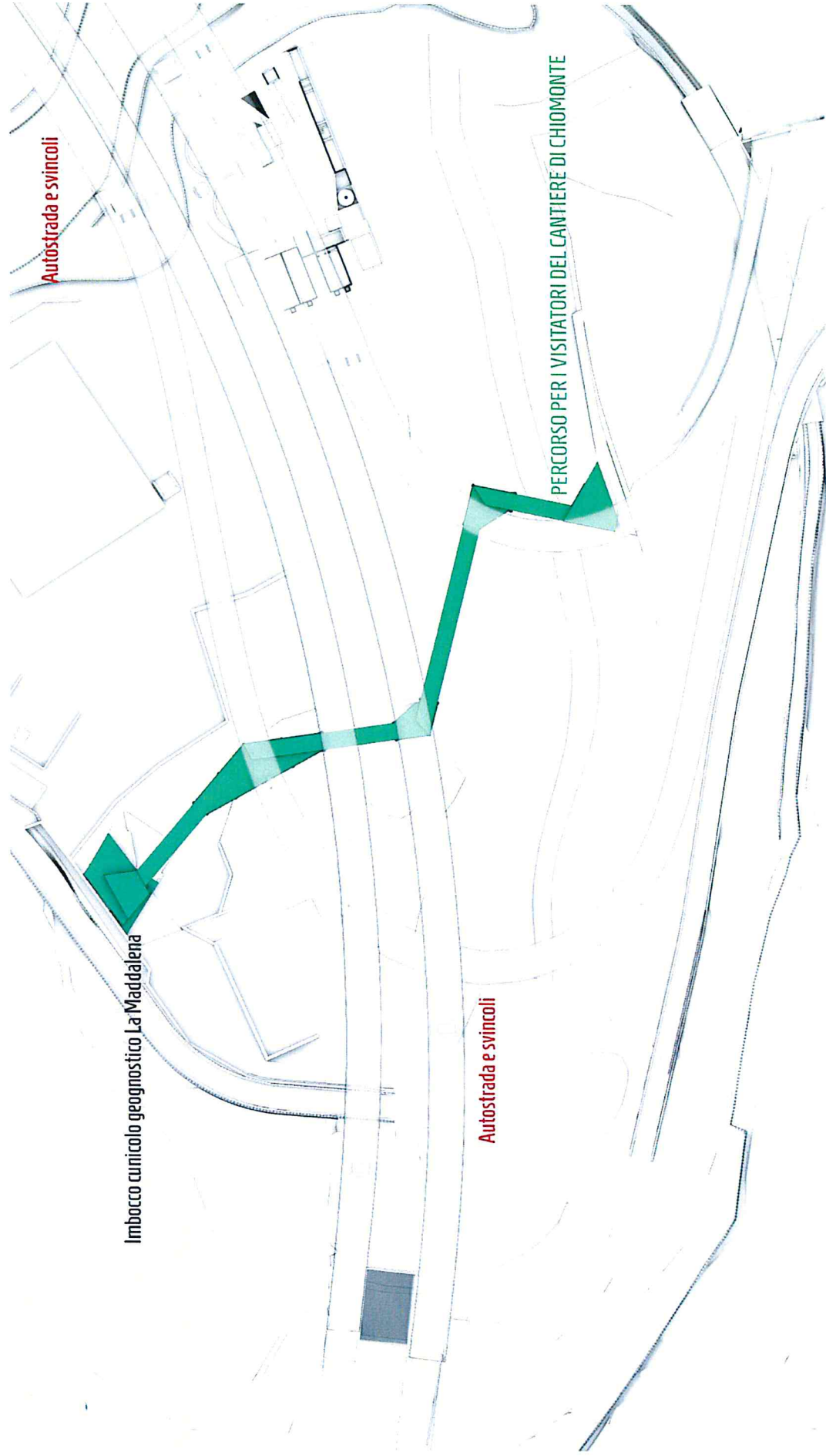
La struttura avrà un percorso tendente a collegare i piloni nuovi ed esistenti del sistema di viadotti autostradali, passando sotto gli impalcati e riducendo al minimo l'impegno di aree a terra: un ponte destinato alle persone tra i viadotti dell'autostrada.

La scelta dei materiali e delle forme che caratterizzano il concept della struttura dell'edificio differenziano chiaramente il ponte pedonale dai viadotti sotto cui si snoda. I pilastri che sorreggono la passerella saranno realizzati in acciaio cor-ten, avranno una base fondata in prossimità dei tre piloni interessati dai viadotti e si svilupperanno in altezza ramificandosi a sostenere delle piattaforme, sempre in acciaio, con struttura a griglia. Queste piattaforme, sostenute da "alberi/pilastri" di colorazione bruna, costituiranno gli appoggi delle quattro passerelle che collegheranno i due estremi del cantiere. Le passerelle sono pensate come grandi travi reticolari spaziali, realizzate in legno lamellare. Queste travi avranno una dimensione media di circa 5 m di larghezza e analoga altezza e conterranno gli spazi del percorso espositivo.

Le quattro passerelle saranno posizionate a quote decrescenti, con un salto di quota di circa 1,6 m, a scendere dall'ingresso verso il piazzale fino all'edificio che sorgerà sopra l'arrivo dei due tunnel. Ogni piastra con struttura a griglia in acciaio, direttamente sostenuta dai pilastri, ospiterà gli spazi espositivi più ampi ed i sistemi di rampe per colmare i dislivelli. Alla conclusione del percorso, la quota di arrivo sarà a circa 4/5 m sopra la soletta di copertura dell'edificio in progetto sopra i due tunnel. Si prevede di realizzare un quinto piano aggiuntivo del suddetto edificio per ospitare aule didattiche e servizi, e di completarne il quarto piano per collocare gli ambienti di preparazione per la visita nel tunnel.

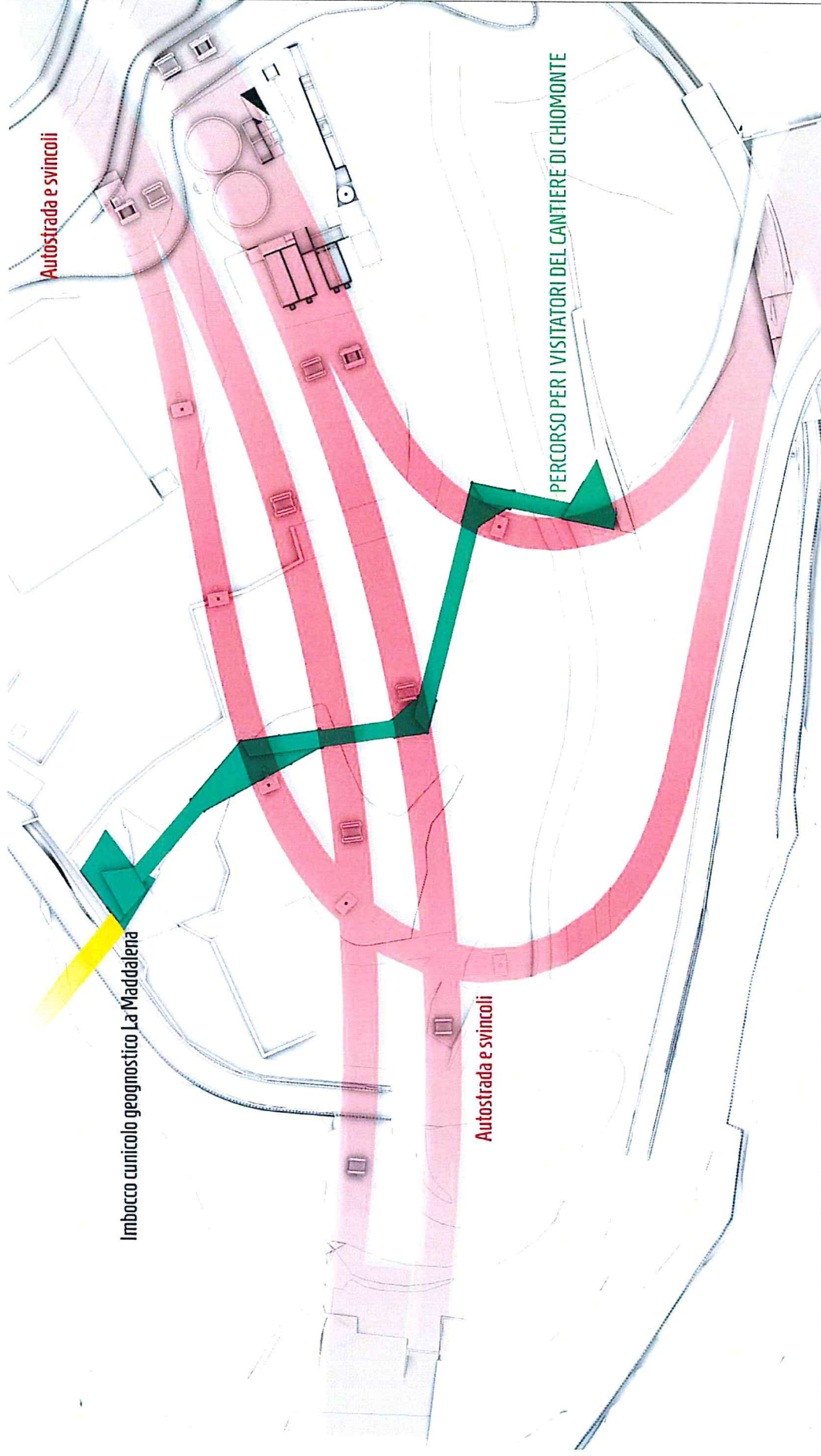
In corrispondenza del pilastro che sorregge gli appoggi della seconda e terza passerella si prevede di realizzare un nucleo di discesa di servizio/emergenza, dotato di scala e ascensore, con una piattaforma di sosta a metà discesa a quota circa 10 m. E' prevista la realizzazione dei luoghi sicuri statici (terrazzi/balconate) accessibili da mezzi di soccorso (autoscale), distribuiti lungo il percorso.

Gli accessi carrabili di servizio alla struttura saranno collocati alle due estremità del percorso, con accesso dal piazzale visitatori dal lato dell'entrata e dalla viabilità di cantiere dalla base dell'edificio sopra i tunnel.



tavola_1 - il progetto: la pianta architettonica - dettaglio

Espace Visiteur Itinéraire d'accès - Rapport descriptif / Spazio Visitatori Percorso di accesso - Relazione descrittiva



tavola_2a - il progetto: la pianta architettonica

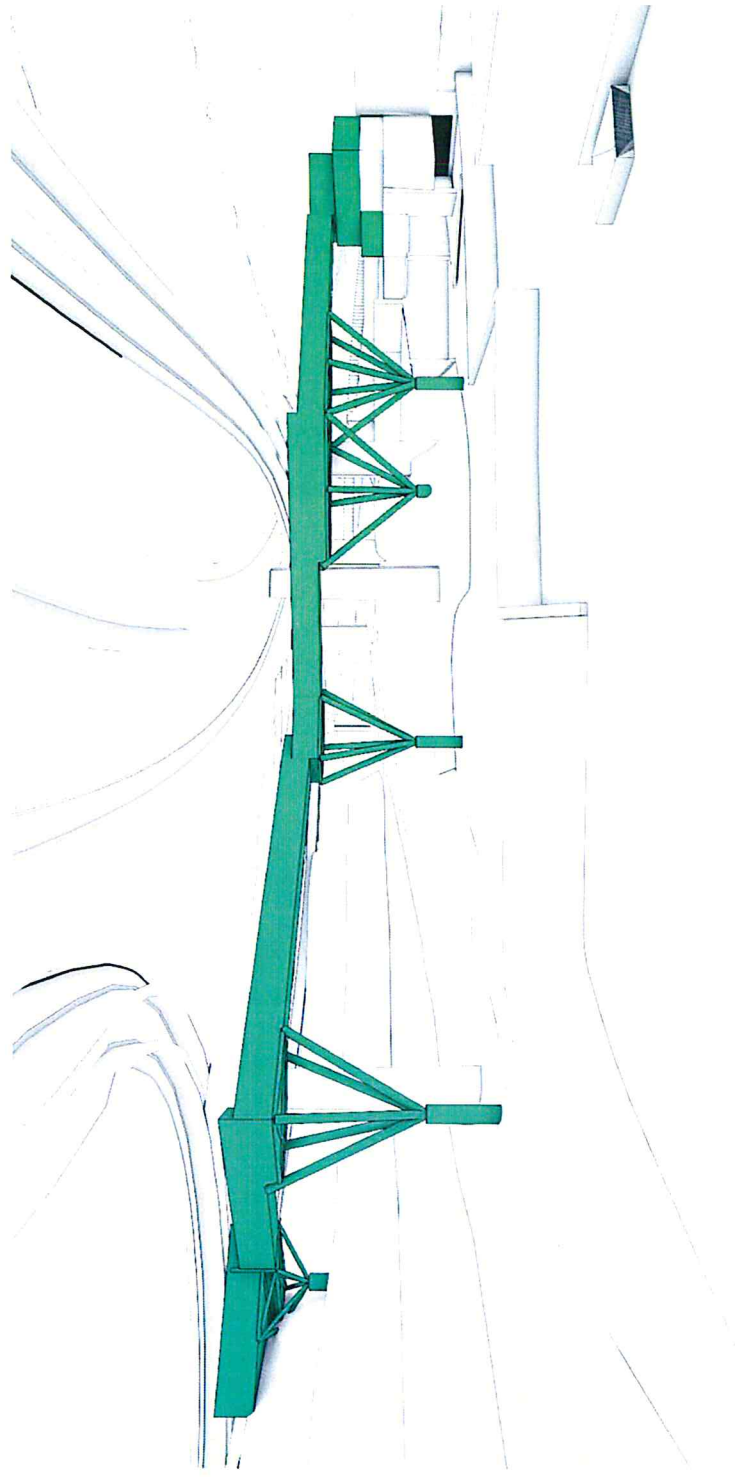
Espace Visiteur Itinéraire d'accès - Rapport descriptif / Spazio Visitatori Percorso di accesso - Relazione descrittiva



tavola_2b - il progetto: la pianta architettonica

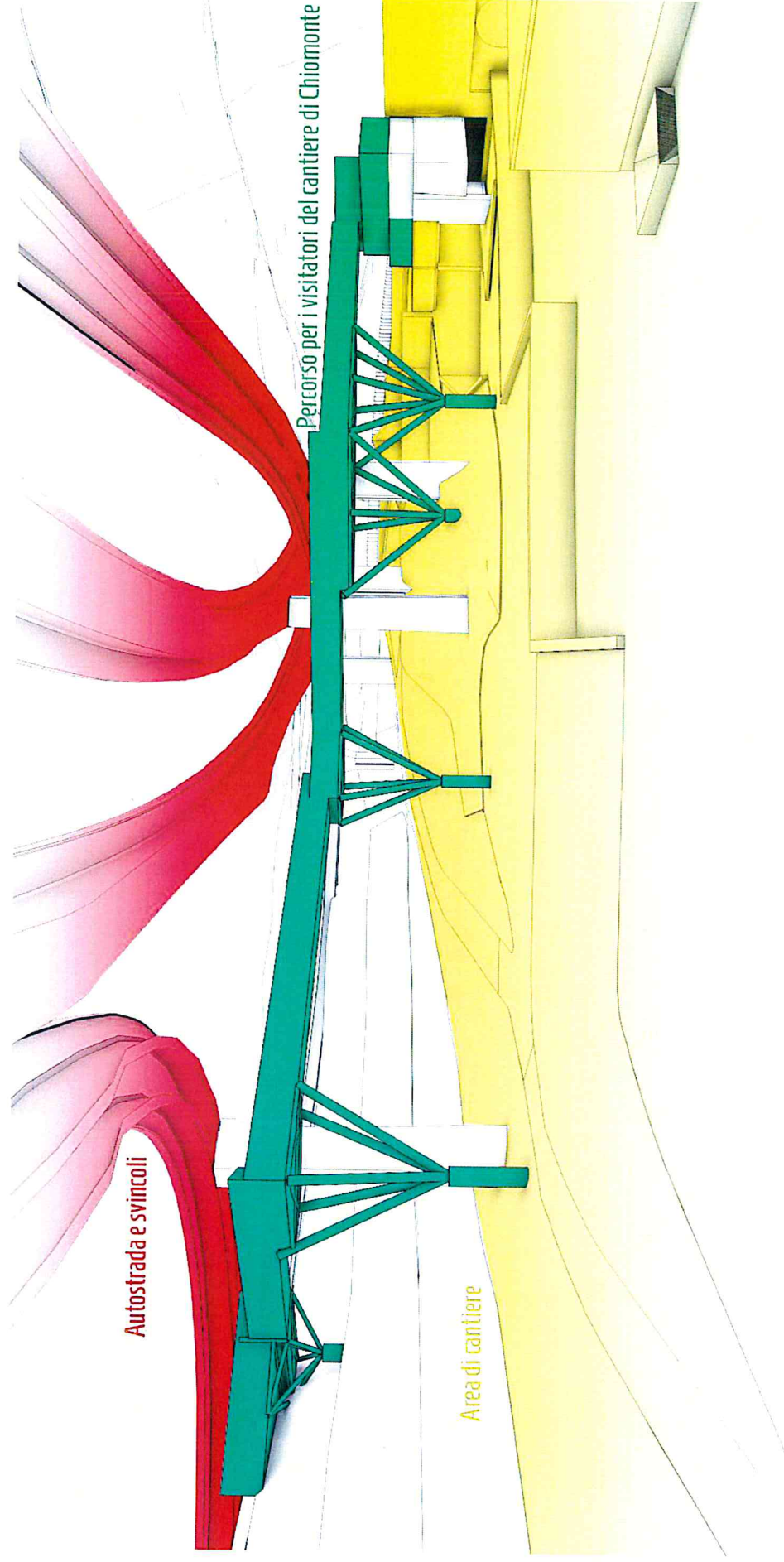
PILASTRI ESISTENTI - PILASTRI DI FUTURA COSTRUZIONE

Espace Visiteur Itinéraire d'accès - Rapport descriptif / Spazio Visitatori Percorso di accesso - Relazione descrittiva



tavola_3 - il progetto: prospetto

Espace Visiteur Itinéraire d'accès - Rapport descriptif / Spazio Visitatori Percorso di accesso - Relazione descrittiva



tavola_4 - il progetto: prospetto architettonico - La separazione dei flussi

PRV_C3A_7837_33-48-02_10-03_Percorso accesso visitatori_0