



strada dei
PARCHIspa
A24 autostrade A25

AUTOSTRAD E A24/A25
ROMA - L'AQUILA - TERAMO / TORANO - PESCARA

**INTERVENTI DI ADEGUAMENTO E
MESSA IN SICUREZZA URGENTE (M.I.S.U.)
DELLE AUTOSTRAD E A24 E A25
ART. 1 COMMA 183 LEGGE 228/2012**

PROGETTO DEFINITIVO

'B': VIADOTTI - INTERVENTI SPECIFICI PER L'ADEGUAMENTO SISMICO
VIADOTTO RAMPA DI SVINCOLO DI TORNIMPARTE
GENERALE

INQUADRAMENTO GENERALE
RELAZIONE SULLA CANTIERIZZAZIONE

COMMESSA	FASE	MACRO OPERA	AMBITO/OPERA	DISCIPLINA	TIPO	PROGR.	REV.	SCALA
242	D	A24	IV005	CAN	RE	001	A	
Rev.	Data	Descrizione				Redatto	Verificato	Approvato
A	Marzo 2018	Emissione				S. Ventura	G. Furlanetto	M. Orlandini

File: 242DA24IV005CANRE001A.DWG

PROJECT MANAGER: Ing. Stefano Ventura

<p>PROGETTAZIONE:</p>  <p>IL DIRETTORE TECNICO (Ing. Marco Orlandini)</p>	<p>IL PROGETTISTA (Ing. Guido Furlanetto)</p> 	<p>COMMITTENTE: LA SOCIETA' CONCESSIONARIA</p>  <p>IL PROCURATORE SPECIALE (Ing. Gabriele Nati)</p>	
--	---	---	--



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE CONCESSIONARIE AUTOSTRADALI

AUTOSTRADA A24

Tratta Tornimparte – L’Aquila Ovest

Adeguamento sismico del viadotto rampa di Tornimparte

RELAZIONE SULLA CANTIERIZZAZIONE



1.	INTRODUZIONE	3
2.	INQUADRAMENTO DELL'AREA ENTRO CUI RICADONO LAVORI	3
3.	FASI DI ESECUZIONE DEI LAVORI	3
4.	CANTIERIZZAZIONE E MODALITA' DI ESECUZIONE	4
5.	PROGRAMMA TEMPORALE E FASI DI ESECUZIONE	5

1. INTRODUZIONE

La presente relazione le cantierizzazioni previste per la realizzazione gli interventi inclusi nel Progetto Definitivo per l'adeguamento sismico del viadotto rampa di Tornimparte, facente parte dello svincolo di Tornimparte al km 85 circa dell'autostrada A24 Roma – L'Aquila – Teramo ovvero:

L'intervento permetterà alle opere di sopportare le sollecitazioni sismiche di cui al D.M. 14 gennaio 2008 e si inserisce nel piano più generale di interventi di adeguamento delle autostrade A24 e A25 che prende le mosse dall'art.1 comma 183 della legge 228/2012. L'autostrada A24 è gestita dalla Società Strada dei Parchi Spa in regime di concessione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

2. INQUADRAMENTO DELL'AREA ENTRO CUI RICADONO LAVORI

L'opera interseca a livelli sfalsati il viadotto S.Onofrio, strutturalmente separato e indipendente e oggetto anch'esso di adeguamento sismico tramite altra progettazione. Per questo motivo è risultato opportuno affrontare la progettazione degli interventi relativi alla rampa bidirezionale di Tornimparte tenendo conto, per quanto possibile, degli interventi e dei tempi previsti nella progettazione del viadotto S.Onofrio.

Il viadotto che ospita la rampa bidirezionale dello svincolo di Tornimparte, (individuato nel catasto autostradale come opera IV005) alla progressiva km 85 dell'autostrada A24 Roma – L'Aquila - Teramo, insiste sul valico S.Rocco, a quota 1100m slm, il punto più alto del tracciato autostradale che attraversando l'Appennino collega Roma a L'Aquila e Teramo. Lo svincolo con stazione di pedaggio di Tornimparte consente di raggiungere l'abitato di Tornimparte e di collegare rapidamente la stazione sciistica di Campo Felice. Sulla rampa bidirezionale avvengono i flussi che tramite il casello di Tornimparte permettono di entrare in autostrada in direzione Roma e di uscire dall'autostrada provenendo dall'Aquila. Tale rampa è prevalentemente su di un viadotto la cui geometria ricalca la tipica forma a chiocciola di uno svincolo "a trombetta".

Il viadotto Rampa di Svincolo di Tornimparte si trova nel territorio del Comune di Tornimparte, nella Provincia dell'Aquila, nella Regione Abruzzo ed è gestito dalla Società Strada dei Parchi spa, Concessionaria dell'Autostrada A24.

3. FASI DI ESECUZIONE DEI LAVORI

I lavori saranno eseguiti chiudendo in diversi momenti parti dell'autostrada e del casello di Tornimparte. In particolare, come mostrato nel cronoprogramma allegato al progetto, l'autostrada (asse principale) sarà soggetta a chiusure di corsia (riduzioni) per il primo mese e mezzo e per i due mesi finali, mentre è prevista la completa chiusura di carreggiata (deviazione) per i rimanenti sei mesi e mezzo circa. Il casello rimarrà sempre operativo per i primi tre mesi e per gli ultimi due, mentre per i cinque mesi rimanenti vedrà due rampe interrotte e quindi la sua funzionalità sarà limitata alle rampa in uscita dall'autostrada provenienza Roma e in entrata in autostrada direzione L'Aquila.

Le lavorazioni saranno affrontate con una Fase 0 preliminare a basso impatto sul traffico e procederanno portando in parallelo due tipi di attività:

- Attività fuori traffico (costruzione del rilevato a partire dal basso, con contestuale spostamento del torrente)

- Attività interferenti con il traffico (realizzazione del sottovia autostradale in due fasi – via DX e via SX – demolizione tratti artificiali della galleria S.Rocco via SX, realizzazione corsia di accelerazione e innesti rampe sull'esistente).

Infine le attività di finitura e completamento vedranno alcune temporanee interferenze con il traffico.

Per ridurre al minimo i disagi alla viabilità autostradale, i cantieri dovranno essere per quanto possibile coordinati con gli altri lavori in programma nella stessa area. La presente progettazione ha concepito le fasi lavorative più critiche (interferenti con il traffico e non differibili) contenendole nel limite dei dodici mesi per carreggiata già previsti per l'esecuzione delle fasi lavorative di altri interventi previsti nella tratta. In tal modo qualora i cantieri risultassero contemporanei sarebbe più agevole coordinarne le fasi.

Si evidenzia che le aree oggetto di intervento interessano nuove aree di acquisizione. Sono necessarie attività preliminari di bonifica ordigni bellici e di ispezione archeologica.

4. CANTIERIZZAZIONE E MODALITA' DI ESECUZIONE

Si evidenzia un'area (A1) principale fissa e permanente per tutta la durata dei lavori destinata alla cantierizzazione. Questa area logistica, destinata al parcheggio e alla manutenzione dei mezzi d'opera, allo stoccaggio di parte dei materiali, collocata a valle del viadotto S.Onofrio, al riparo da eventuali cadute di materiali dal viadotto stesso è utilizzabile anche come area direzionale, destinata al campo base con uffici, inclusi gli uffici della Direzione Lavori, parcheggi e spogliatoi; si segnala che la configurazione di queste aree deve essere precisata al momento della progettazione esecutiva e dell'affidamento dei lavori in quanto le stesse aree possono essere destinate ad ospitare aree di cantiere di altri lavori concomitanti (S. Onofrio).

Si definiscono una serie di aree di cantiere temporanee (D1,D2, D3 e D4), legate alla fasizzazione del cantiere da utilizzare per il deposito temporaneo dei materiali. Piste idonee dovranno essere realizzate per la costruzione del rilevato a partire dall'area prossima all'alveo del rio e per raggiungere il viadotto esistente per la demolizione (P4), oltre a riattivare alcune piste esistenti (P1,P2,P3).

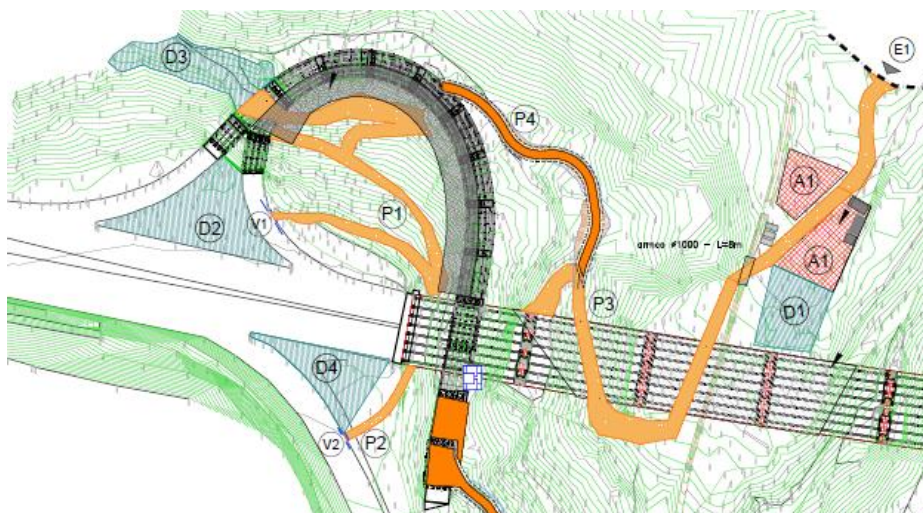


Figura 1 : cantierizzazione

Per la demolizione degli impalcati esistenti è previsto lo svaro dell'impalcato con mezzi idonei (autogru), l'impiego di mezzi demolitori meccanici per i fusti delle pile.

Le parti demolite in parti più grandi dovranno essere trasportate in apposito luogo di riduzione e infine condotte a discarica previa separazione per tutti i casi in cui non sia previsto o non sia possibile il riutilizzo in cantiere del materiale demolito.

La parte destinata alle attività di cantiere in autostrada è limitata alla carreggiata chiusa al traffico, mentre la carreggiata riservata al traffico può essere utilizzata solo eccezionalmente, temporaneamente ed in orario notturno previa autorizzazione del Gestore dell'autostrada e con le precauzioni di sicurezza e di servizio per gli utenti di volta in volta definite dal Gestore stesso. L'organizzazione della parte di autostrada destinata al traffico con barriere provvisorie tipo New Jersey e delineatori flessibili alti e i presidi destinati alla sicurezza degli utenti, alla segnalazione delle testate, alla sorveglianza da remoto e alla guardiania della segnaletica sono considerati nel piano di sicurezza.

5. PROGRAMMA TEMPORALE E FASI DI ESECUZIONE

La realizzazione dell'opera è organizzata in fasi studiate in modo tale da rendere possibile l'esecuzione delle lavorazioni inducendo il minor impatto possibile sul traffico e sui tempi totali di realizzazione dei lavori, tenuto conto che il lavoro è per sua natura fortemente impattante, comportando la completa demolizione di una rampa autostradale. Le fasi sono articolate secondo la struttura di realizzazione del lavoro (WBS) presentata nel cronoprogramma allegato al progetto che prevede 300 giorni naturali e consecutivi (circa 10 mesi) per la realizzazione completa dell'opera. Tale programma è stato costruito per poter essere integrato con altre iniziative analoghe programmate sulla stessa tratta.

Le fasi e i relativi impatti sul traffico autostradale sono descritte nel cronoprogramma allegato al progetto.

Tutte le fasi sono ultimate dai relativi collaudi tecnici.