



strada dei  
**PARCHI**spa  
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  
INTERFERENZE E SOTTOSERVIZI

RELAZIONE SULLE INTERFERENZE

COMMESSA	FASE	MACRO OPERA	AMBITO/OPERA	DISCIPLINA	TIPO	PROGR.	REV.	SCALA
242	D	A24	IV005	INT	RE	001	A	

Rev.	Data	Descrizione	Redatto	Verificato	Approvato
A	Marzo 2018	Emissione	S. Ventura	G. Furlanetto	M. Orlandini

File: 242DA24IV005INTRE001A.DWG

PROJECT MANAGER: Ing. Stefano Ventura

PROGETTAZIONE:



IL DIRETTORE TECNICO  
(Ing. Marco Orlandini)

IL PROGETTISTA  
(Ing. Guido Furlanetto)



COMMITTENTE:  
LA SOCIETA' CONCESSIONARIA



IL PROCURATORE SPECIALE  
(Ing. Gabriele Nati)



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**

## **Viadotto rampa di Tornimparte**

### **Adeguamento sismico**

#### **RELAZIONE SULLE INTERFERENZE**

<b>1.</b>	<b>PREMESSA</b>	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>INTERFERENZE ESISTENTI</b>	<b>4</b>
<b>3.</b>	<b>DESCRIZIONE DEL LAVORO E RISOLUZIONE DELLE INTERFERENZE</b>	<b>6</b>
<b>4.</b>	<b>PROGRAMMA TEMPORALE DEI LAVORI E DELLE INTERFERENZE</b>	<b>6</b>

## 1. PREMESSA

La presente relazione illustra gli interventi previsti per la risoluzione delle interferenze necessaria all'esecuzione dei lavori di rinforzo strutturale progettati per l'adeguamento sismico del viadotto rampa di Tornimparte, alla progressiva km 85 dell'autostrada A24 Roma – L'Aquila - Teramo, che permetterà all'opera di sopportare le sollecitazioni sismiche di cui al D.M. 14 gennaio 2008.



**Figura 1: Vista Viadotto S. Onofrio e della rampa di svincolo di Tornimparte**

il viadotto che ospita la rampa di svincolo di Tornimparte, (individuato nel catasto autostradale come opera IV005) insiste sul valico S.Rocco, a quota 1100m slm, il punto più alto del tracciato autostradale, gestito dalla Concessionaria autostradale Strada dei Parchi spa, 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. Tale svincolo interessa, sottopassandolo, il viadotto autostradale S.Onofrio.

L'opera oggetto di adeguamento, il viadotto Rampa di Svincolo di Tornimparte, si trova nel territorio del Comune di Tornimparte, nella Provincia dell'Aquila, Regione Abruzzo e fa parte della lista di opere d'arte su cui eseguire con estrema urgenza gli interventi di adeguamento sismico rientrando nella categoria con Tempo di Intervento  $T_{int} < 5$  secondo i risultati dello studio sulla vulnerabilità sismica commissionato dalla Società Strada dei Parchi spa, Concessionaria dell'Autostrada A24.

Le interferenze e la loro risoluzione sono diffusamente illustrate in apposito elaborato grafico allegato al progetto.

## 2. INTERFERENZE ESISTENTI

Il viadotto S.Onofrio è stato realizzato con l'asse principale dell'autostrada A24, alla fine degli anni '60. Successivamente, negli anni '80, è stato realizzato lo svincolo di Tornimparte e il relativo viadotto della rampa bidirezionale di svincolo. Le interferenze individuate riguardano:

- Il viadotto S.Onofrio, l'asse viario autostradale, lo svincolo e il traffico che li interessa.
- La linea di dorsale Fibra Ottica (Telecom + Strada dei Parchi "SdP") che corre lungo la via sinistra dell'autostrada. Tale interferenza verrà risolta in fase di cantiere con puntellamento e intubamento provvisorio e ricollocamento a fine lavori;
- La linea principale telefonica 7bcp (SdP) che corre lungo la via destra dell'autostrada (fig. 2);
- Le linee di alimentazione e dati per il PMV a bandiera presente in via sinistra prima dell'uscita Tornimparte;
- La linea e i pali di illuminazione delle rampe di svincolo;
- Il sistema di drenaggio dell'intera area dello svincolo;
- Il sistema di allontanamento delle acque di pompaggio della galleria S. Rocco;
- Il sistema viabilistico ordinario esterno al casello di Tornimparte (via Roma – dal casello all'abitato di Tornimparte – fig.3);

Si riporta in basso una planimetria che descrive le interferenze esistenti nell'area del casello e dell'autostrada oggetto dei lavori (fig. 4):



**Figura 2 viadotto S .Onofrio, via destra (canaletta 7bcp)**



Figura 3: inquadramento complessivo dello svincolo

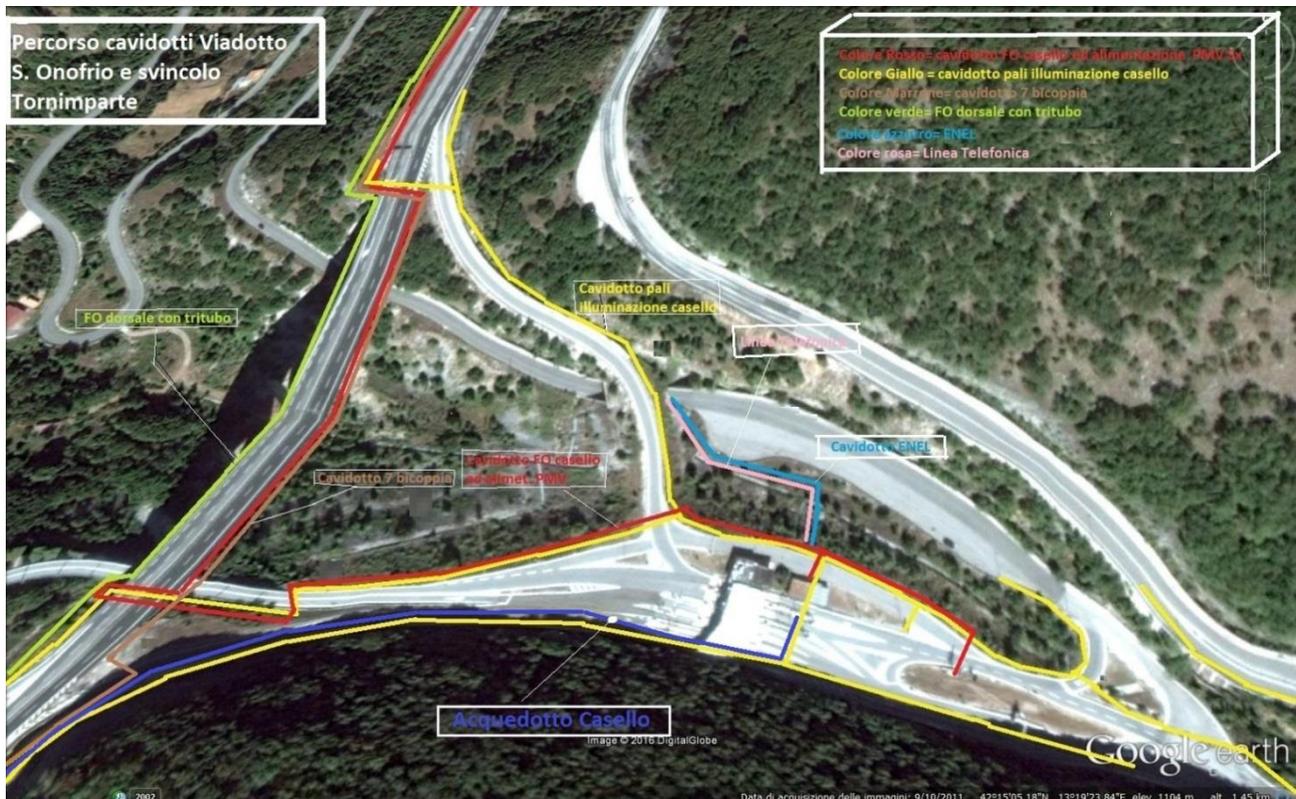


Figura 4: interferenze esistenti

### 3. DESCRIZIONE DEL LAVORO E RISOLUZIONE DELLE INTERFERENZE

L'intervento prevede l'adeguamento sismico del viadotto rampa di svincolo di Tornimparte. Tale scopo è articolato nei seguenti argomenti principali e nella conseguente struttura di scomposizione del lavoro:

- 1) Completa demolizione dell'attuale viadotto rampa di svincolo di Tornimparte, inclusi elementi strutturali verticali e sua sostituzione con una nuova rampa bidirezionale con tratti unidirezionali (rampa A e rampaB, da L'Aquila e per Roma rispettivamente) in posizione traslata rispetto all'attuale e costruita su rilevato. Ciò comporta il temporaneo smantellamento degli impanti esistenti presso tali zone (illuminazione dello svincolo, tratti di cavidotto);
- 2) realizzazione del sistema di trattamento delle acque meteoriche che interessano la piattaforma delle rampe di svincolo ed il tratto di A24 compreso tra il viadotto S. Onofrio e la galleria S.Rocco. La realizzazione dell'impianto di trattamento comporta la modifica dell'attuale sistema di drenaggio di piattaforma mediante il convogliamento in un unico punto in cui è presente l'impianto di trattamento, oggetto di altra progettazione e altro appalto.

### 4. PROGRAMMA TEMPORALE DEI LAVORI E DELLE INTERFERENZE

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 sostituzione del piano viabile del viadotto di svincolo. Le fasi sono articolate secondo la struttura di realizzazione del lavoro presentata nel cronoprogramma allegata al progetto che prevede tre fasi principali e 300 giorni naturali e consecutivi (circa 10 mesi) per la realizzazione completa dell'opera, di cui due mesi per finiture e completamenti non impattanti sul traffico. La chiusura parziale del casello ha una durata prevista di circa quattro mesi e mezzo.

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

All'avvio dei lavori, parallelamente alle attività di realizzazione piste e opere propedeutiche (paratie sottovia, adeguamento fosso) verranno tracciati, scoperti e posti in tubazioni provvisorie adeguatamente protette e segnalate le linee impiantistiche che attualmente impegnano il tratto dei lavori, ovvero: dorsale FO, linea 7bcp, linee dati ed alimentazione PMV. E' importante che prima dell'avvio dei lavori venga concordata con Telecom la modalità di protezione dei cavi in F.O. e che questa sia attuata entro i primi due mesi dall'avvio dei lavori.

Anche per le linee 7bcp e PMV interessate dai lavori presso le spalle saranno collocate in provvisorio su palificata a intubate entro elementi di protezione;

Gli impianti di illuminazione dovranno essere smontati per essere successivamente installati nella nuova configurazione.

Entro il termine dei lavori le linee collocate in posizione provvisoria dovranno essere ripristinate sull'asse autostradale principale, nella nuova posizione.

La durata totale della deviazione delle dorsali principali è quindi stimata pari a sei mesi circa

(dipendentemente dall'effettiva deviazione sul percorso provvisorio dei cavi).

La rete di drenaggio e il collegamento all'impianto di trattamento viene realizzato in coda ai lavori.

L'importo per la risoluzione delle interferenze viene stimato in base ai costi per la realizzazione delle linee provvisorie e per il loro smantellamento.

Il rio Raio, che costituisce l'interferenza naturale principale, viene permanentemente deviato come diffusamente descritto negli elaborati allegati al progetto.