

C.A.P. S.p.A.
Concessioni Autostradali Piemontesi S.p.A.

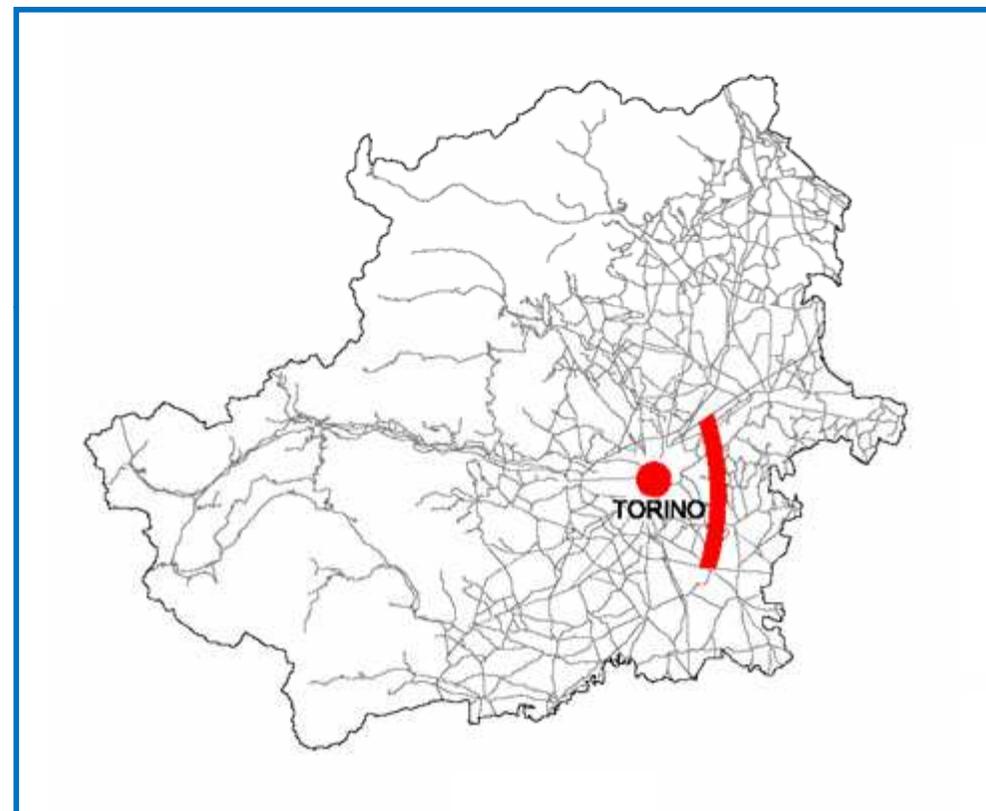


**Presentazione dello Studio di fattibilità della Tangenziale Est di Torino
finalizzato alla pubblicazione del bando di gara di project financing**

II° incontro tecnico con le amministrazioni interessate dal tracciato

Torino, 28 Gennaio 2010 ore 10.30

MODIFICHE, INTEGRAZIONI ED APPROFONDIMENTI ALLO STUDIO DI PREFATTIBILITA' REDATTO DAL POLITECNICO DI TORINO



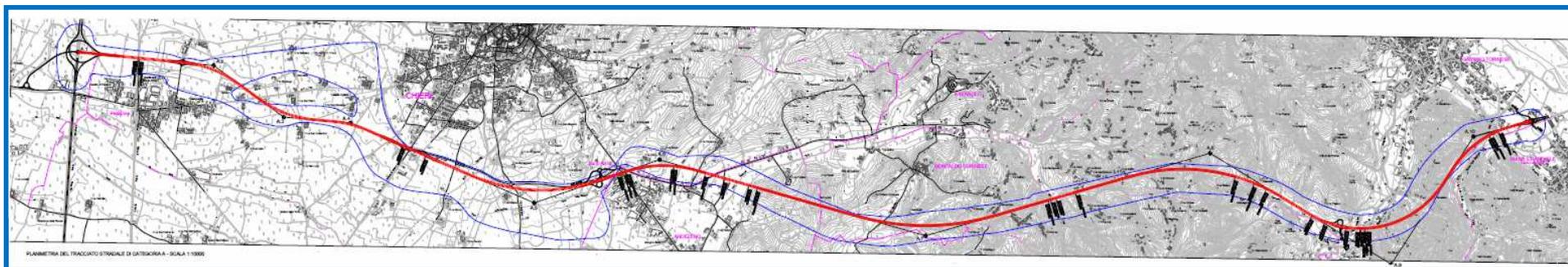
1. Cap s.p.a. nasce nel 2008 come società mista tra Anas e Regione Piemonte con il compito di realizzare alcuni interventi, tra cui la Tangenziale Est di Torino e Corso Marche, utilizzando lo strumento del Project Financing.

2. L'infrastruttura che verrà messa a bando per la ricerca di un promotore finanziario, sarà un opera autostradale, con sezione di tipo A, pedaggiata, con un sistema di tipo chiuso.

3. La fase progettuale di studio di fattibilità che Cap sta' predisponendo è un approfondimento ed un aggiornamento dello studio di PRE-FATTIBILITA' realizzato dal Politecnico di Torino, che ha individuato un corridoio condiviso e due tracciati differenti, uno autostradale di tipo A, l'altro extraurbano principale di tipo B.

4. Il Politecnico, tra gli altri elementi più propri ad un livello di approfondimento di FATTIBILITA', non ha dunque approfondito il posizionamento delle barriere di esazione.

- 1. Istruttoria e verifica tecnica dello STUDIO DI PREFATTIBILITA' redatto dal Politecnico di Torino***
- 2. Incontri con i Comuni interessati dall'intervento e raccolta di pareri ed esigenze provenienti dal territorio***
- 3. Analisi ed approfondimento tecnico circa la fattibilità delle esigenze espresse dall'ambito locale***
- 4. Proposte integrative allo STUDIO DI PREFATTIBILITA' del Politecnico di Torino***



Corridoio e Tracciato della TANGENZIALE EST proposto nello STUDIO DI PREFATTIBILITA' del Politecnico di Torino

5. Verifica delle proposte di CAP sulle carte ambientali

Sovrapponendo il nuovo tracciato proposto, di seguito illustrato in dettaglio, alle carte tematiche ambientali, non sono state evidenziate interferenze paesaggistiche e territoriali rispetto al precedente studio di prefattibilità.

Le carte analizzate sono:

- Carta del rischio e delle presenze archeologiche**
- Carta dei beni artistici, architettonici, culturali e del paesaggio**
- Carta dell'uso del suolo**
- Carta dell'assetto del paesaggio**
- Carta dei vincoli e delle tutele**
- Carta di sintesi delle criticità ambientali**

6. Verifica delle proposte di CAP sulla base dei sondaggi geognostici realizzati:

Sono stati conclusi i sondaggi lungo il tracciato e i risultati emersi possono essere così sintetizzati:

1. in generale la falda superficiale acquifera sospesa a circa 3 m dal piano campagna è ininfluente rispetto a quella presente ad oltre 60 m di profondità; per tale ragione è ipotizzabile l'adozione di una livelletta che consente dei tratti notevoli in trincea così da mitigare la nuova infrastruttura.

2. per tutta la lunghezza del tracciato, la parte superficiale di terreno, fino a 19 m dalla superficie è composta da sabbia limosa e da limo argilloso; di conseguenza le opere d'arte saranno progettate su pali la cui profondità scaturirà dalle risultanze emerse dalle prove di laboratorio.

3. in tutti i tratti in cui è stata ipotizzata una galleria naturale, i sondaggi hanno rilevato che dalla fascia compresa tra i 3,80 e i 7,00 (a seconda delle zone) fino a raggiungere i 100 m di profondità, il terreno è costituito da marne argillose.

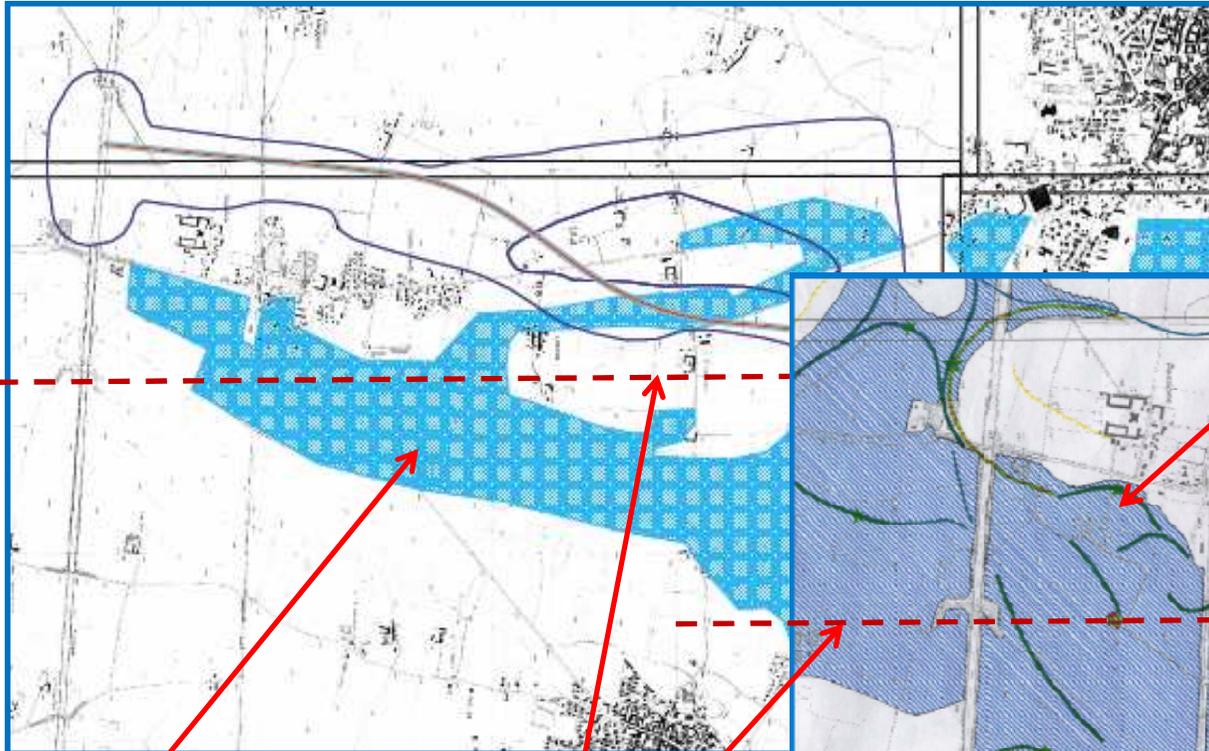
Sono stati studiati i seguenti ambiti locali:

- **POIRINO – CHIERI**
- **CHIERI**
- **ANDEZENO**
- **MONTALDO – MARENTINO**
- **GASSINO – RIVALBA –SCIOLZE**
- **GASSINO – SAN RAFFAELE CIMENA**

evidenziando :

- **Criticità emerse e richieste pervenute da parte delle amministrazioni**
- **Analisi su cartografia tematica**
- **Confronto tra i tracciati planimetrico e longitudinale di Pre-Fattibilità e di Fattibilità**
- **Vantaggi emersi dal nuovo livello di approfondimento progettuale**

L'Amministrazione di Chieri ha richiesto di valutare lo spostamento ad est del tracciato, per favorire l'allontanamento dall'abitato di Pessione.



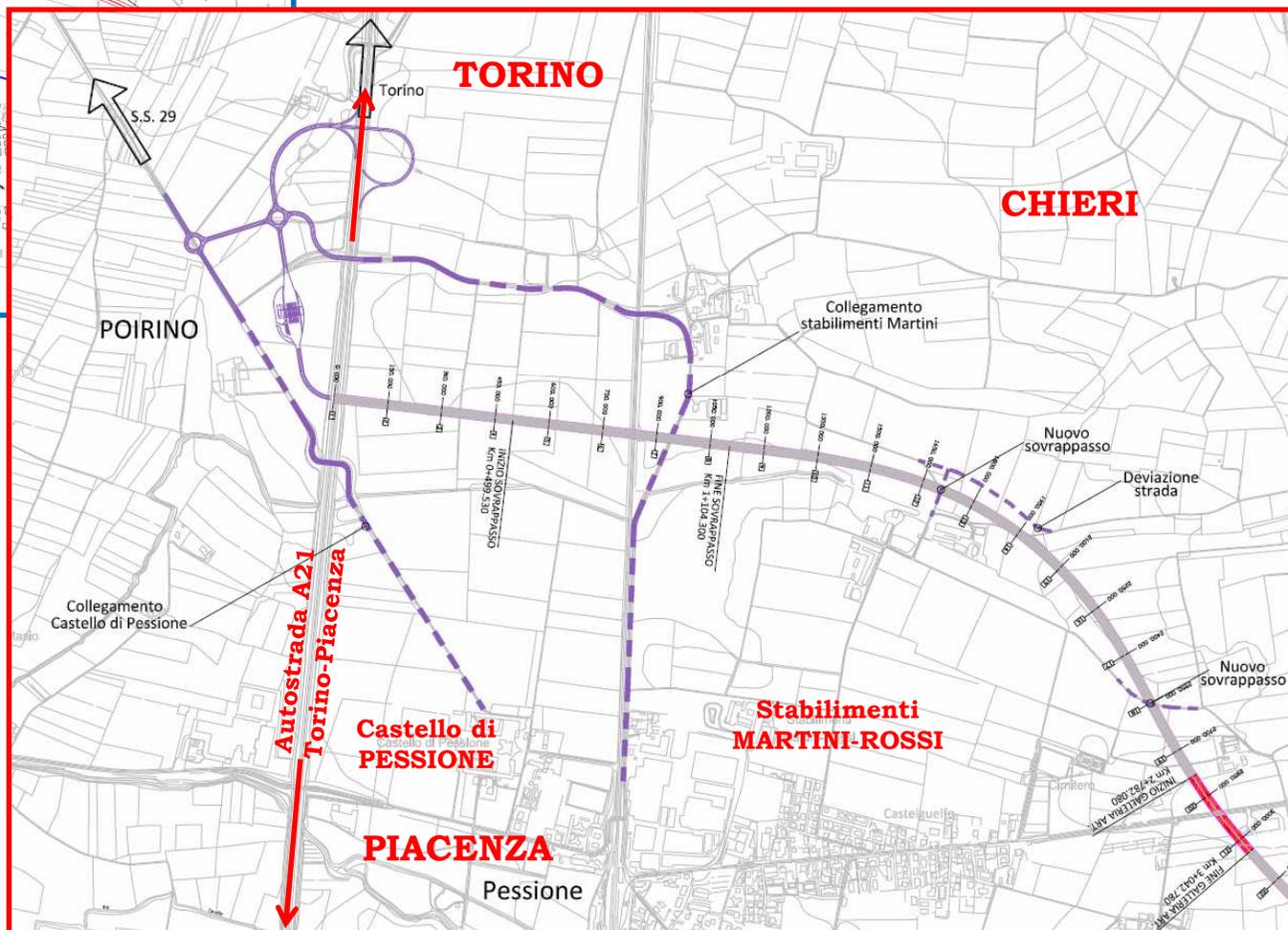
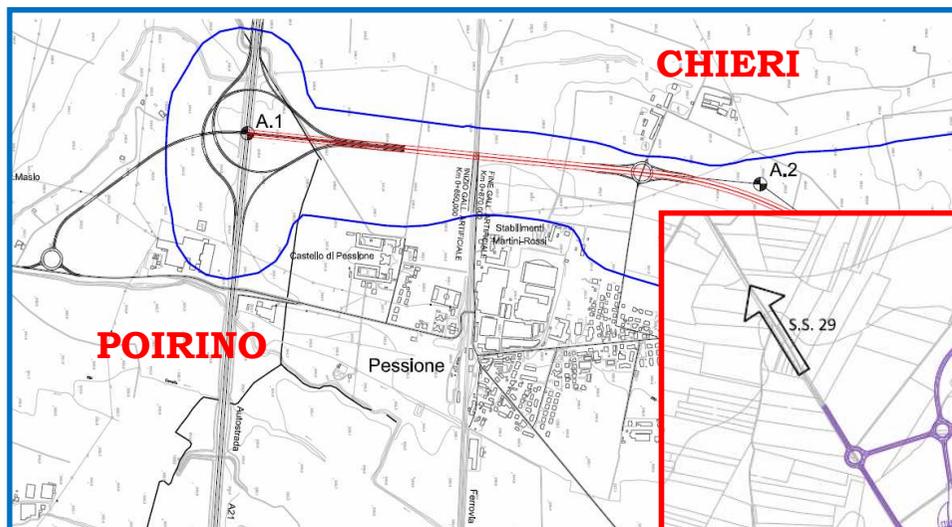
Le carte del rischio idrogeologico analizzate hanno evidenziato che le aree oggetto della richiesta sono soggette ad esondazione, dunque lo spostamento richiesto non è fattibile.

Aree soggette ad esondazione

Asse di spostamento del tracciato ad est di Pessione



Soluzione ipotizzata dallo Studio di Pre-fattibilità



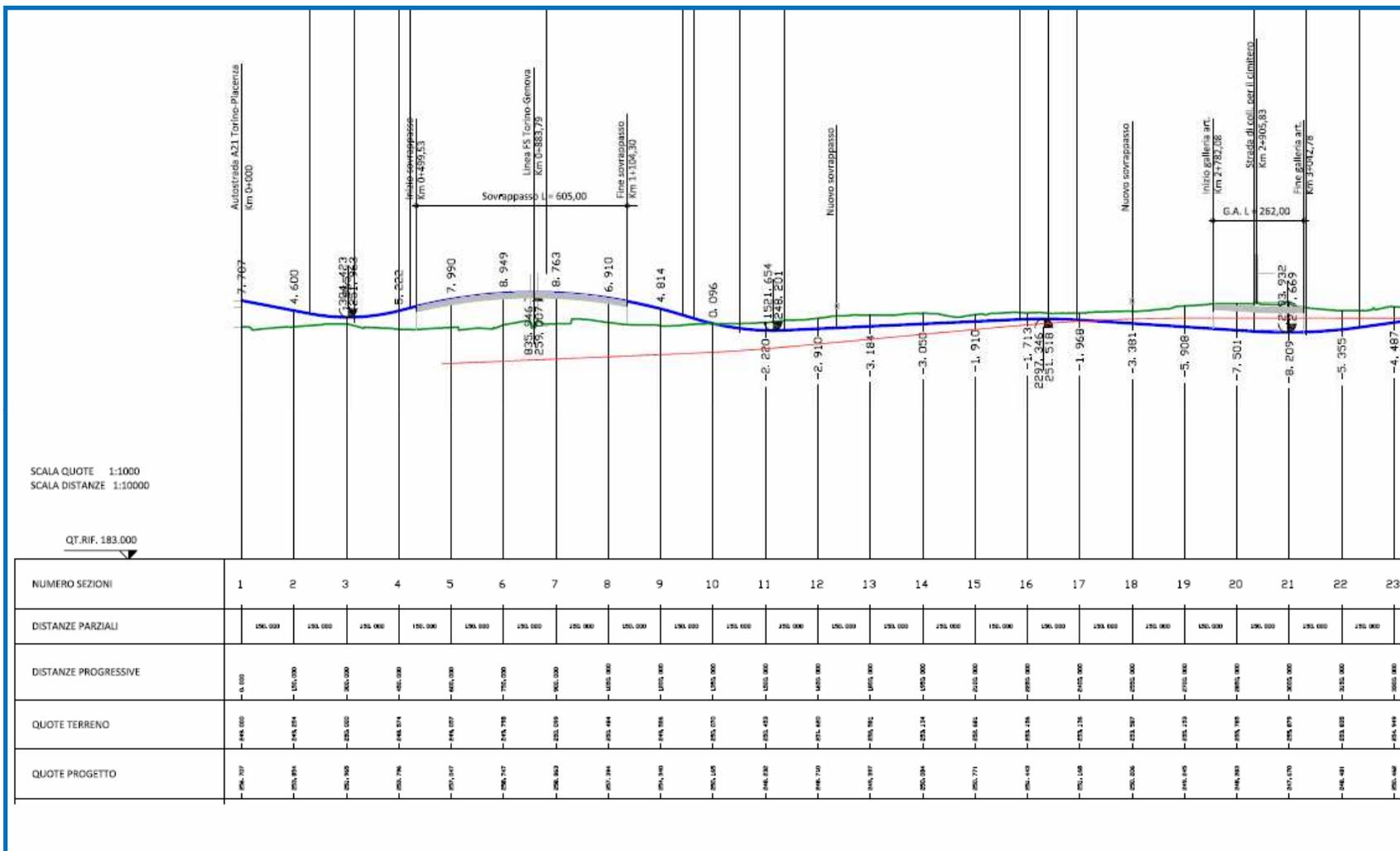
Soluzione ipotizzata da CAP

1. Interconnessione con Autostrada A21 e posizionamento barriera di esazione
2. Collegamento con stabilimenti Martini-Rossi
3. Collegamento con la S.S. 29
4. Collegamento con Castello di Pessione

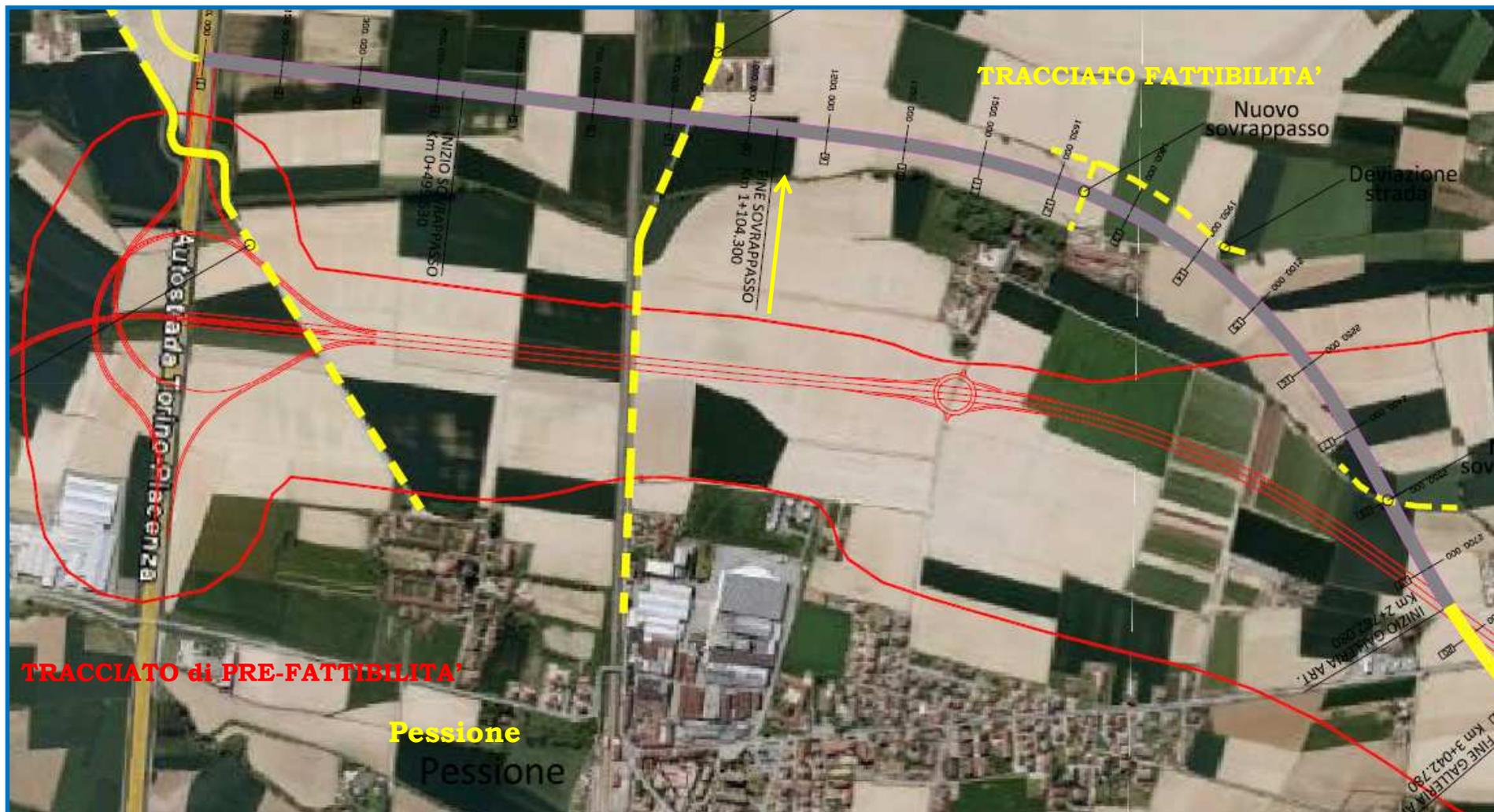
COMUNI DI POIRINO-CHIERI: Confronto fra i tracciati



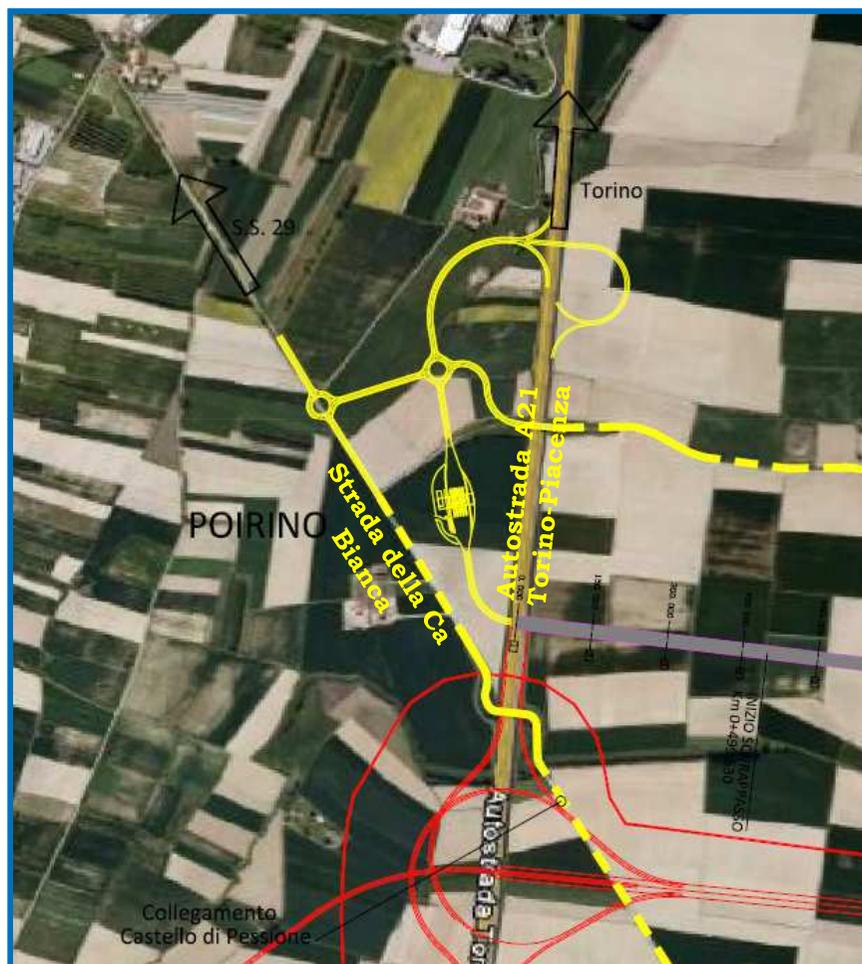
COMUNI DI POIRINO-CHIERI: Confronto fra i profili longitudinali



1. Allontanamento del tracciato dall'abitato di Pessione



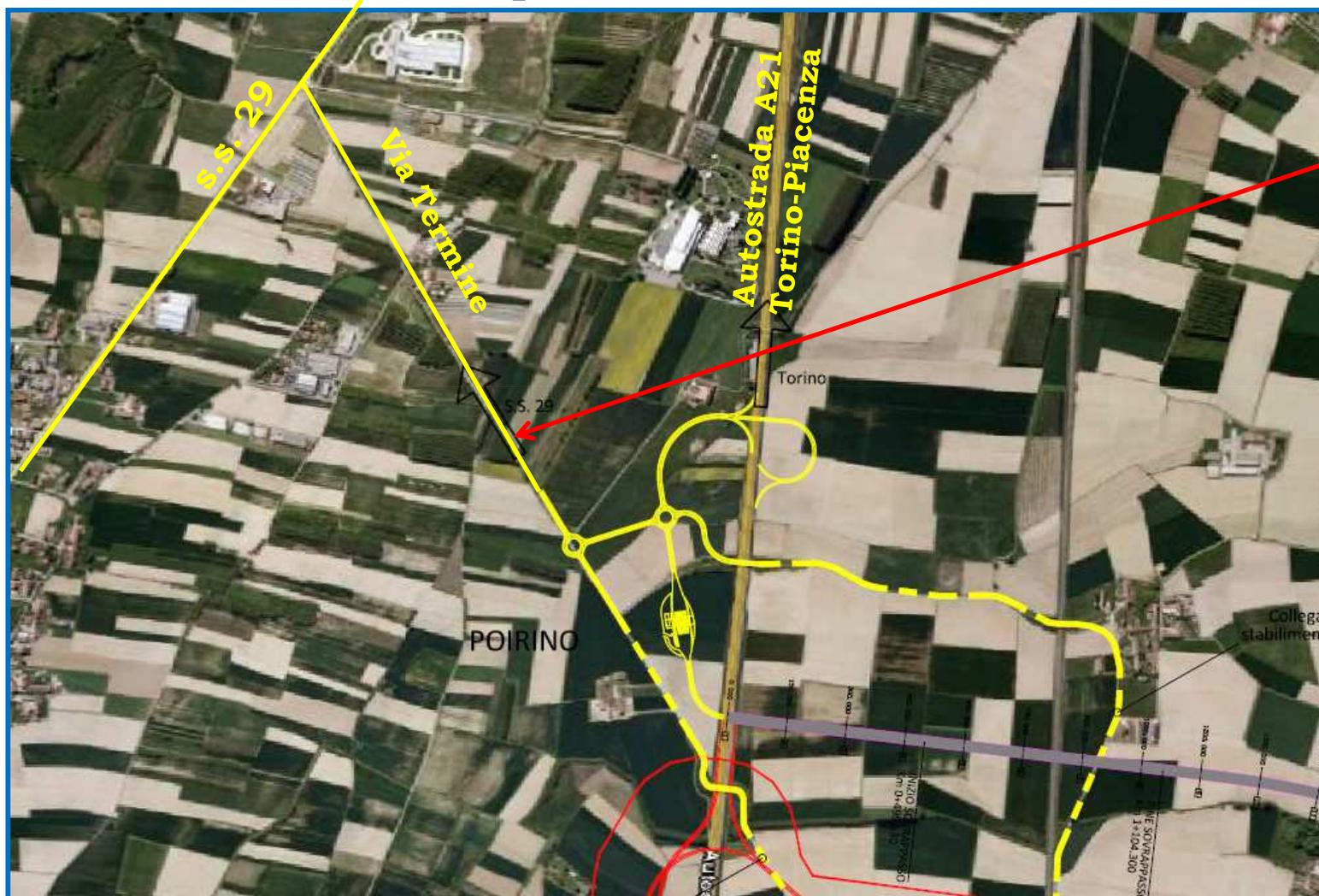
2. Interconnessione con Autostrada A21 con posizionamento barriera di esazione per sistema di pedaggio chiuso



3. Collegamento diretto con le nuove aree degli stabilimenti Martini-Rossi che eviterebbero l'attraversamento dell'ingente flusso di veicoli pesanti all'abitato di Pessione



4. Collegamento diretto con S.S. 29, miglioramento dell'accessibilità con la rete locale di viabilità e possibile nuovo attrattore di traffico



COLLEGAMENTO

5. Collegamento diretto con il Castello di Pessione: nuove opportunità di fruizione turistica e culturale

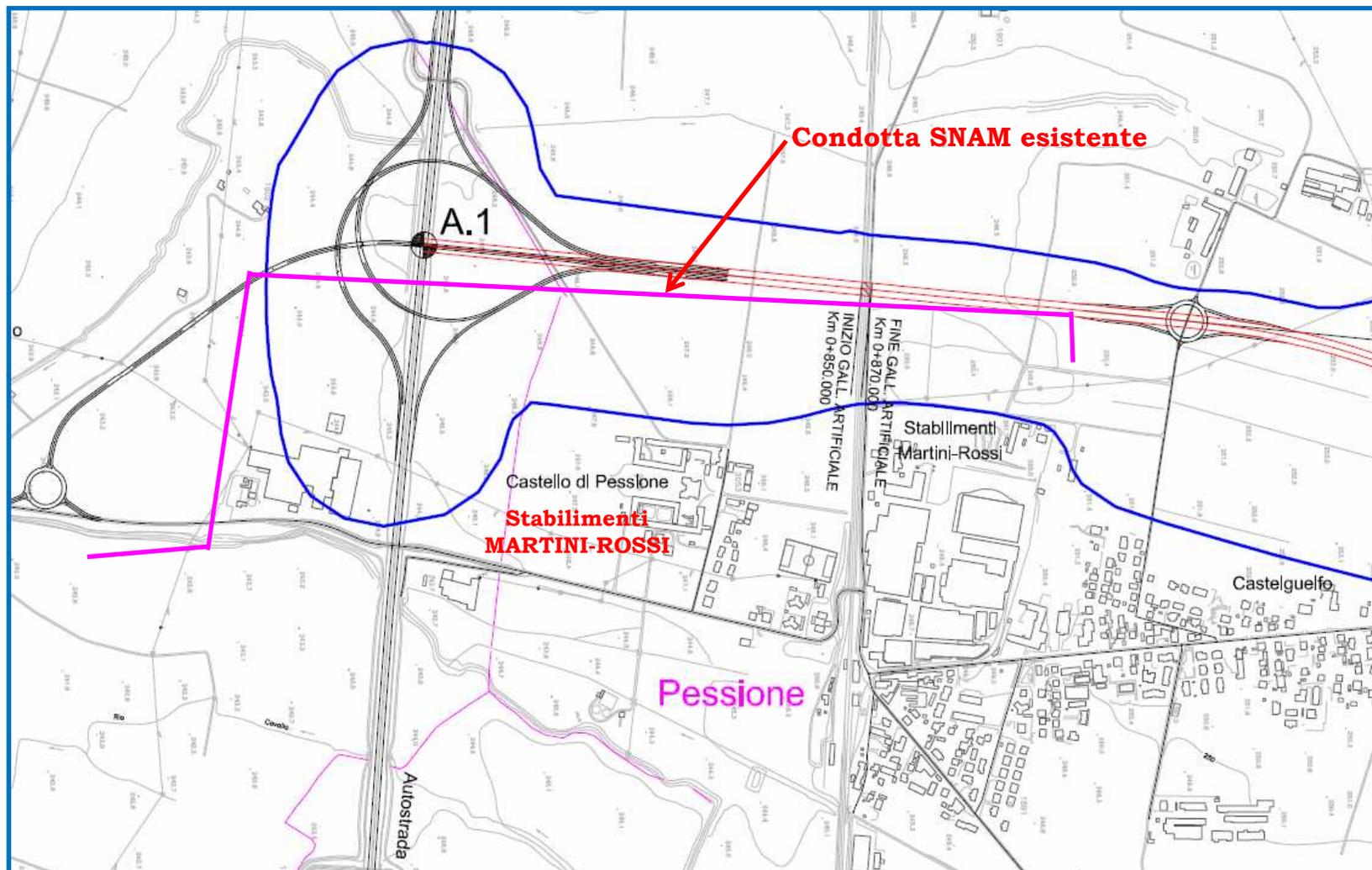


COLLEGAMENTO

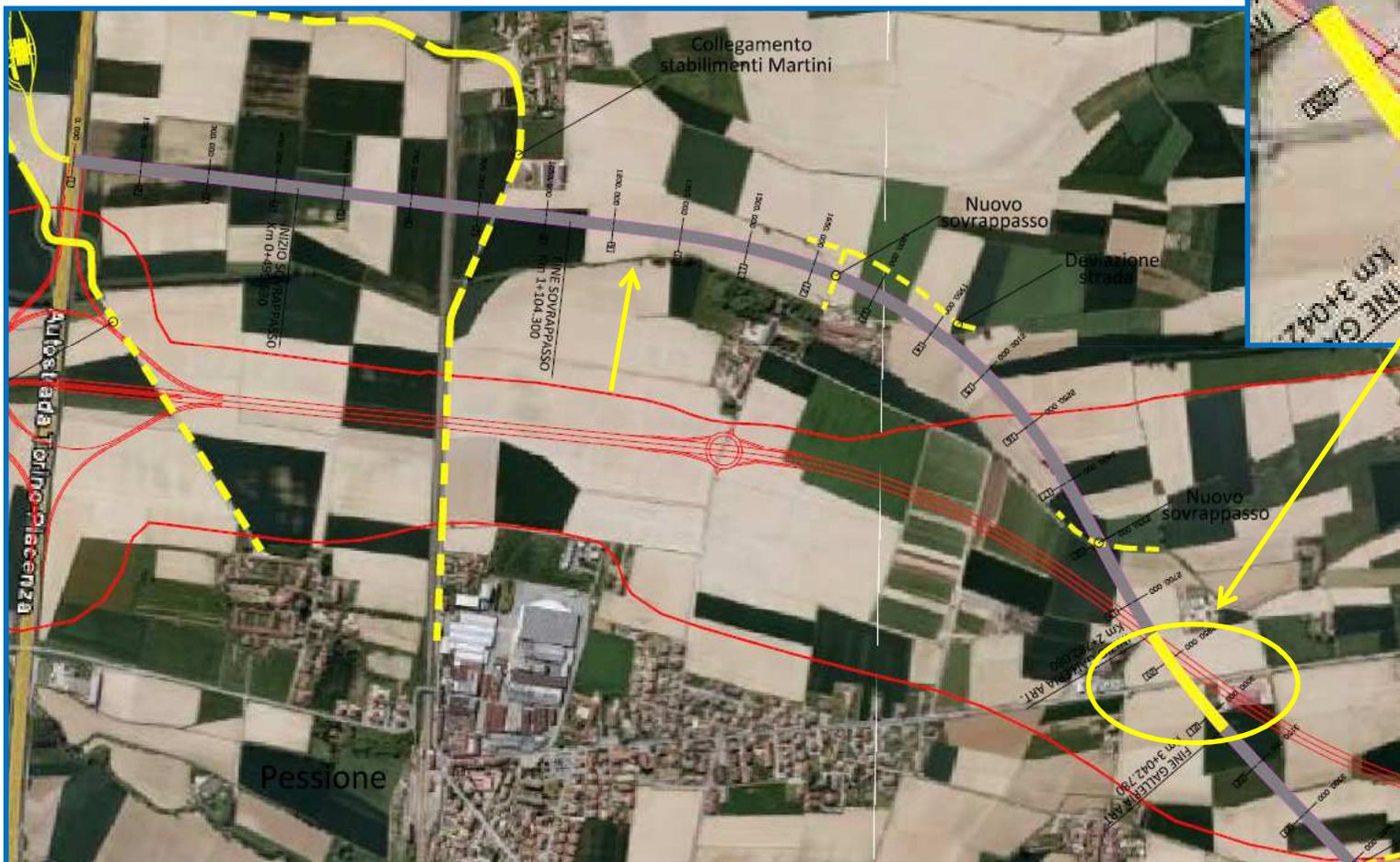
6. Attraversamento di aree già condivise con l'Amministrazione

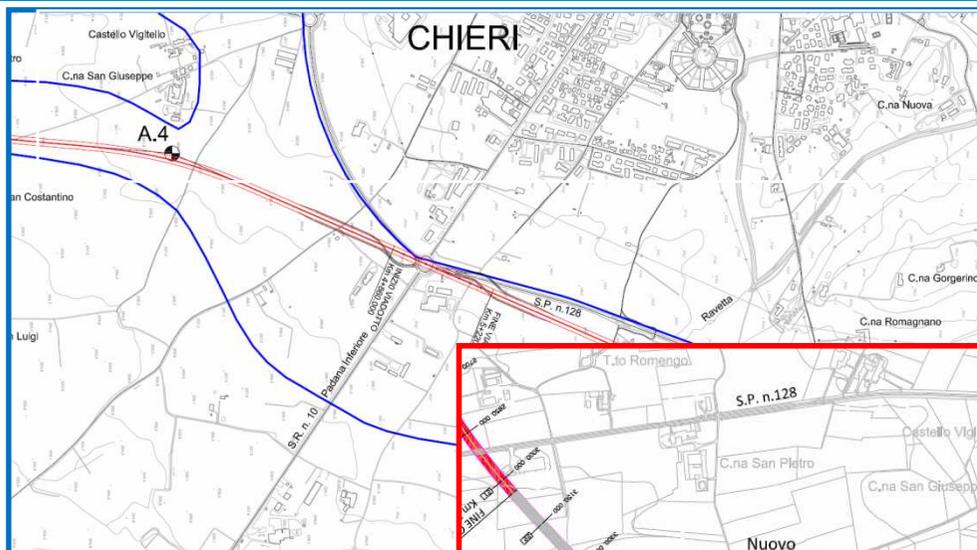


7. Eliminazione di un'importante interferenza tra il tracciato ed una condotta della SNAM



8. Conservazione di un fabbricato nel Comune di Chieri, che con il vecchio tracciato doveva essere demolito

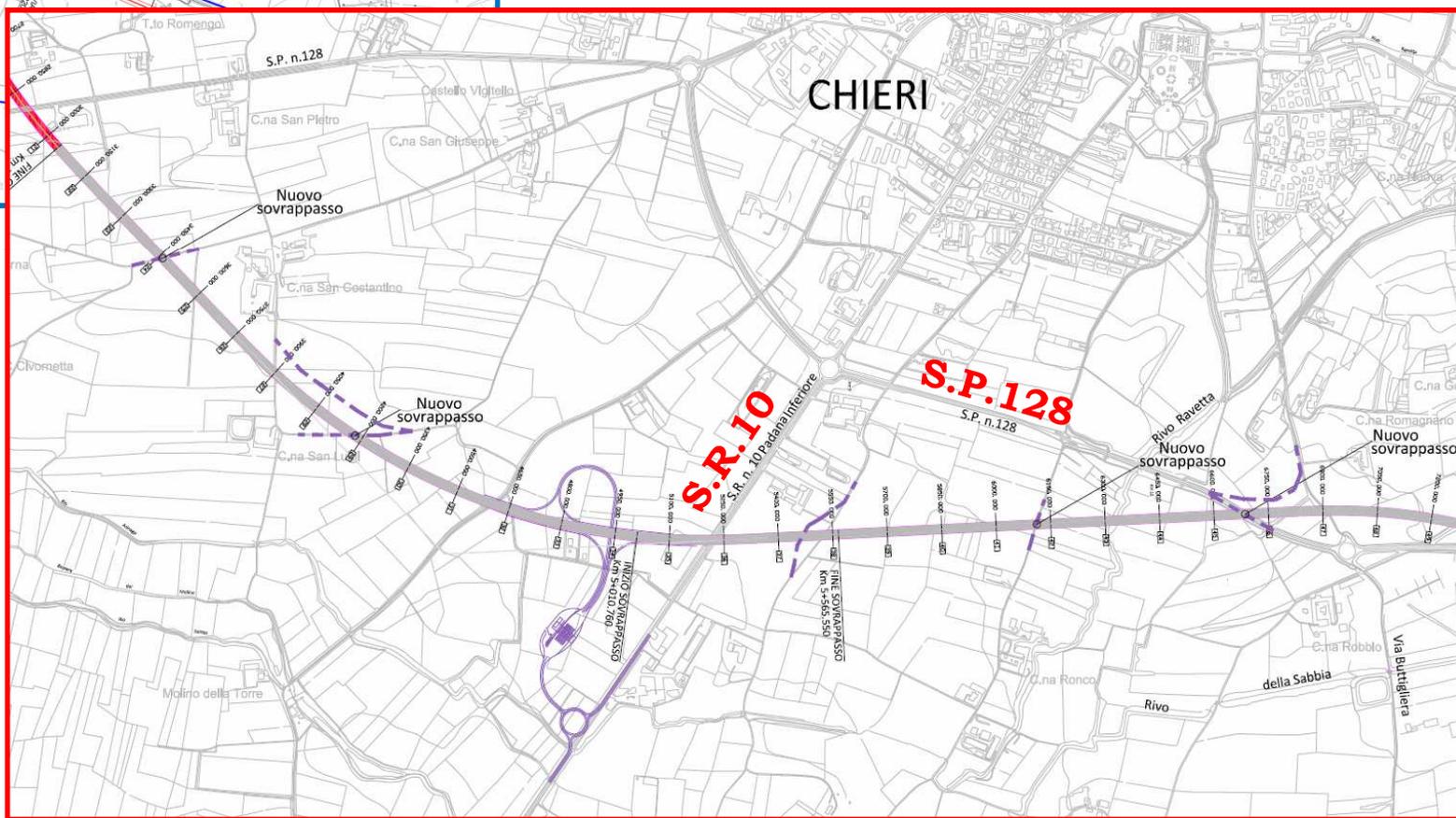


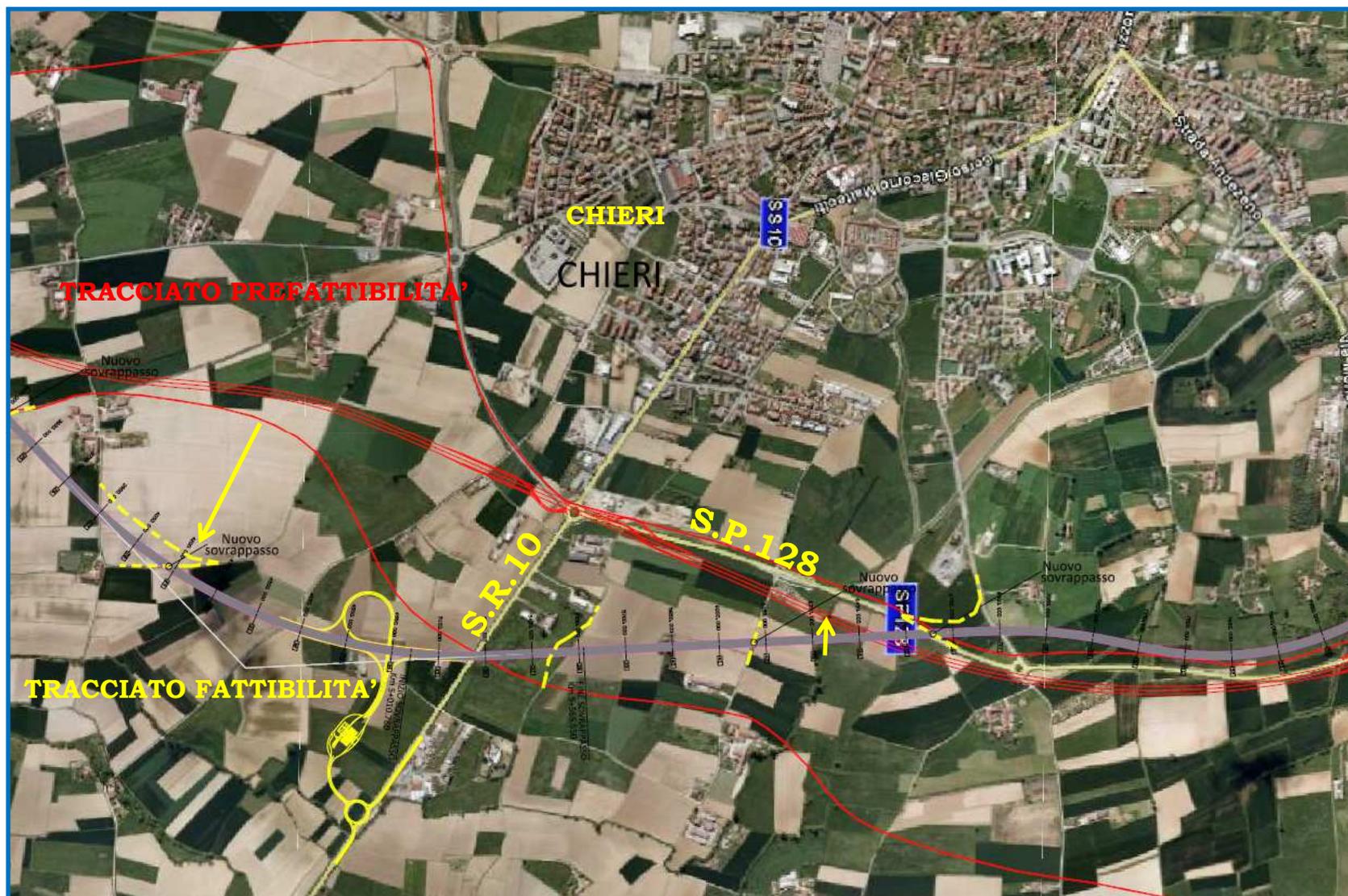


Soluzione ipotizzata dallo Studio di Pre-fattibilità

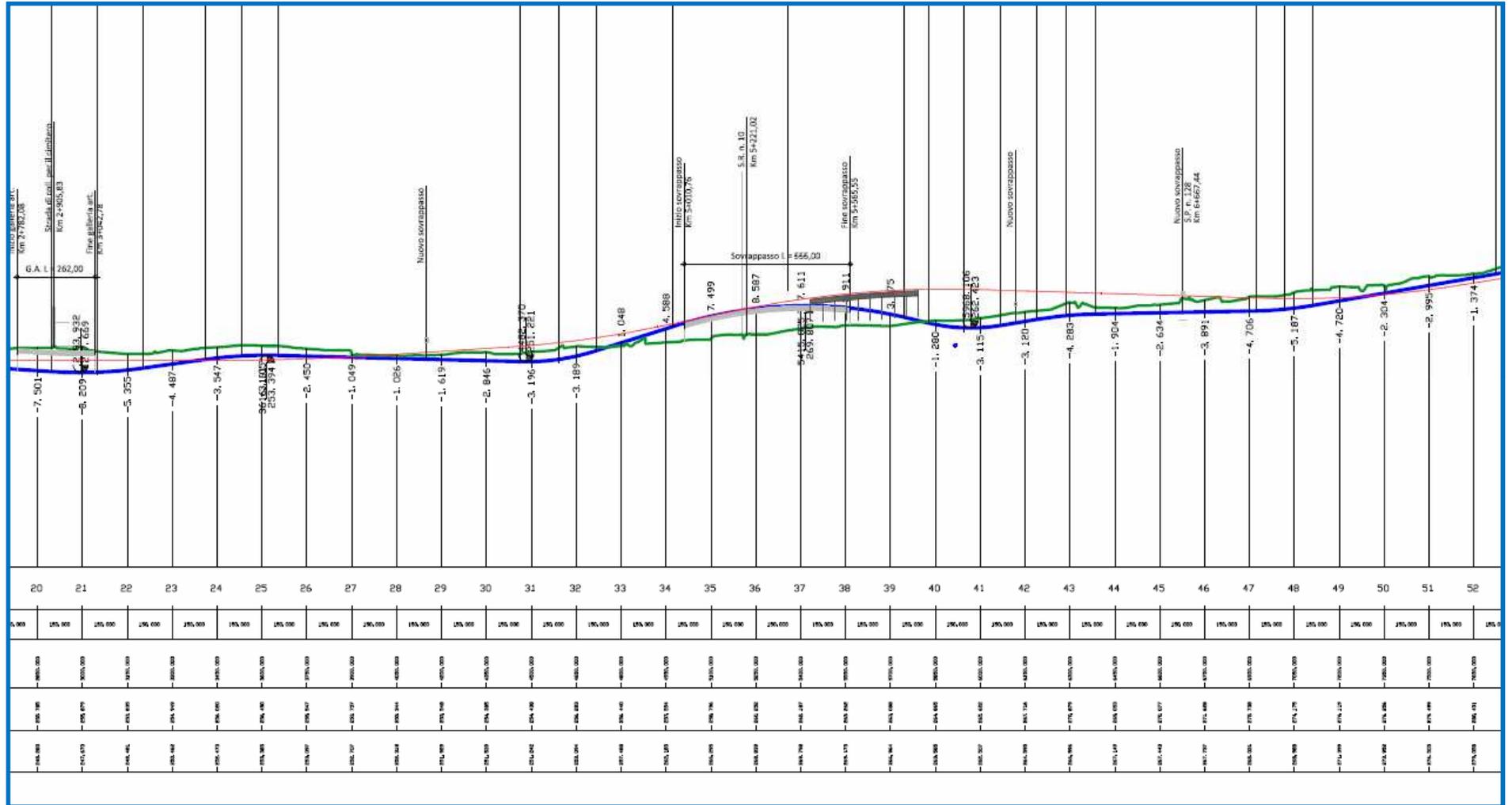
Soluzione ipotizzata da CAP

- 1. Allontanamento del tracciato dagli abitati di Chieri ed Andezeno**
- 2. Nuovo Svincolo con la S.R. 10**
- 3. Eliminazione interferenza con S.P. 128**
- 4. Eliminazione Svincolo Sant' Anna**

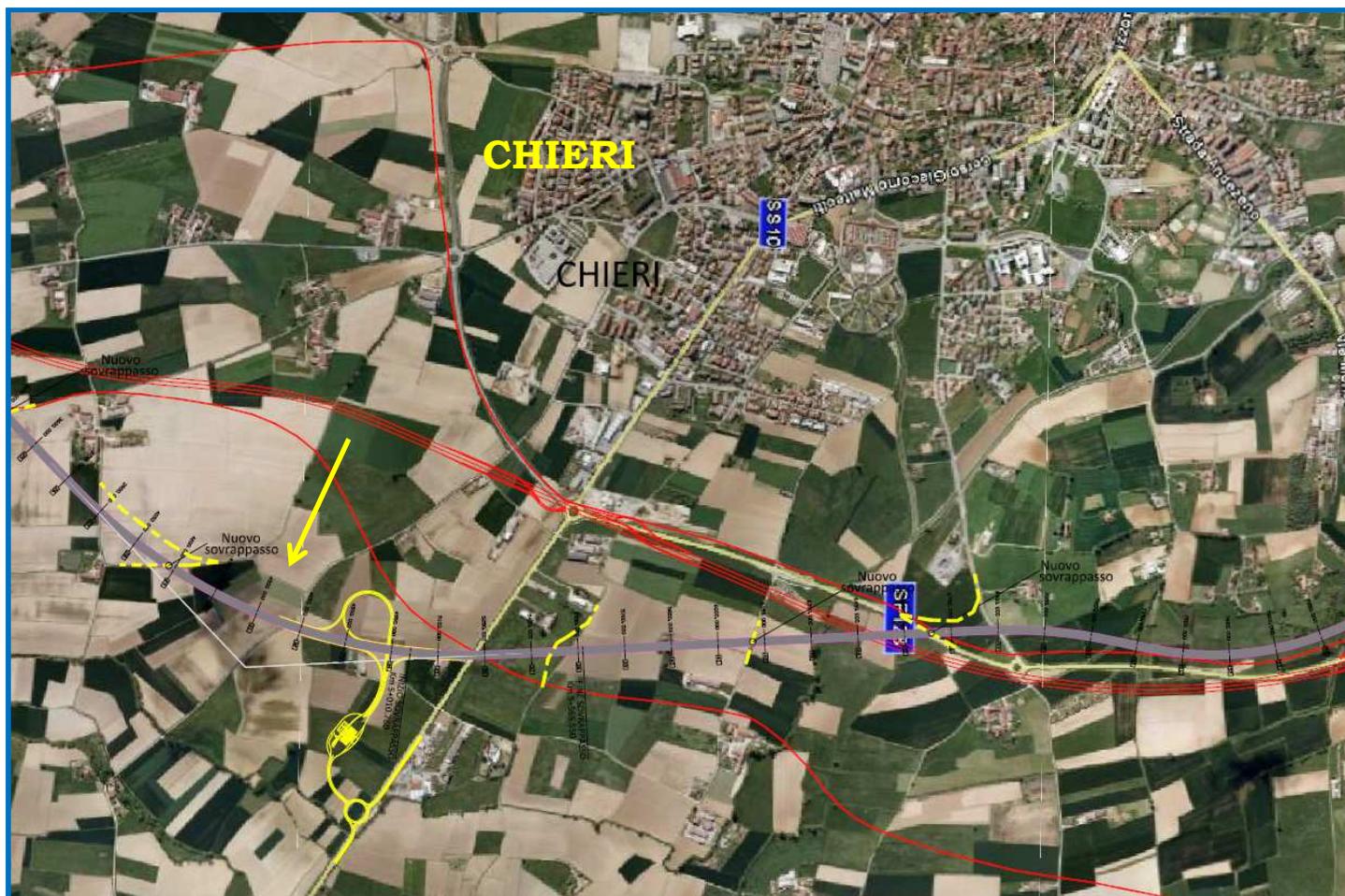




COMUNE DI CHIERI: Confronto fra i profili longitudinali



1. Allontanamento del tracciato dall'abitato di Chieri in corrispondenza di un'area di espansione produttiva



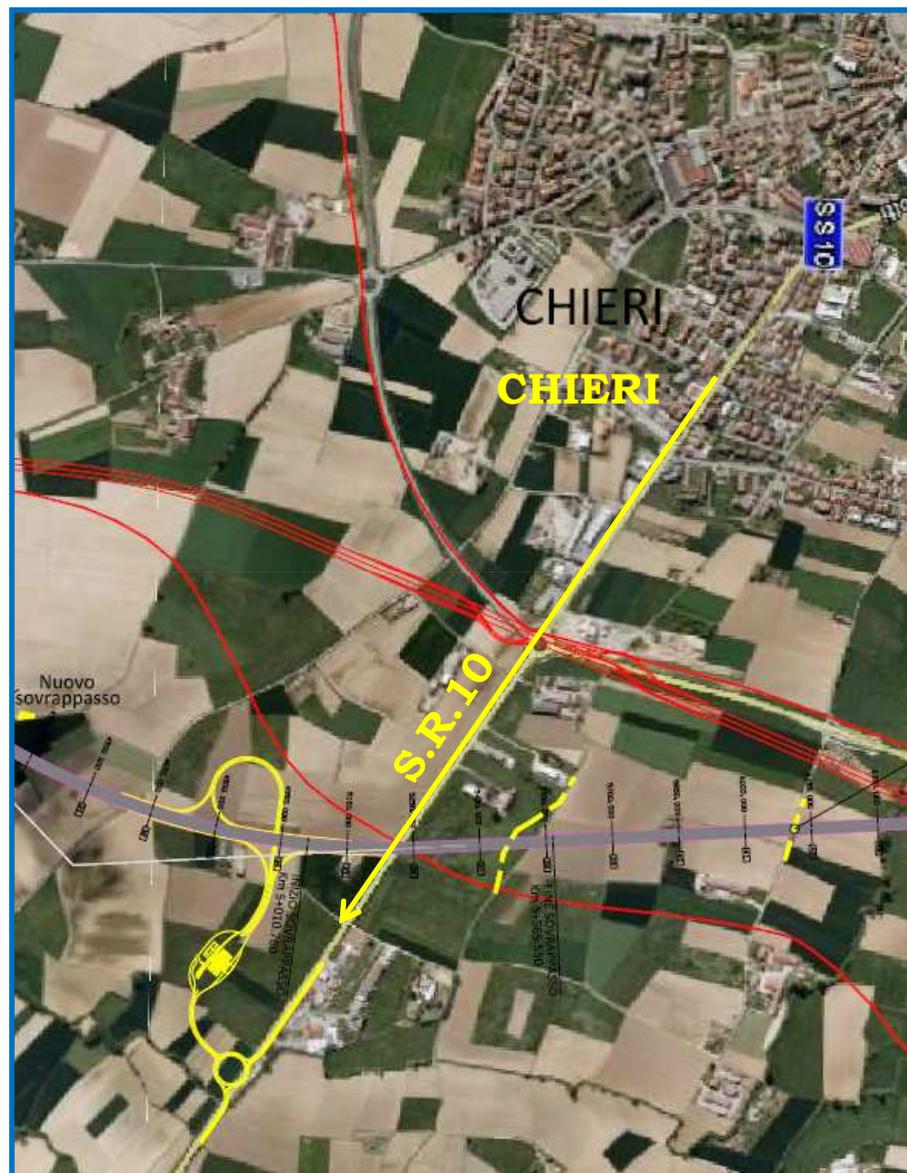
2. Riposizionamento dello svincolo e del casello di pedaggio sulla S.R. 10

La nuova localizzazione favorisce:

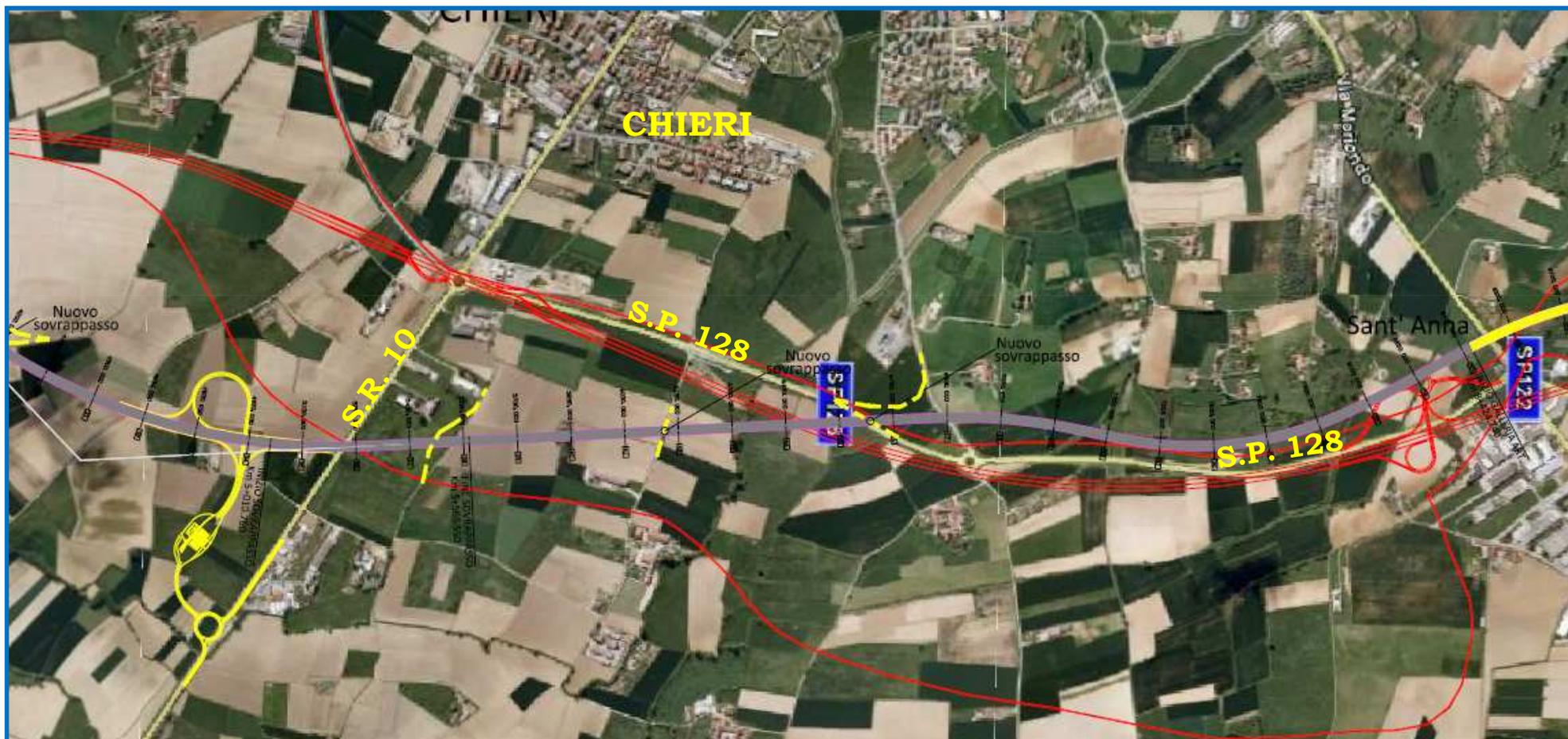
- **Miglioramento dell'accessibilità all'autostrada dall'abitato di Chieri e dalla sua area produttiva, senza limitare possibili iniziative di nuove espansioni.**

(Chieri rappresenta il maggiore generatore ed attrattore di traffico, tra i Comuni posizionati sul tracciato della nuova arteria).

- **Miglioramento dell'accessibilità all'autostrada da parte delle aree limitrofe che selezioneranno il percorso più breve di adduzione all'autostrada, utilizzando una viabilità ordinaria da poco riqualificata.**



3. Eliminazione dell'interferenza con la S.P. 128, di difficile gestione, soprattutto in fase di cantierizzazione della nuova infrastruttura



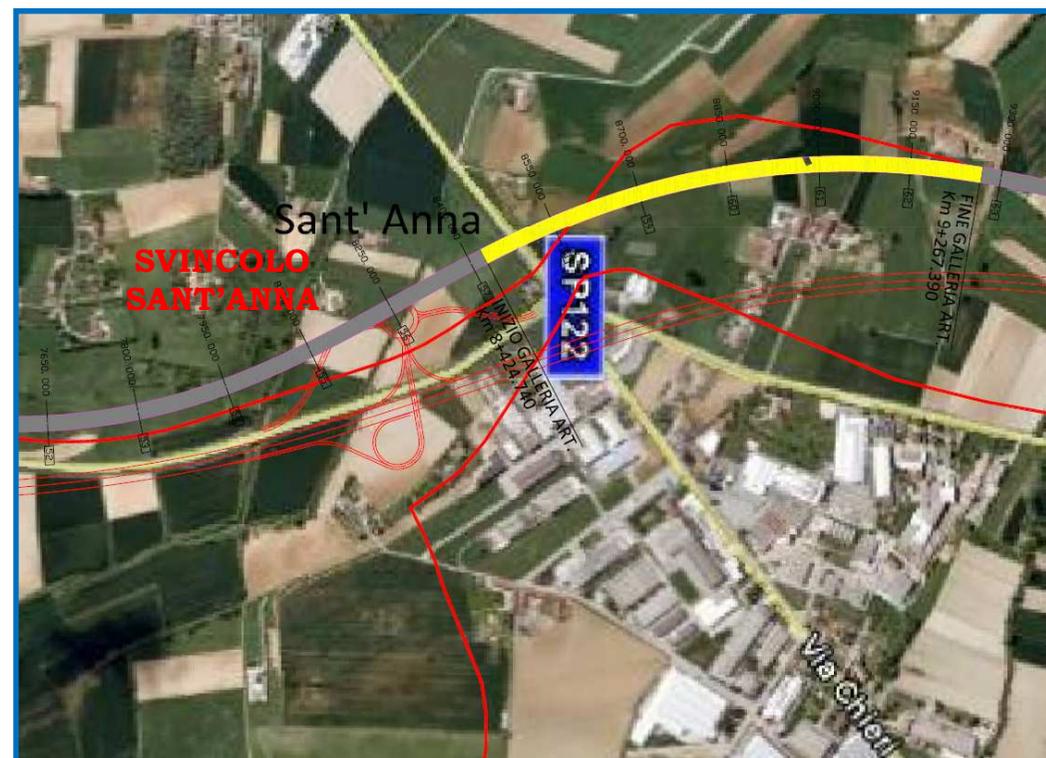
4. Eliminazione Svincolo Sant'Anna:

La realizzazione di uno svincolo dotato di casello di pedaggio, presenta, nella localizzazione Sant'Anna diverse criticità.

In prima istanza realizzare un nuovo casello, completo di tutti i collegamenti con la viabilità ordinaria significherebbe la demolizione di alcuni fabbricati posizionati nei pressi del nuovo svincolo.

La S.P. n° 122 dovrebbe essere interrotta per svariati mesi sia per poter completare le operazioni di realizzazione del nuovo tracciato autostradale, sia per un nuovo riassetto della viabilità ordinaria interferita e di accesso agli abitati di Chieri e di Andezeno.

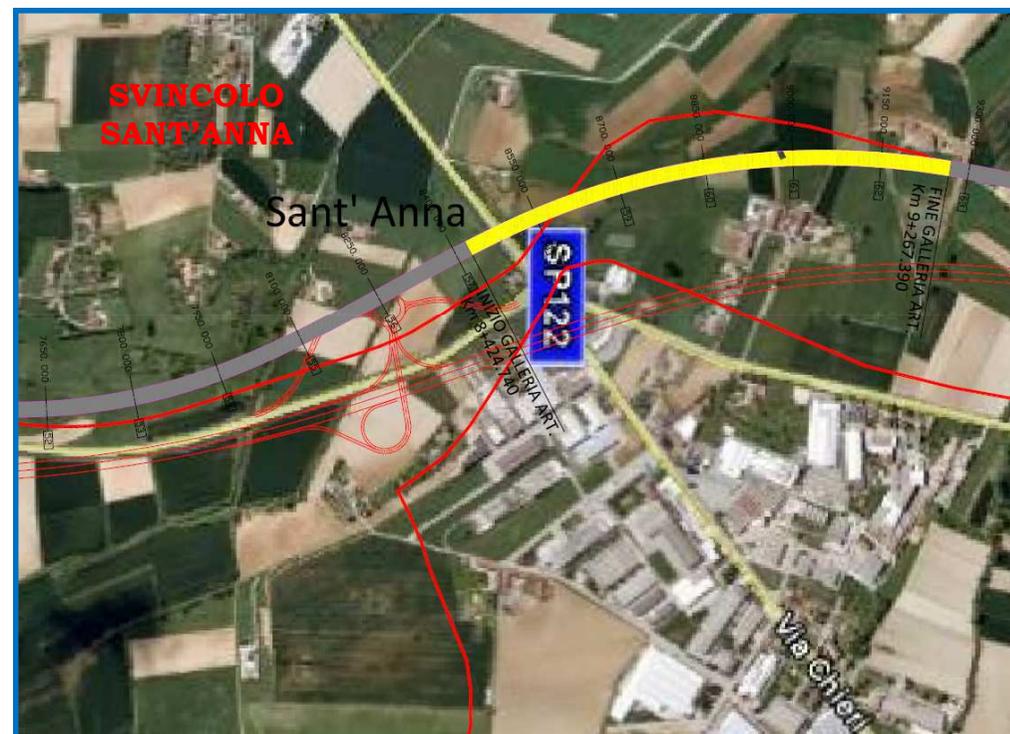
Se si aggiunge poi che la S.P. n° 122, soprattutto nel tronco compreso tra Chieri ed Andezeno, già attualmente presenta volumi di traffico prossimi alla saturazione della capacità disponibile, quanto sopra esposto avrebbe un impatto economico ed ambientale certamente critico.



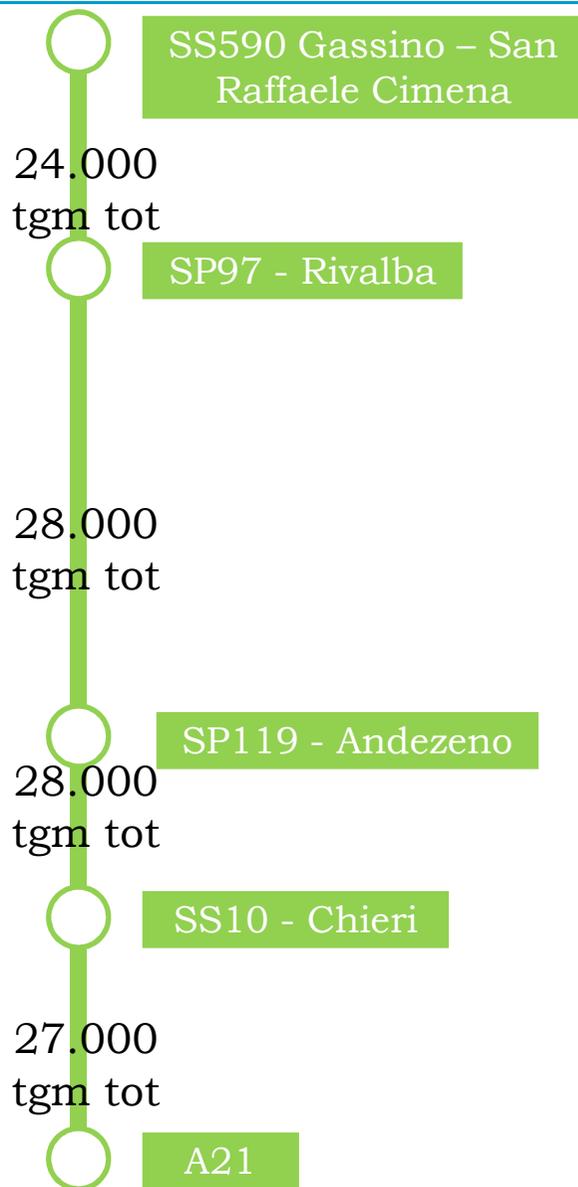
A partire dallo stato attuale dei flussi, si ritiene che l'attrattività, crescente nel futuro, generata dal nuovo svincolo, finisca con il mandare in crisi tutta la rete urbana di adduzione all'autostrada, sullo svincolo Sant'Anna, con notevoli disagi anche per tutti gli utenti non interessati dal nuovo tracciato.

Per'altro, la verifica in corso di approfondimento sui possibili scenari futuri di traffico e sulla redistribuzione degli stessi sulla rete ordinaria, in ambito locale, dimostra che l'eliminazione dello svincolo Sant'Anna non comporta significative variazioni rispetto alle attuali origini e destinazioni che attraversano l'arco di grafo stradale rappresentativo della S.P.122.

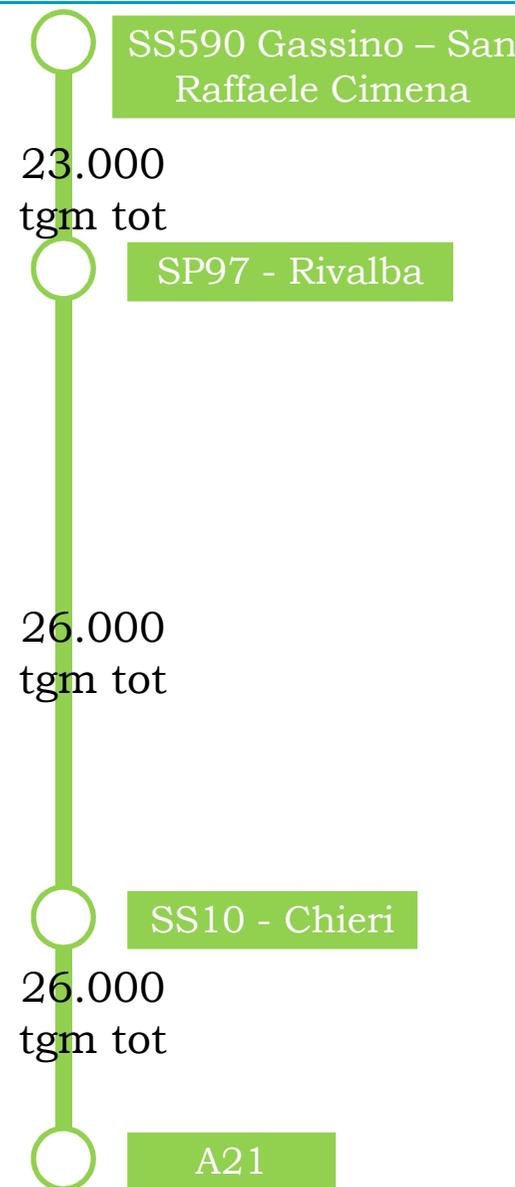
Considerando quindi che l'eliminazione di un attrattore/generatore di flussi così importante evita l'immediato conseguente adeguamento di parte della viabilità locale attuale, appare davvero difficilmente ipotizzabile la realizzazione dello svincolo di Sant'Anna.



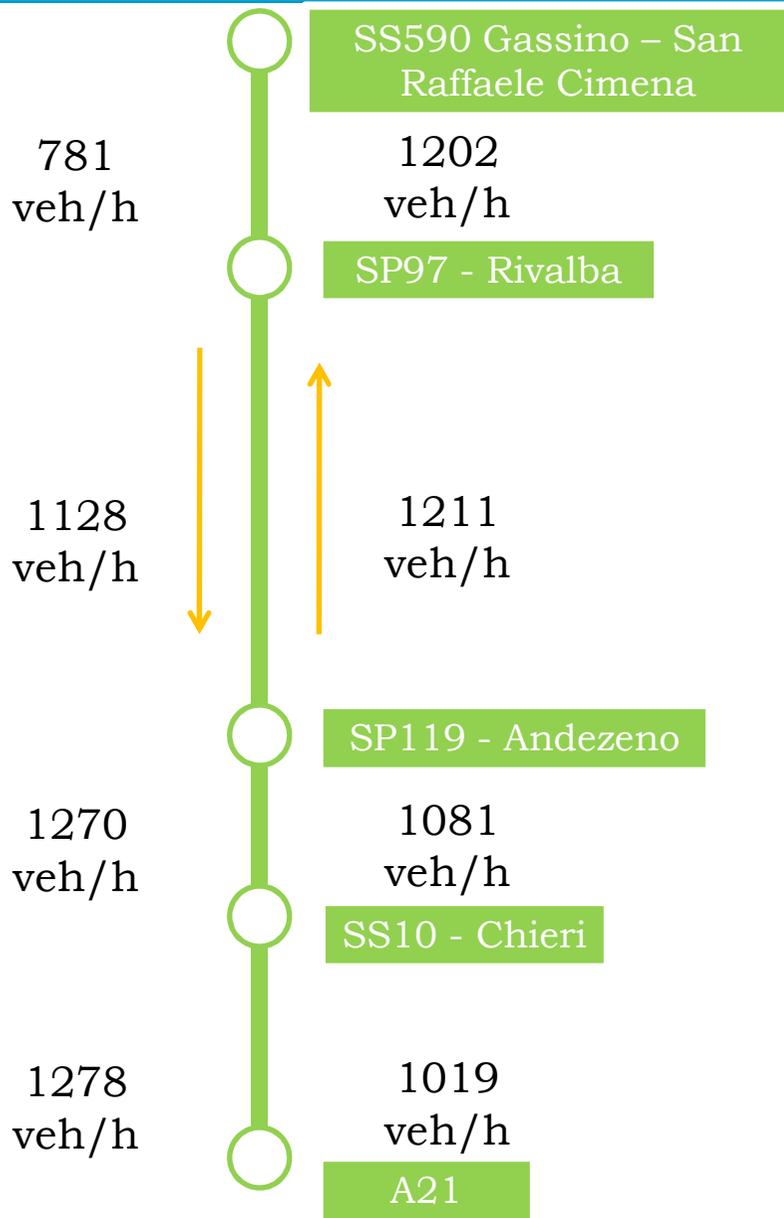
Simulazione CON svincolo Sant'Anna (Andezeno)



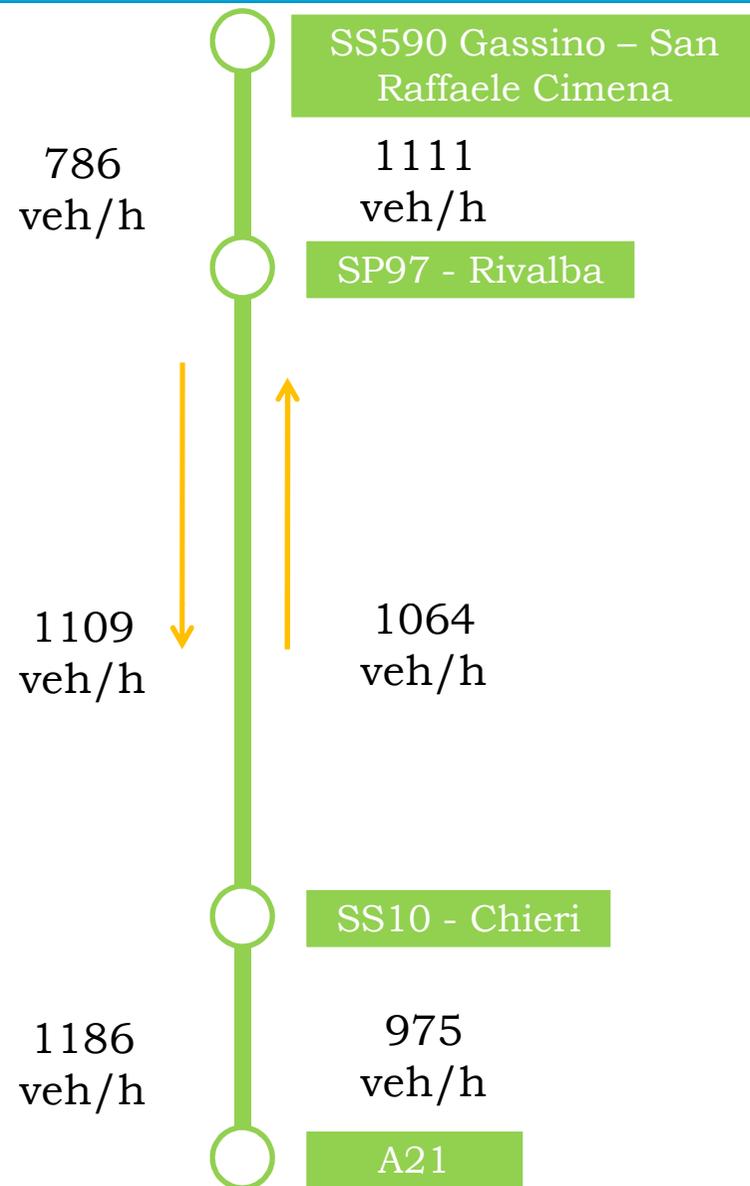
Simulazione SENZA svincolo Sant'Anna (Andezeno)



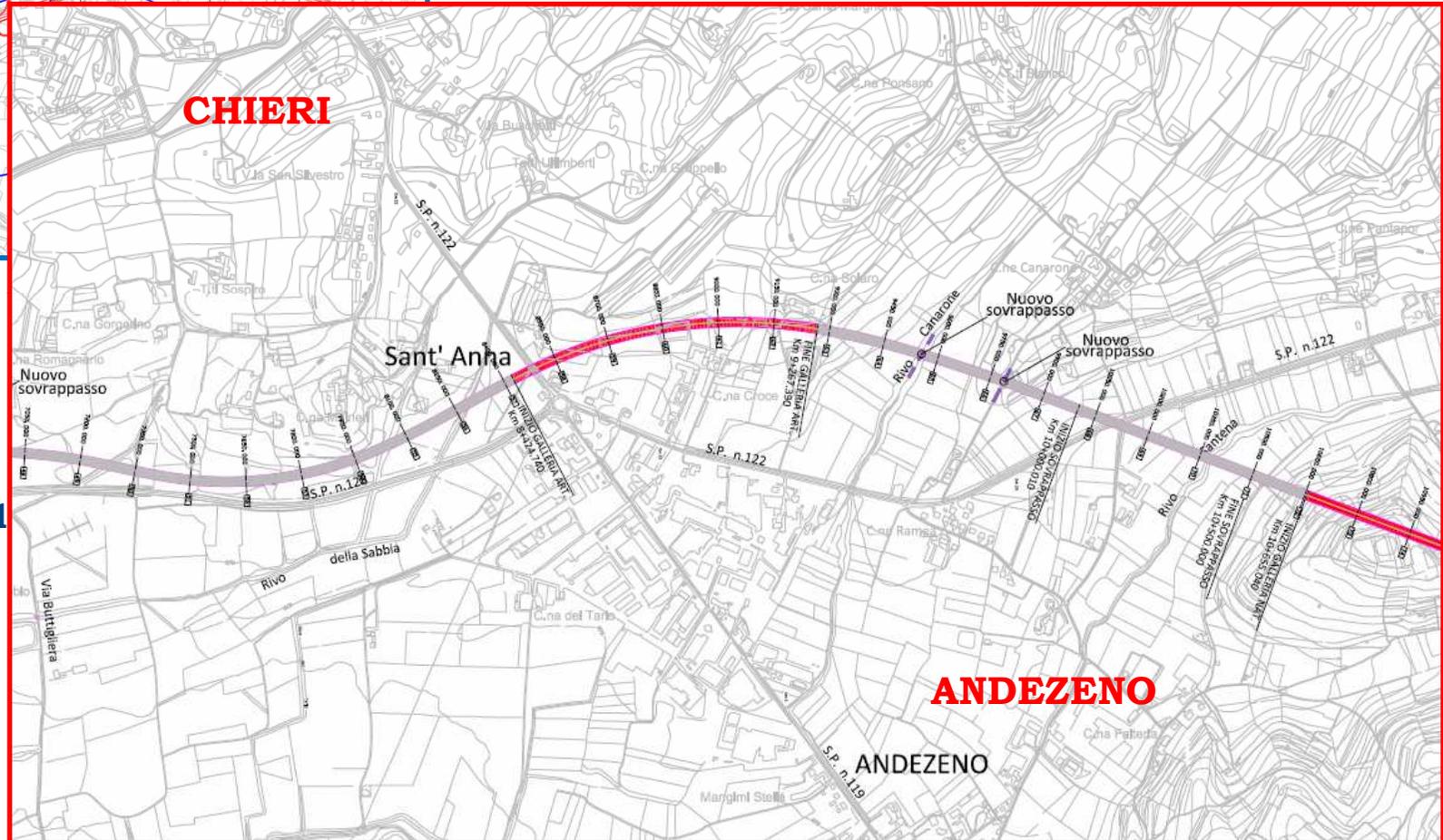
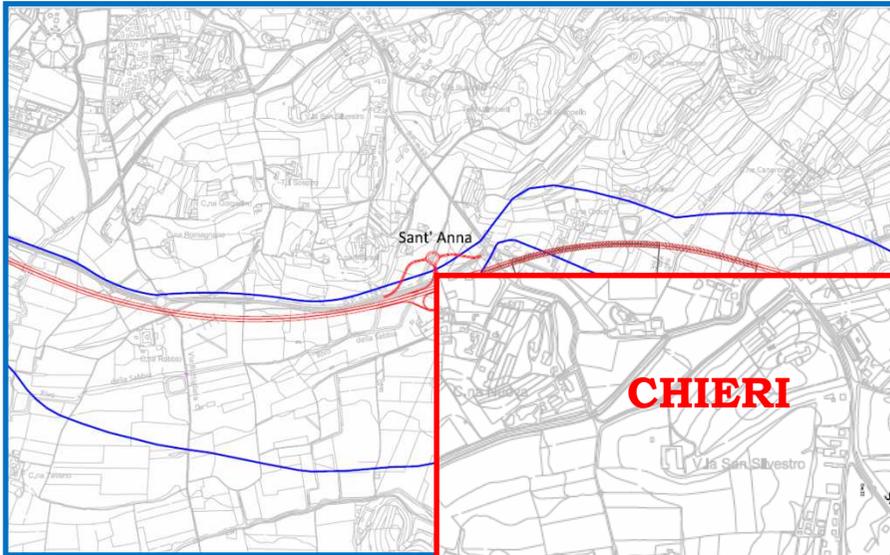
Simulazione CON svincolo Sant'Anna (Andezeno)



Simulazione SENZA svincolo Sant'Anna (Andezeno)



Soluzione ipotizzata dallo Studio di Pre-fattibilità

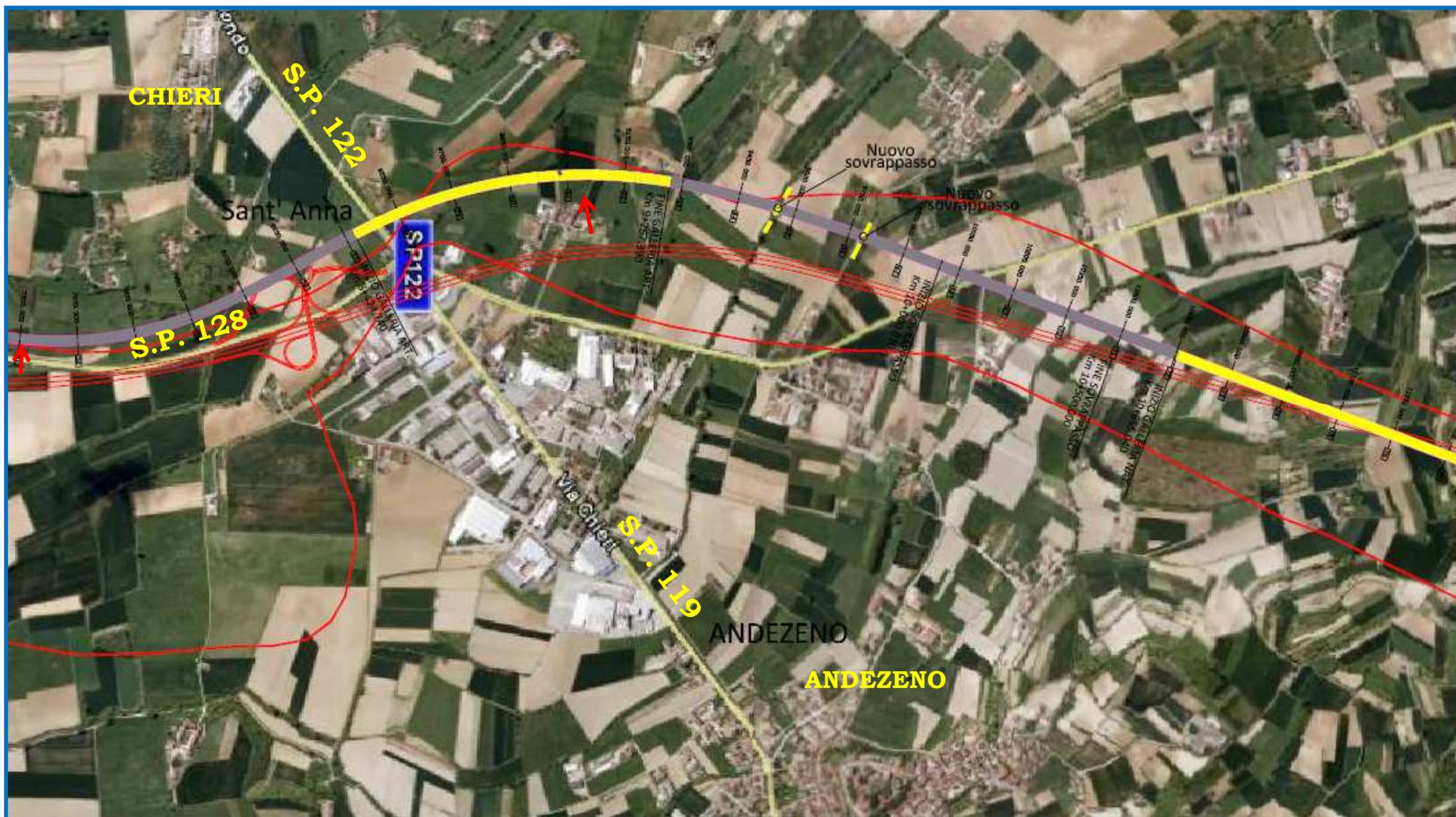


Soluzione ipotizzata da CAP

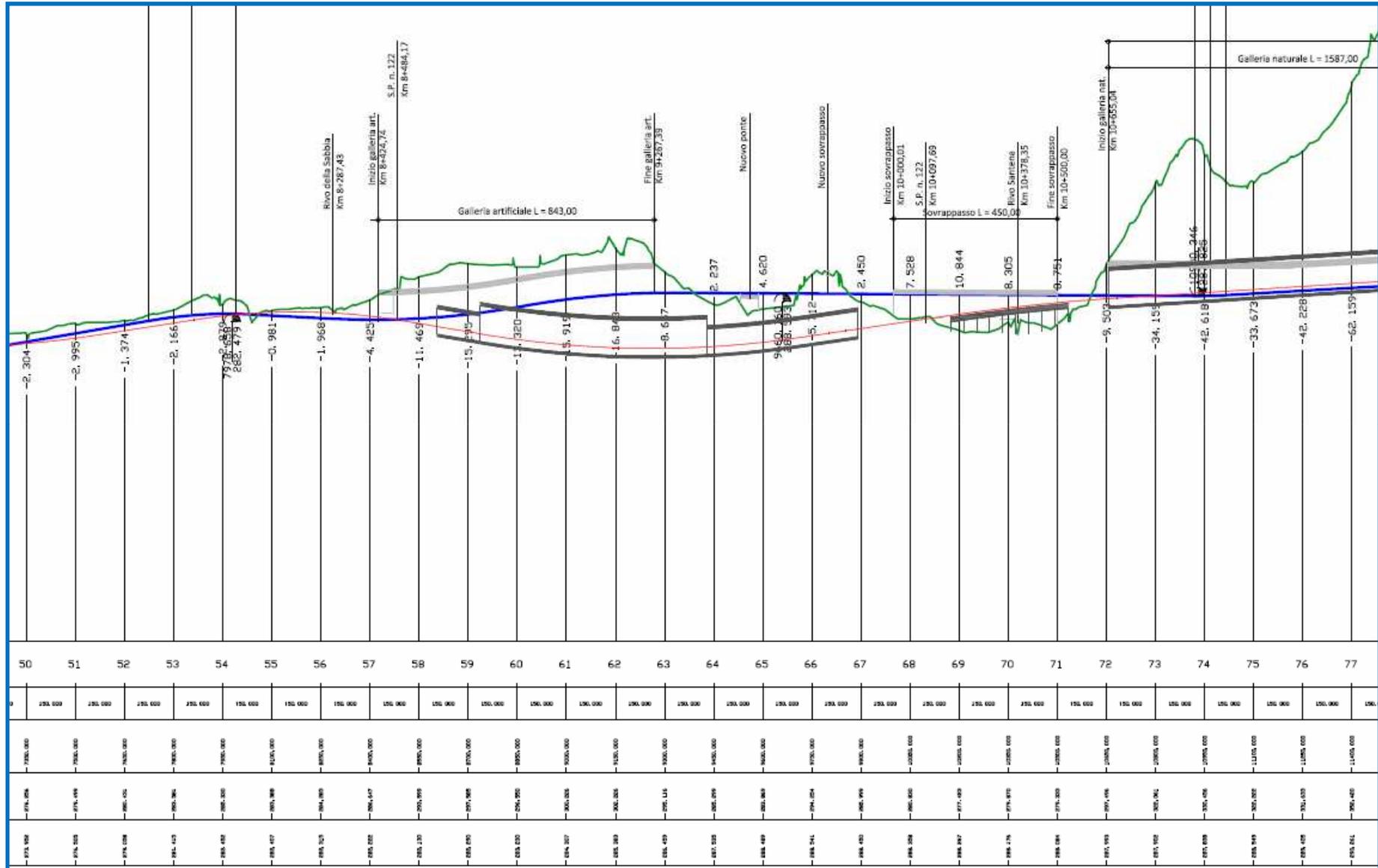
1. Allontanamento del tracciato dall'abitato

2. Eliminazione Svincolo Sant' Anna

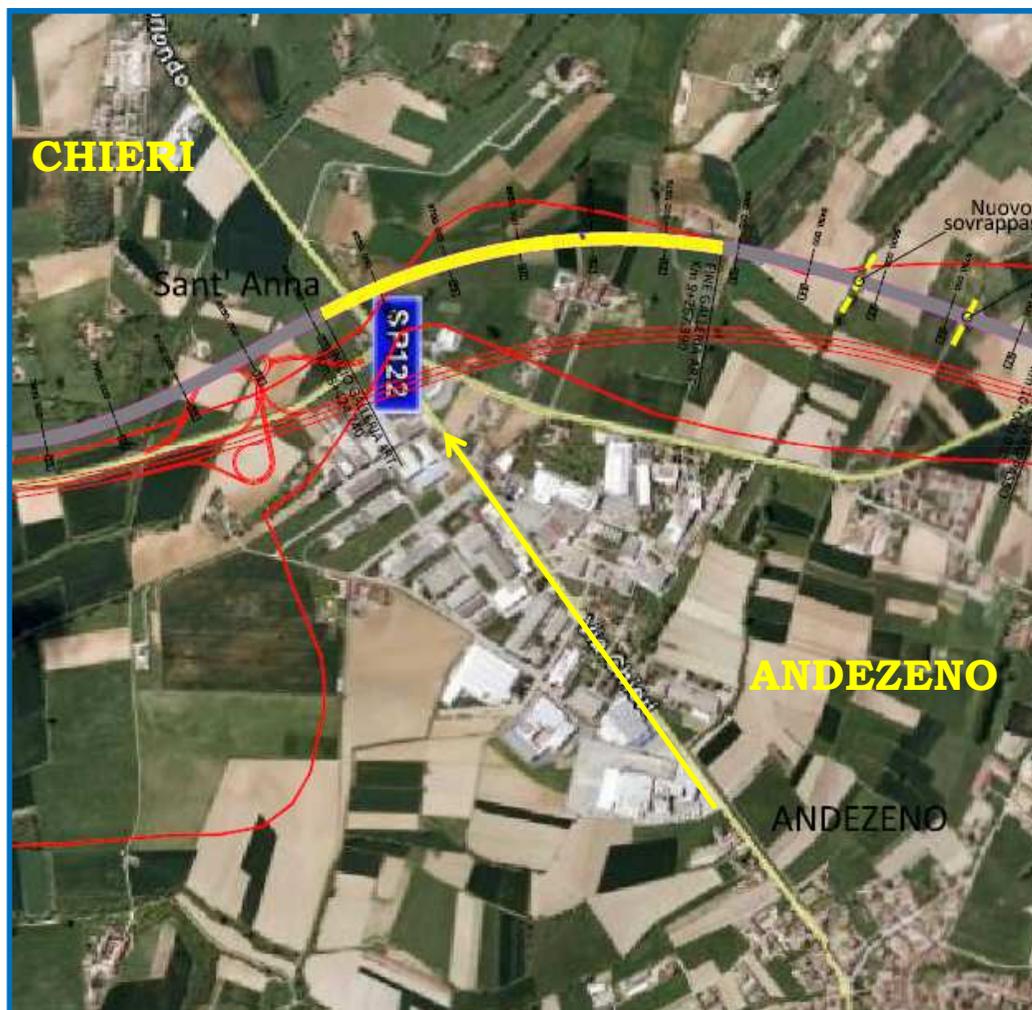
COMUNE DI ANDEZENO: Confronto tra i tracciati



COMUNE DI ANDEZENO: Confronto tra i profili



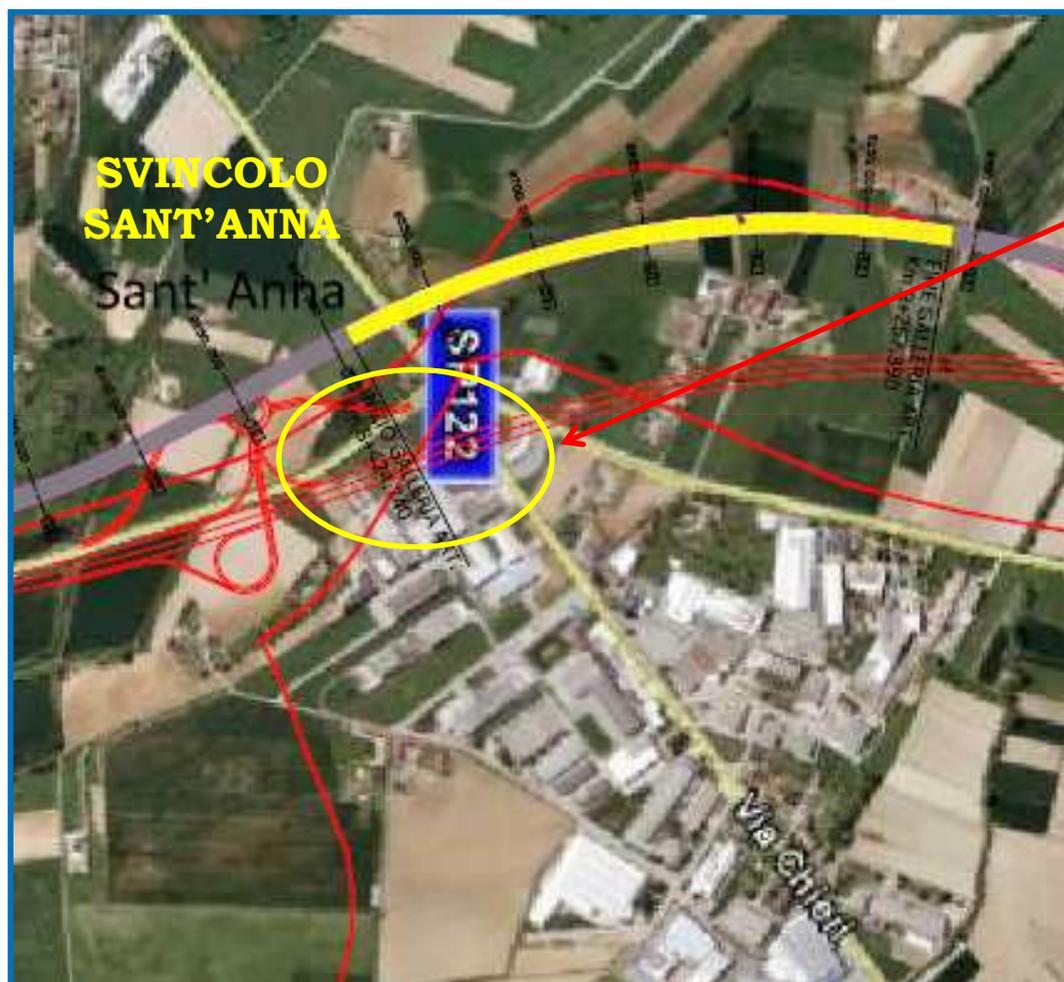
1. Allontanamento del tracciato dall'abitato di Andezeno con mitigazione dell'impatto visivo ed ambientale dell'opera.



2. Eliminazione Svincolo Sant' Anna: rimozione di un attrattore/generatore di traffico che avrebbe richiesto l'adeguamento della rete locale



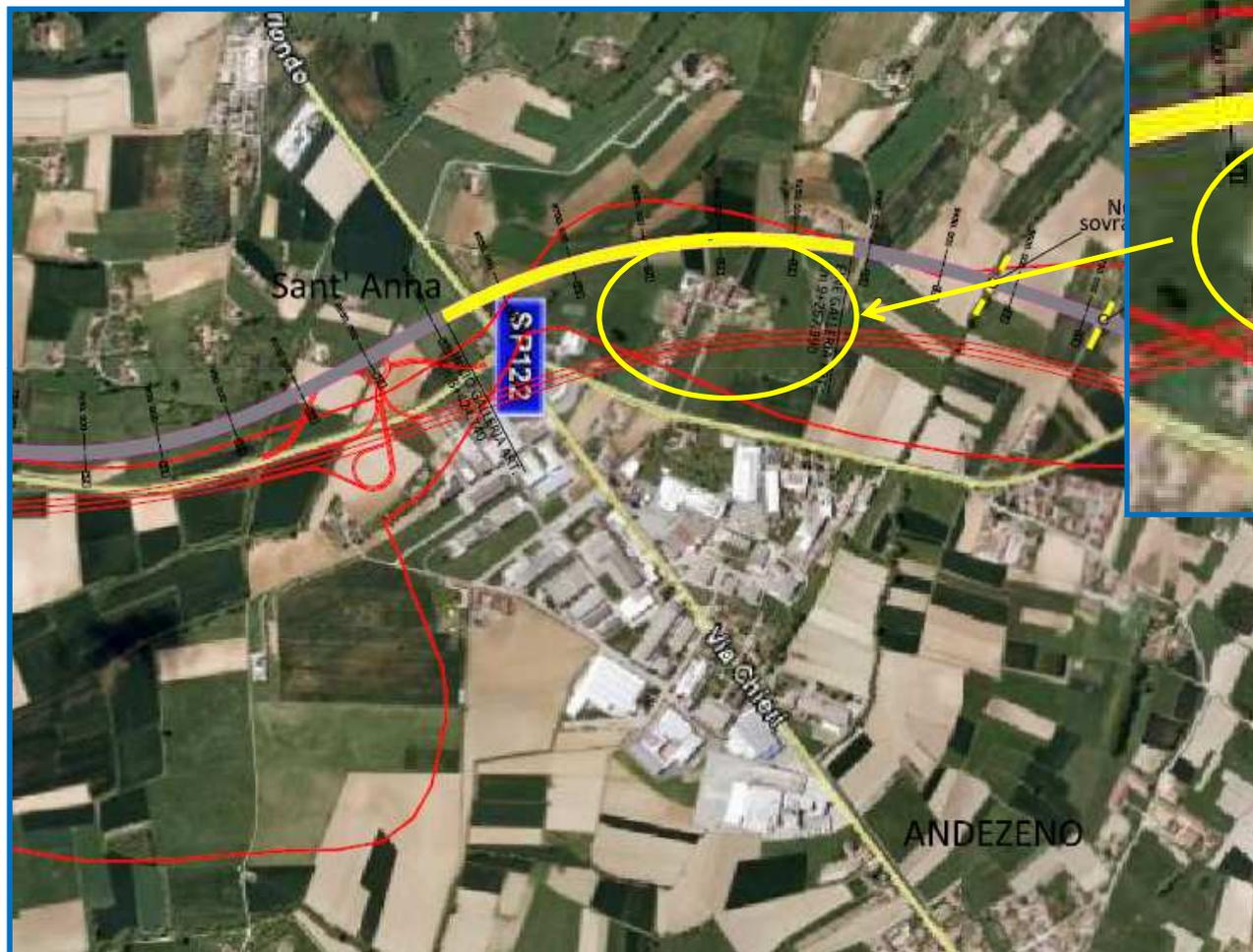
3. Conservazione dei fabbricati: la realizzazione della galleria artificiale prevista nello studio del Politecnico comportava la demolizione di fabbricati che si trovavano sull'asse autostradale



**CONSERVAZIONE
DEI FABBRICATI**

4. Salvaguardia di Cascina Croce

CASCINA CROCE

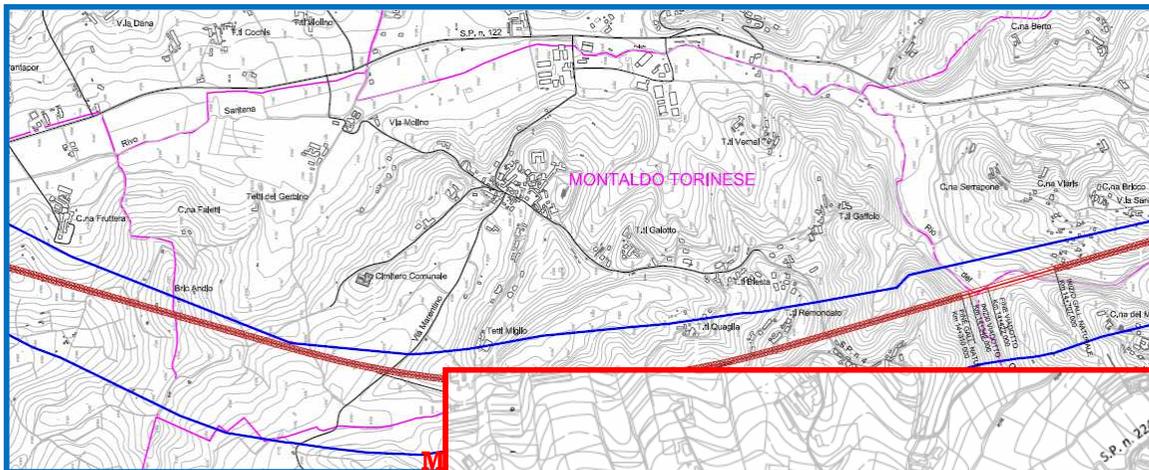


5. Eliminazione interferenza con SP 119 e SP 122



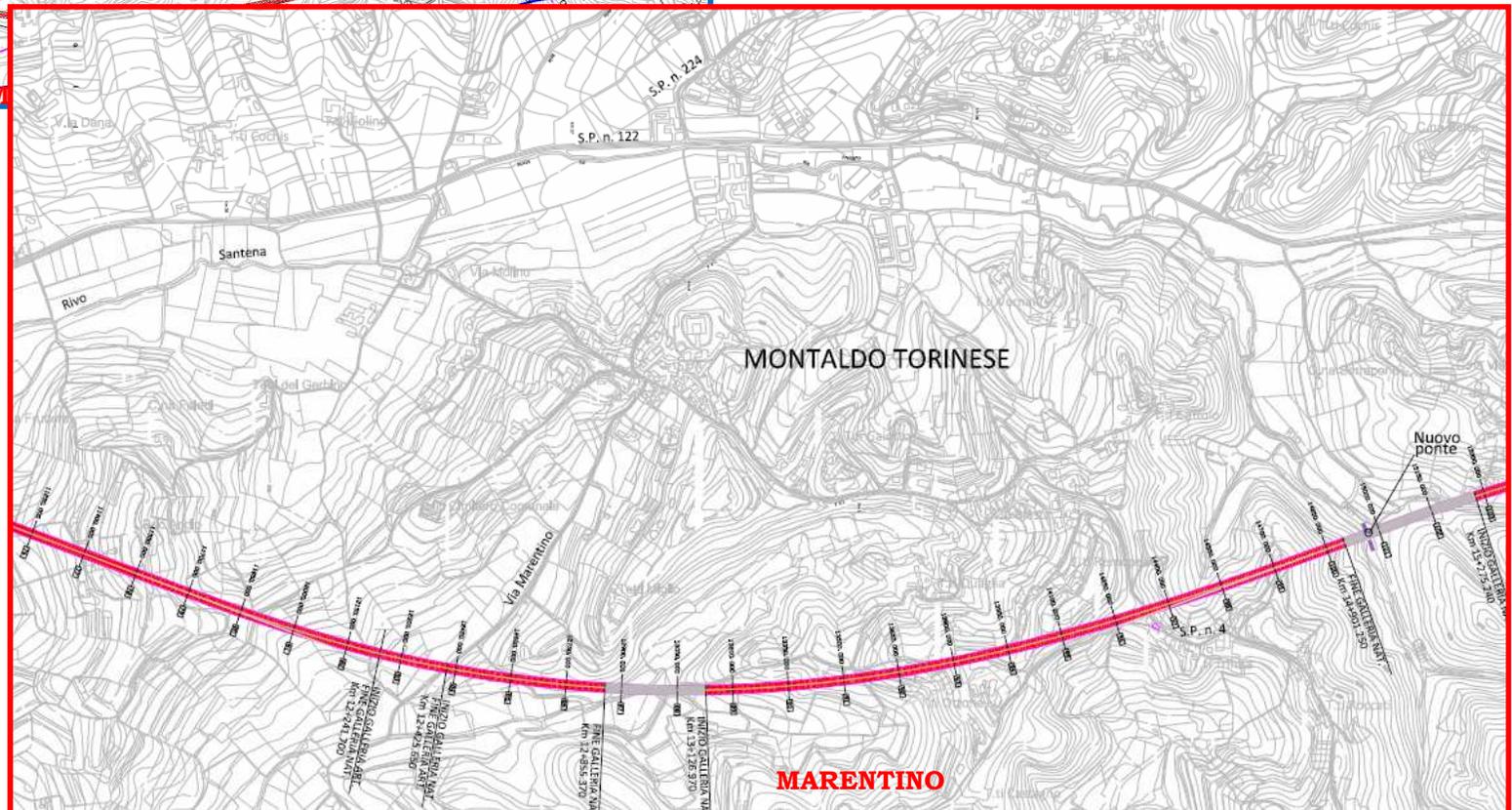
COMUNI di MONTALDO e MARENTINO: **Proposta CAP di spostamento del tracciato verso ovest (lato Marentino) per aumentare la sicurezza in galleria**

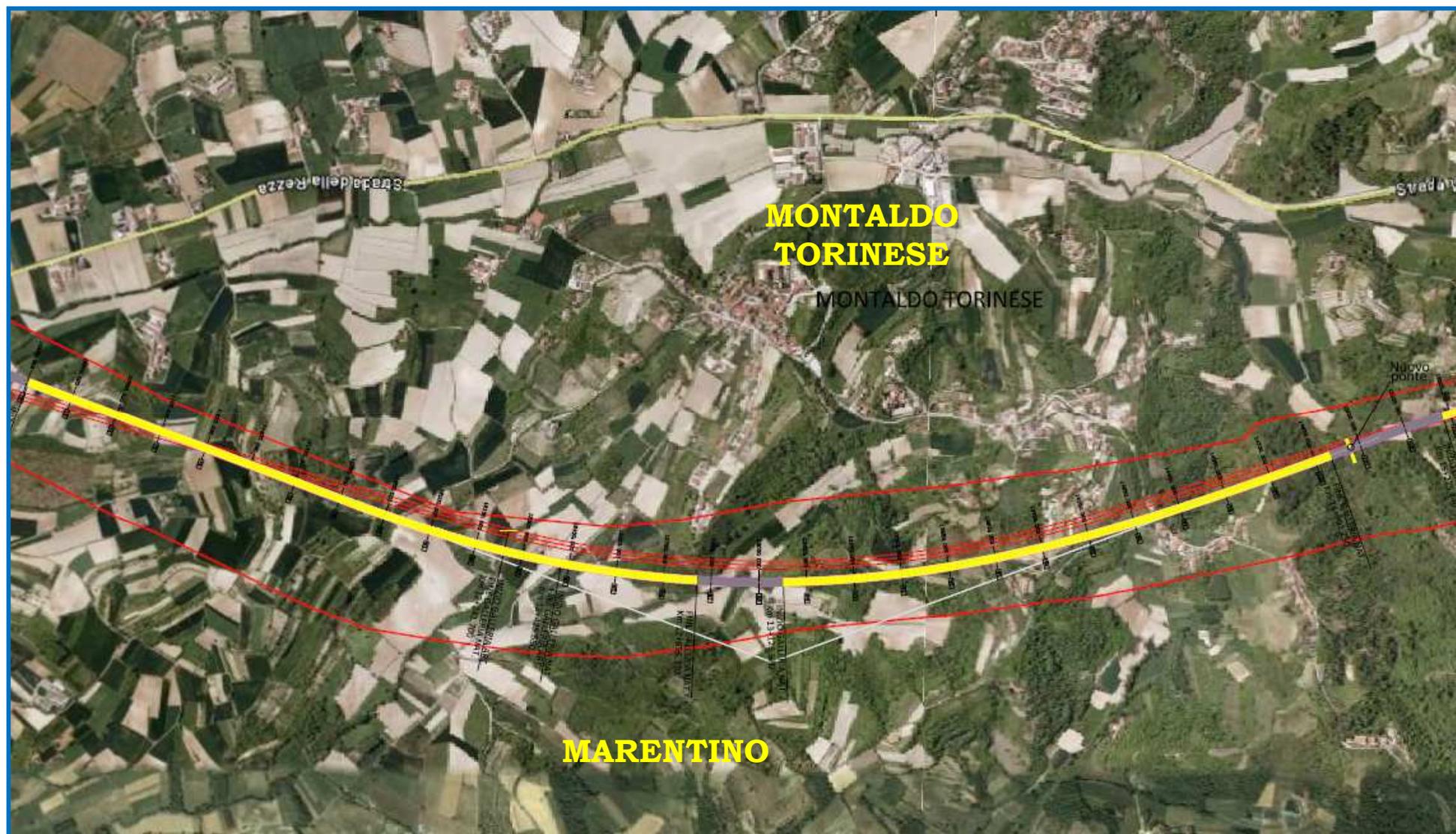
Soluzione ipotizzata dallo Studio di Prefattibilità



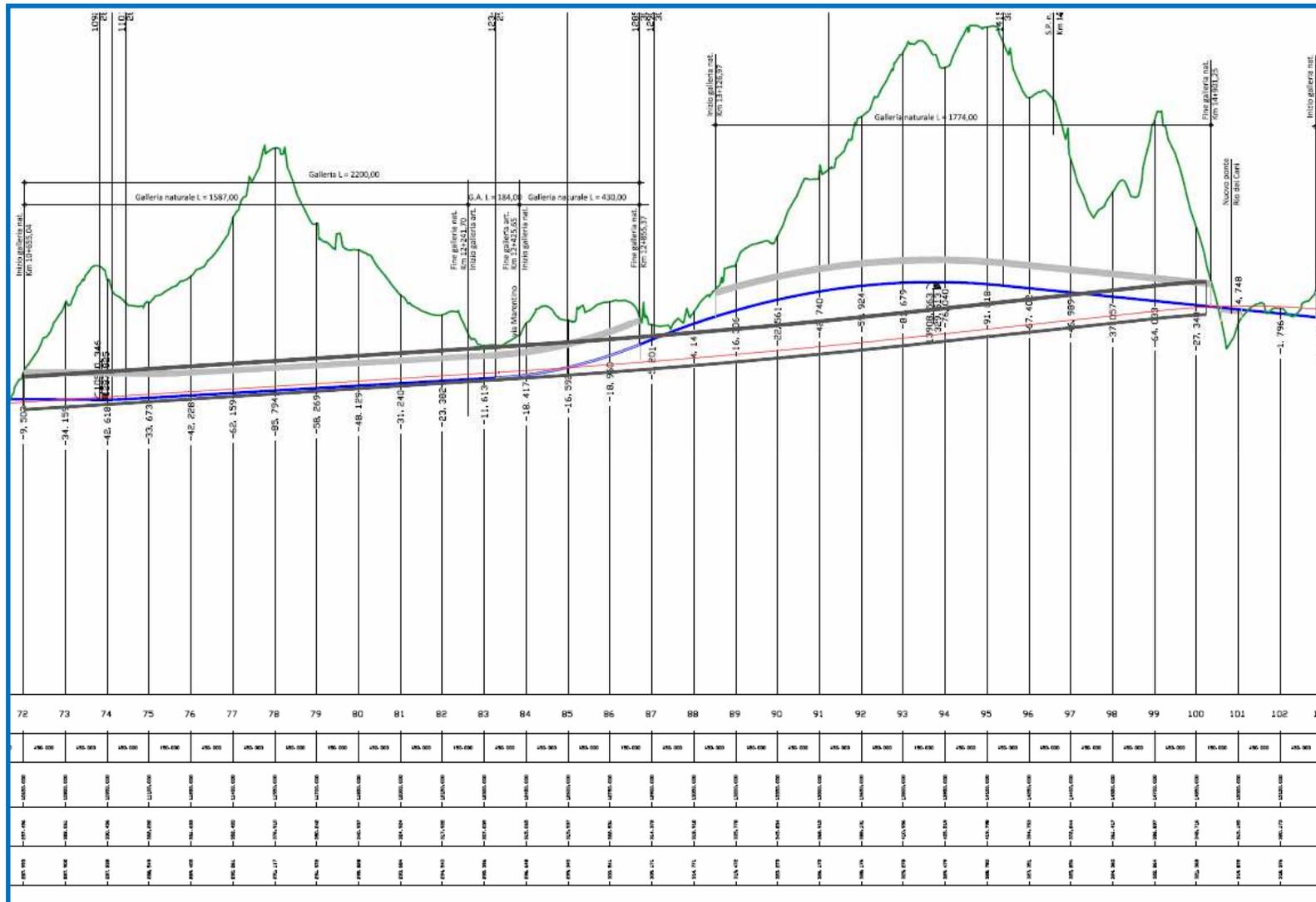
Soluzione ipotizzata da CAP

- 1. Aumento della sicurezza in galleria**
- 2. Diminuzione dei costi e dei tempi di realizzazione**
- 3. Allontanamento del tracciato dall'abitato di Montaldo Torinese**
- 4. Mitigazione ambientale con sezione in trincea**





COMUNI di MONTALDO e MARENTINO: Confronto tra i profili longitudinali



1. Aumento della sicurezza in galleria

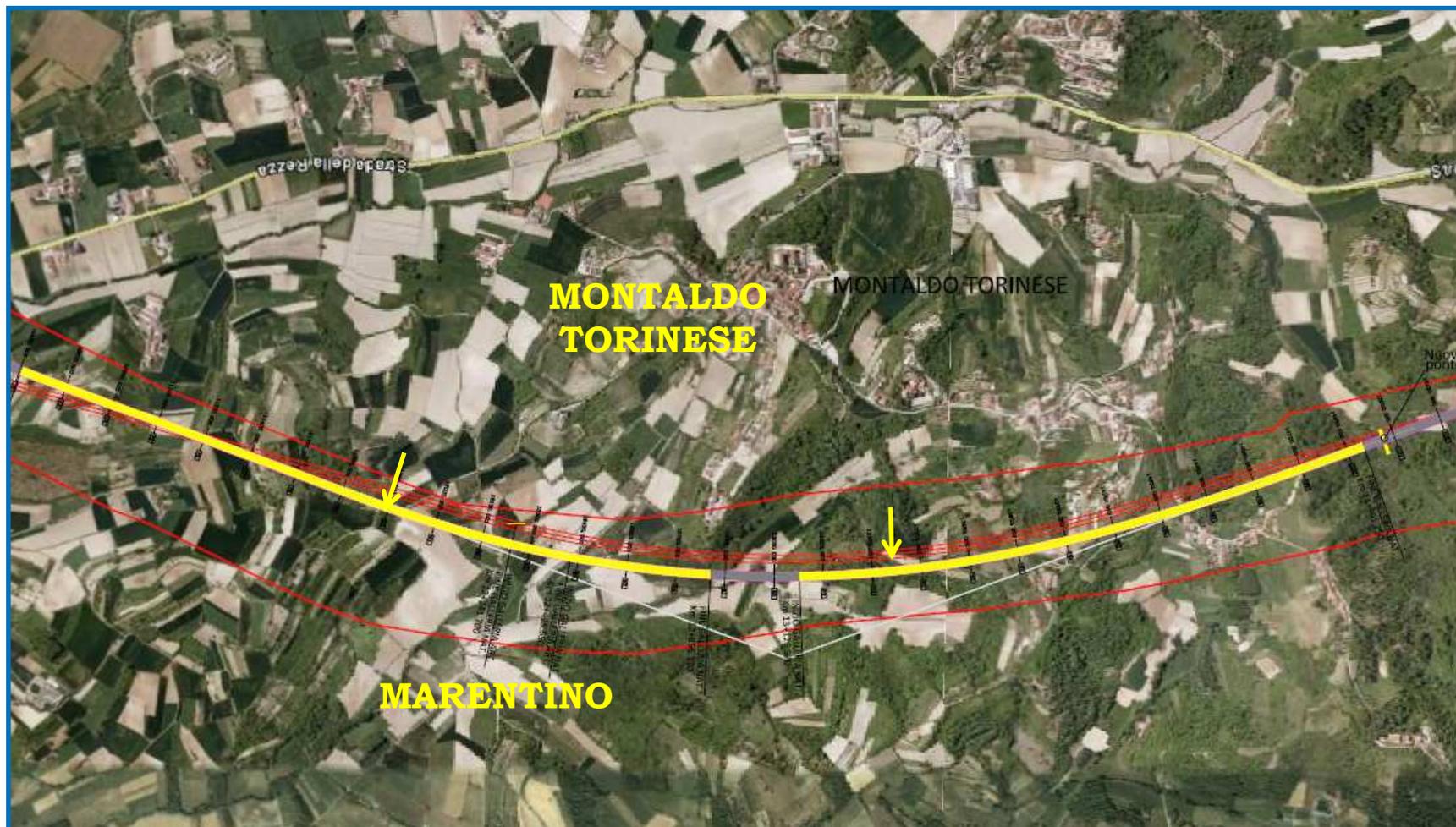


**FINESTRA
INTERMEDIA**

2. Diminuzione dei costi e dei tempi di realizzazione

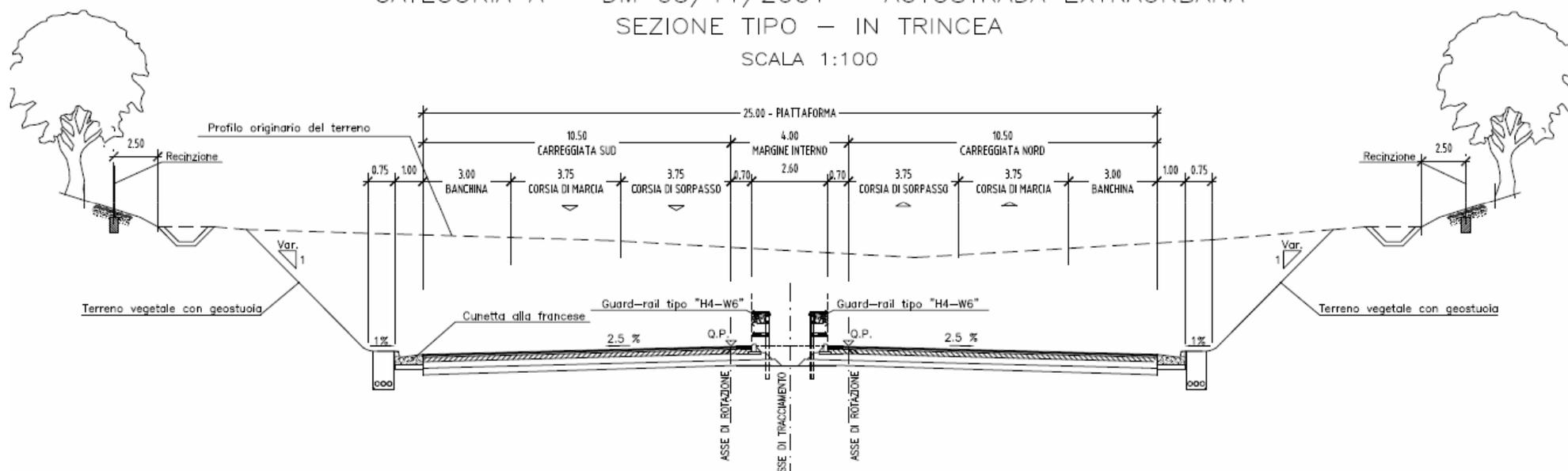


3. Allontanamento del tracciato dall'abitato di Montaldo Torinese

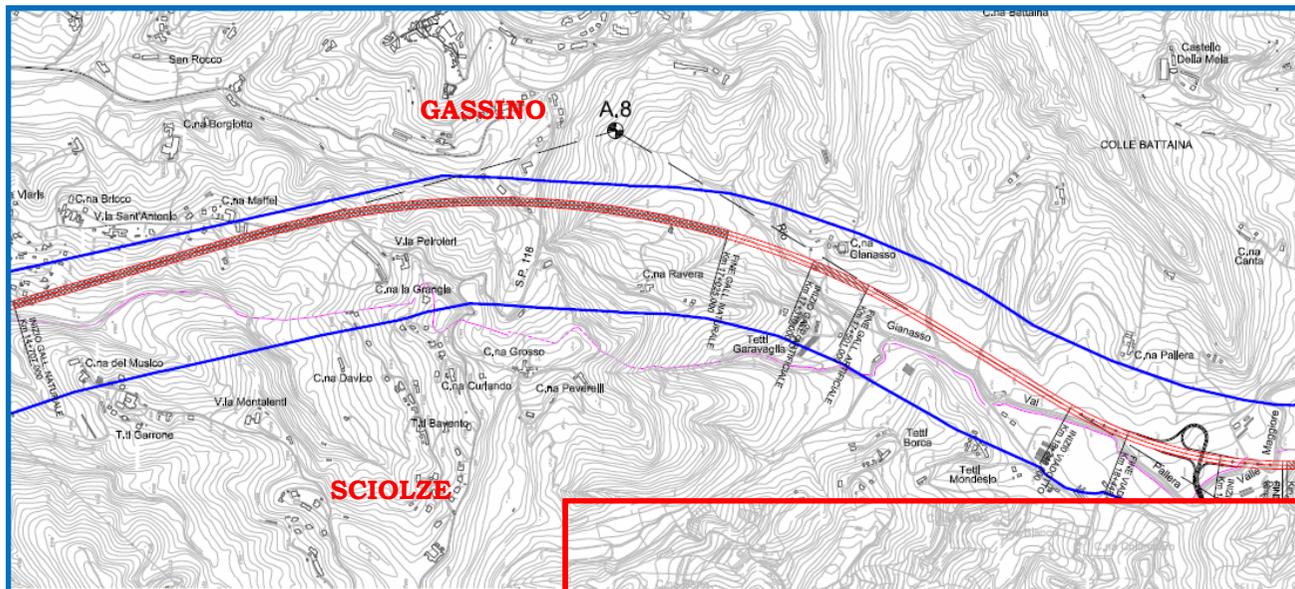


4.Mitigazione ambientale della galleria: Categoria A - Sezione tipo in trincea

CATEGORIA A – DM 05/11/2001 – AUTOSTRADA EXTRAURBANA
SEZIONE TIPO – IN TRINCEA
SCALA 1:100



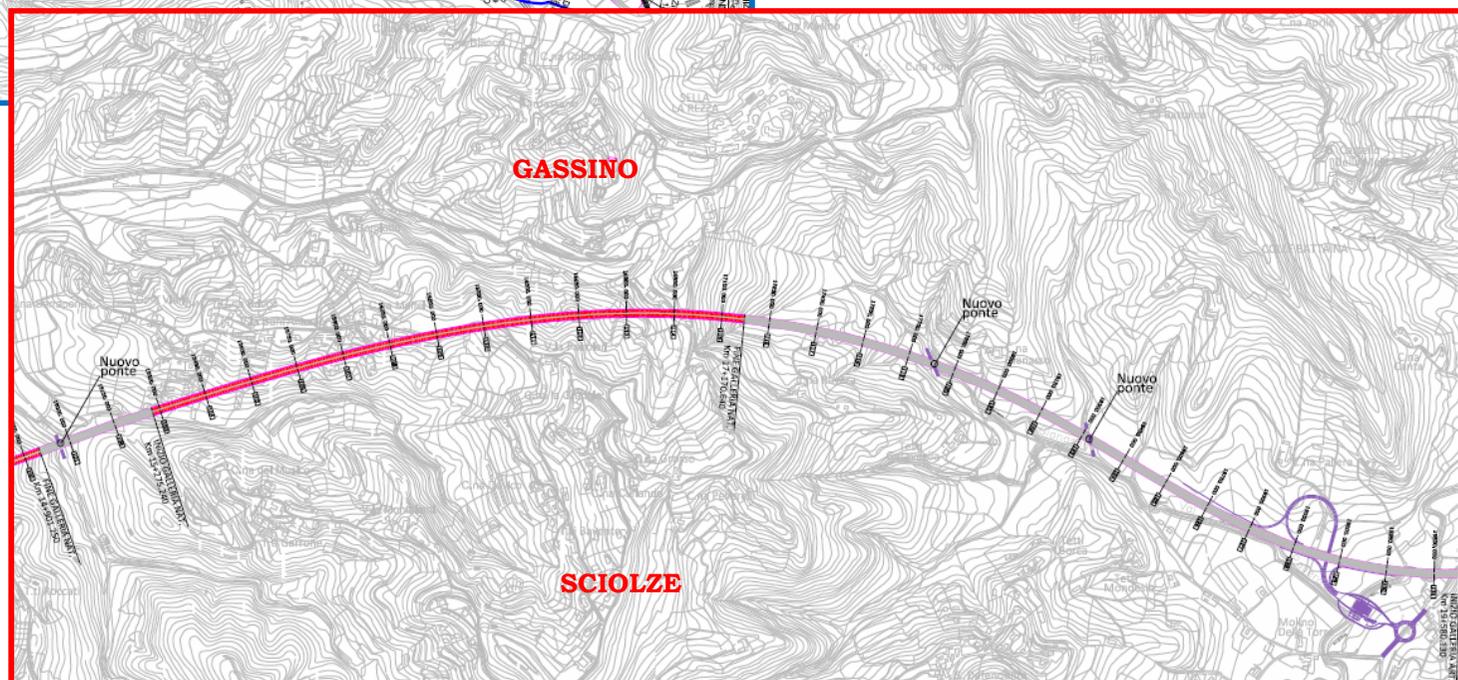
COMUNI di GASSINO, RIVALBA e SCIOLZE: Proposta CAP di collegamento con la S.P.97 ed inserimento del casello di pedaggio

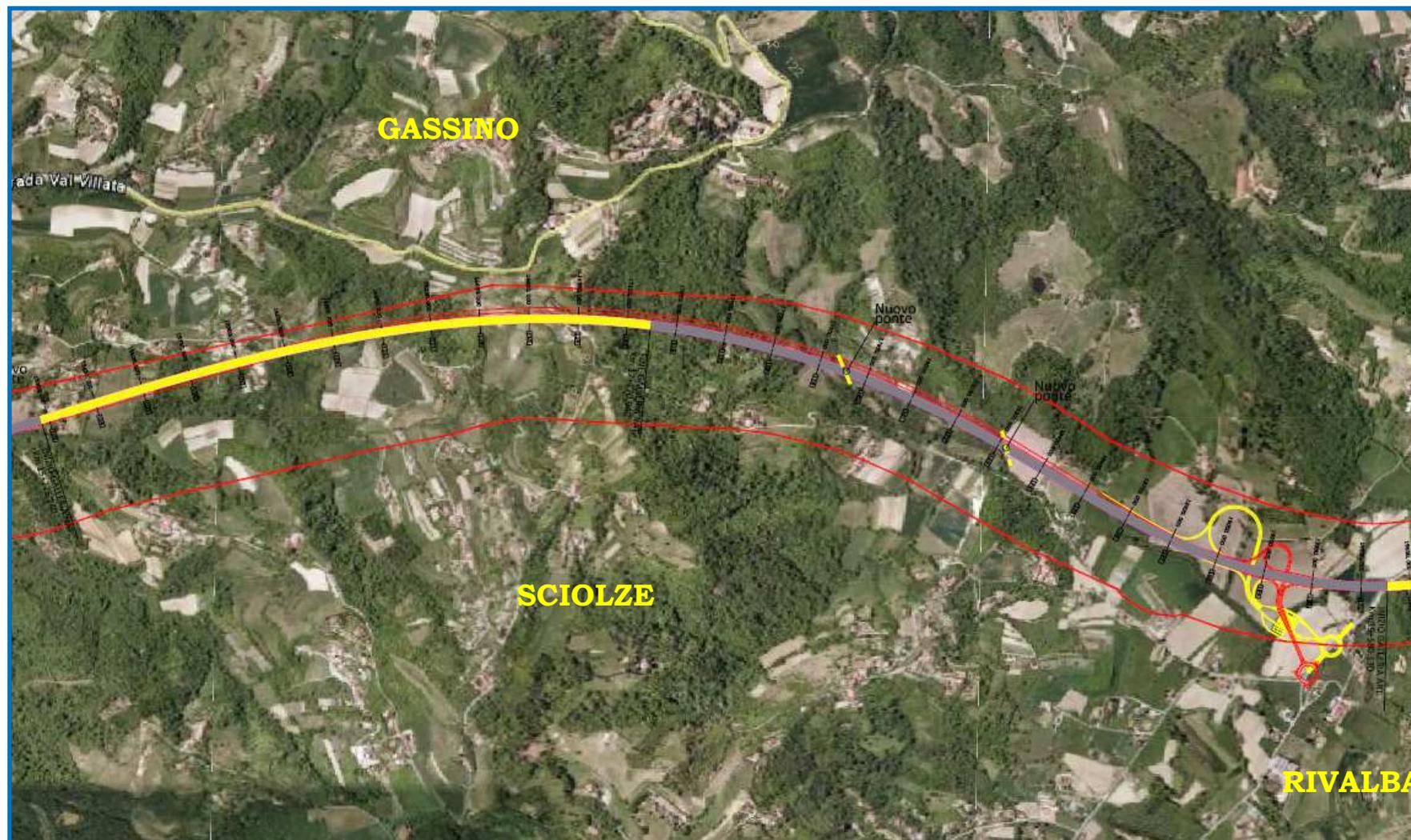


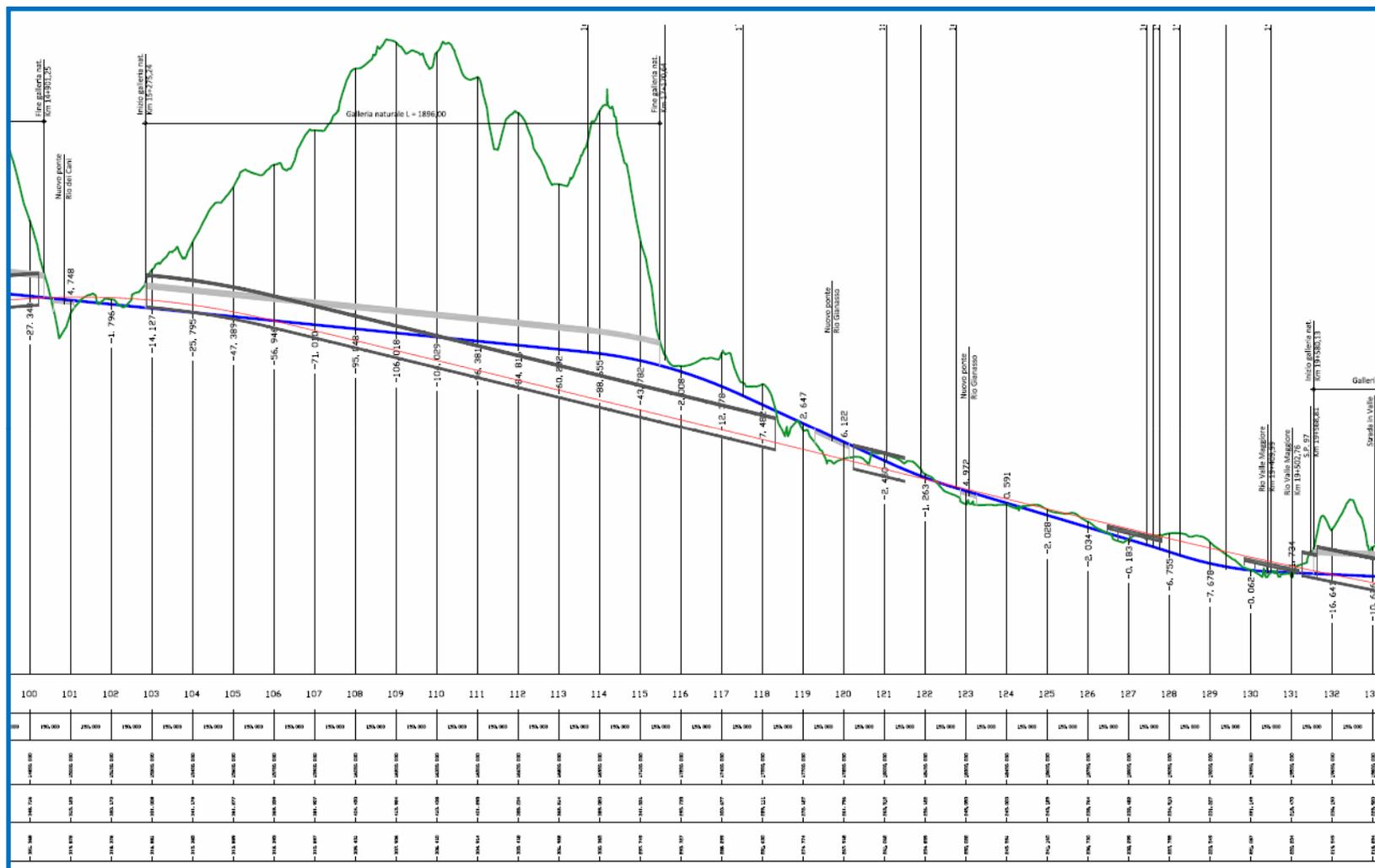
Soluzione ipotizzata dallo Studio di Pre-fattibilità

Soluzione ipotizzata da CAP

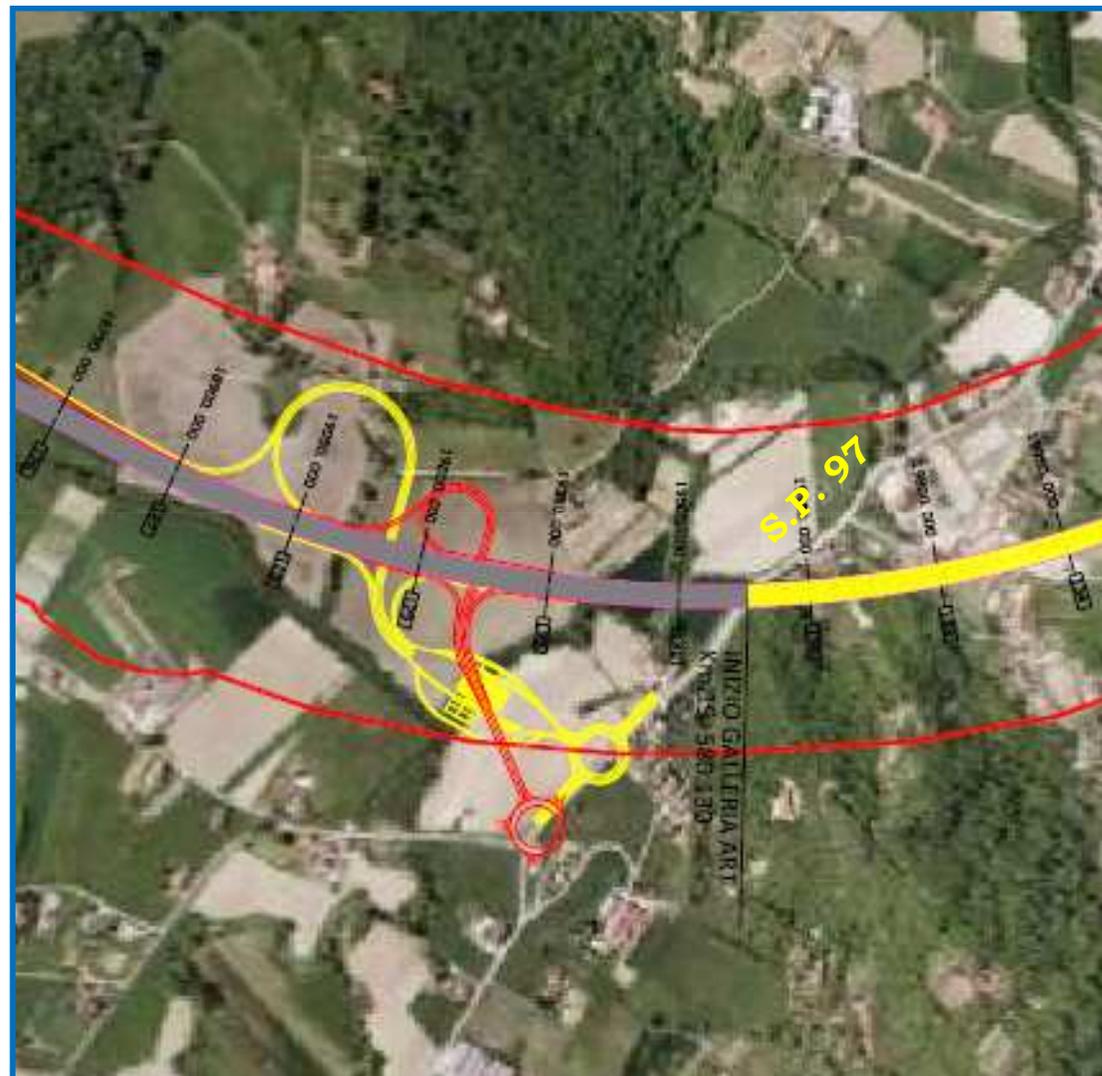
- 1. Inserimento barriera di esazione**
- 2. Collegamento con S.P. 97**

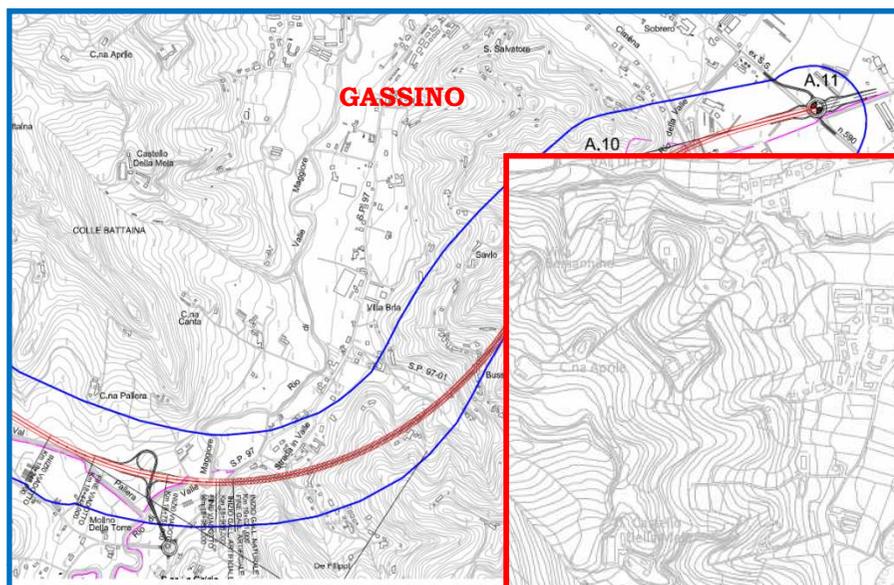






2. Collegamento con S.P. 97

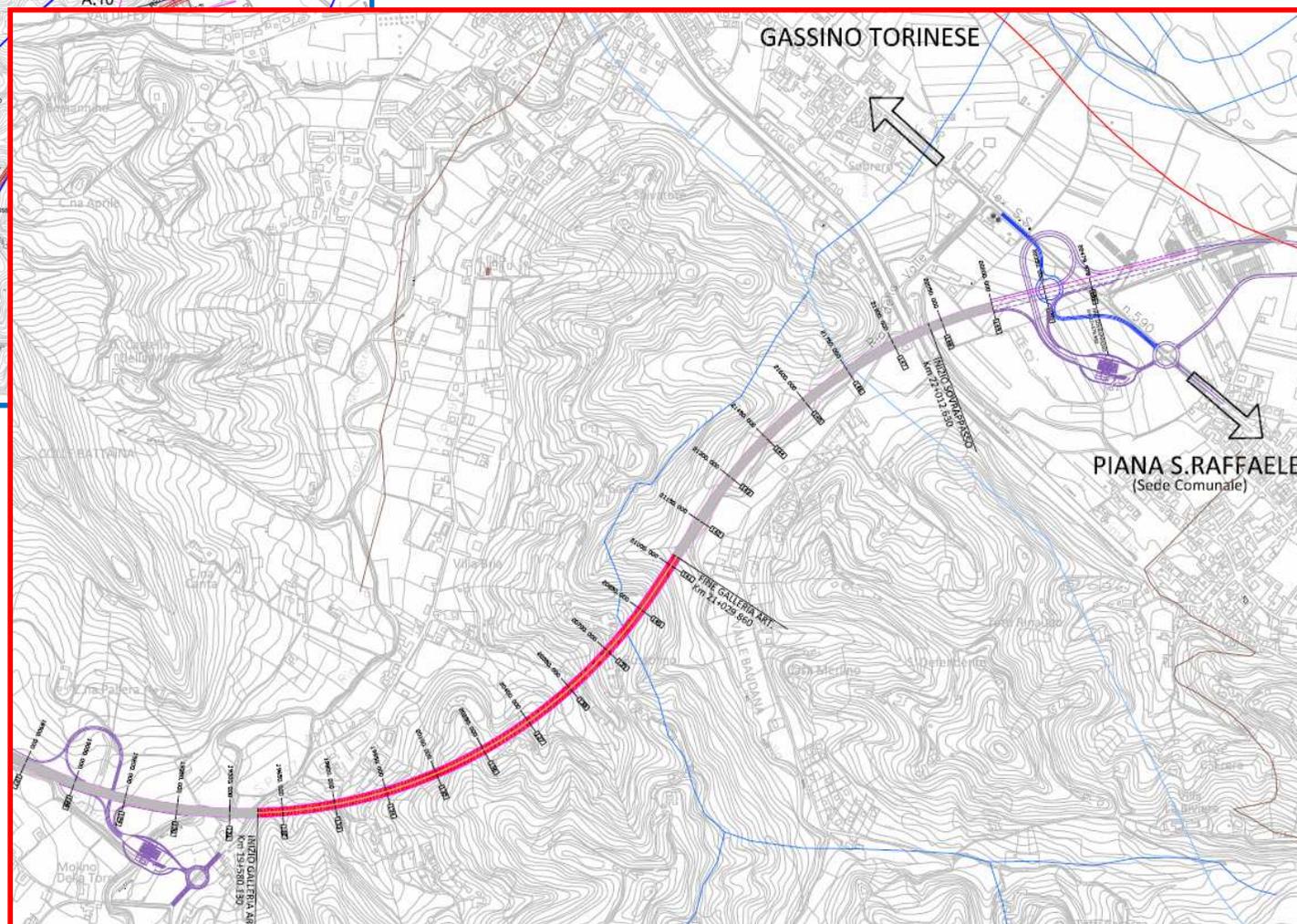


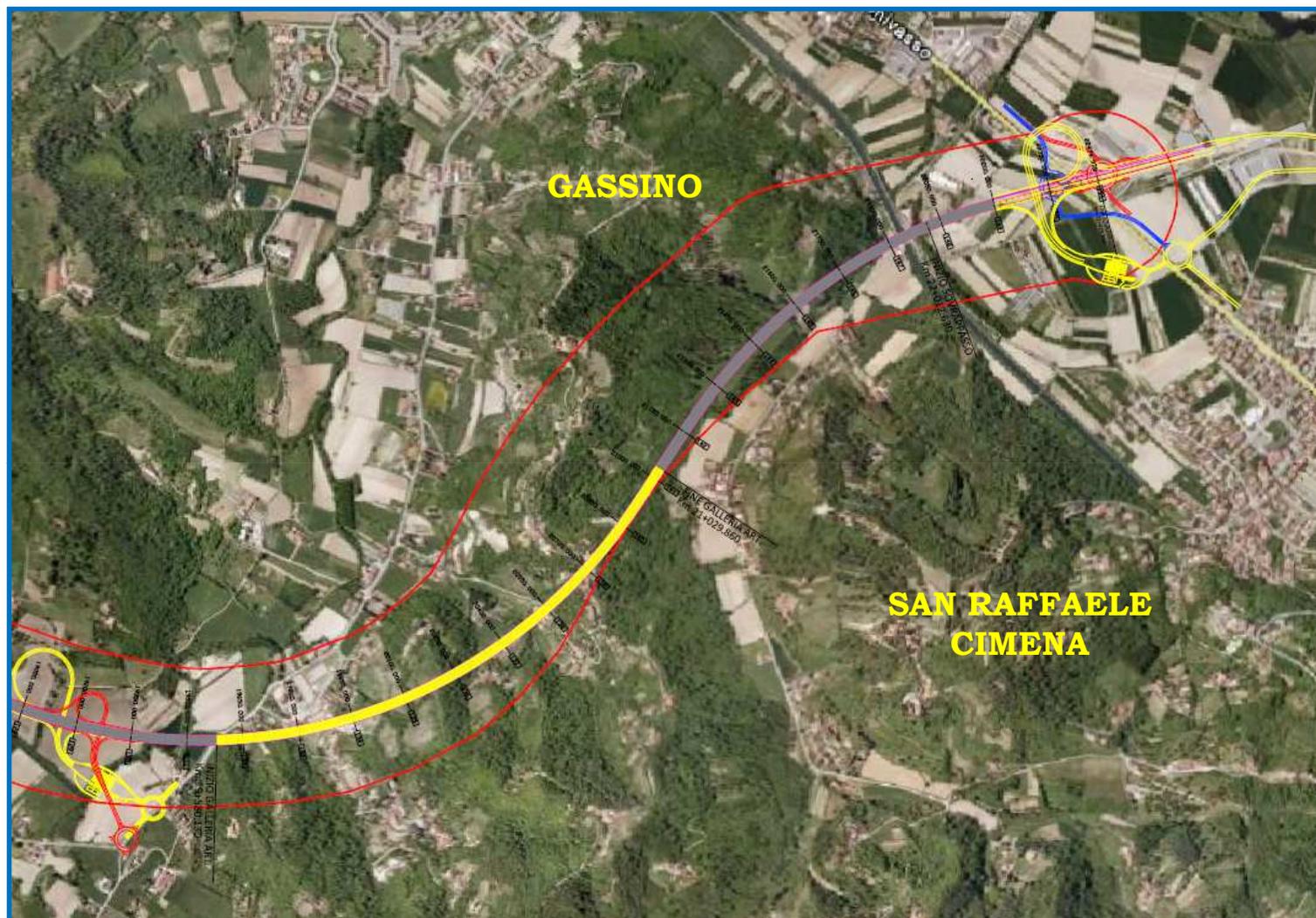


Soluzione ipotizzata dallo Studio di Pre-fattibilità

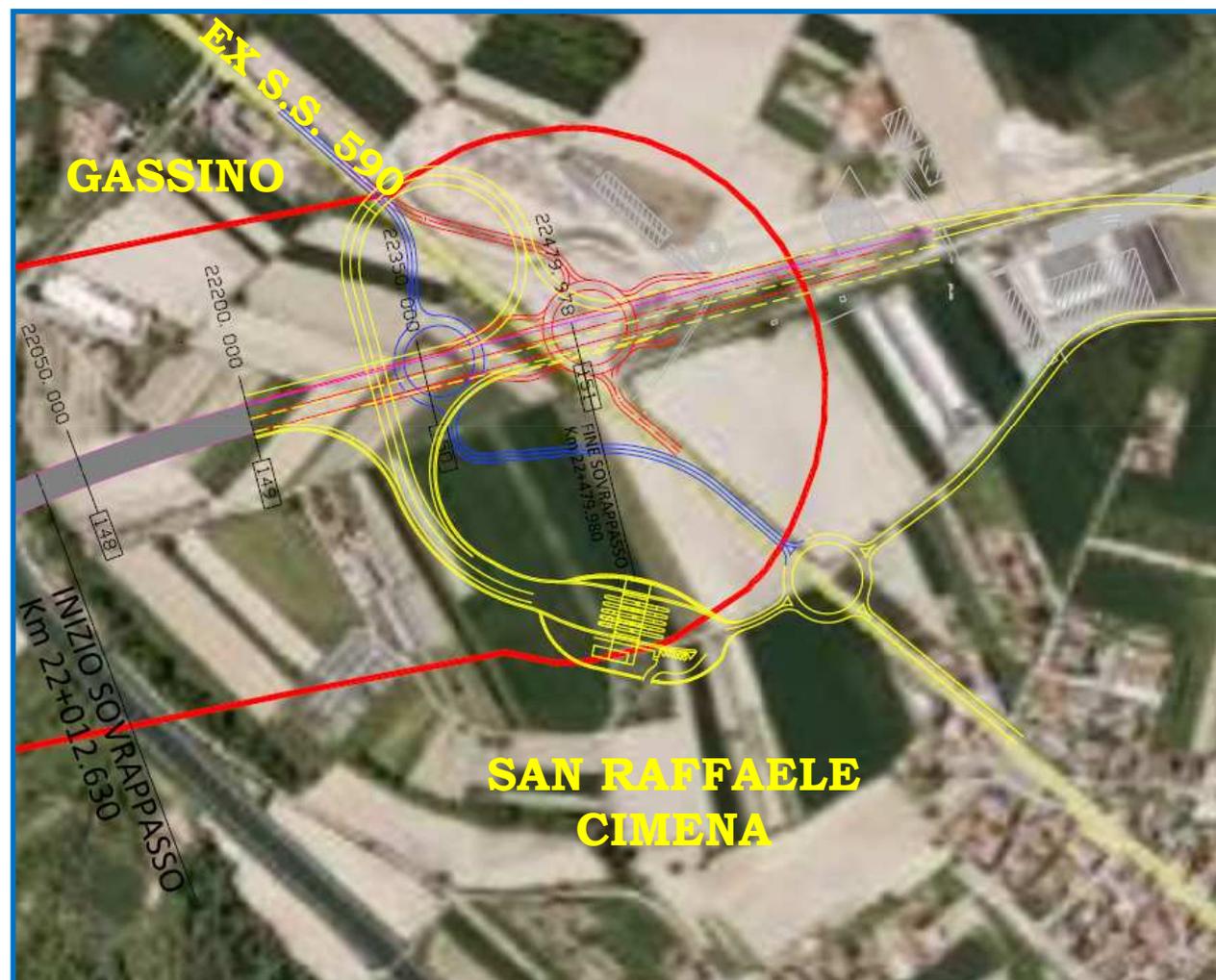
Soluzione ipotizzata da CAP

1. Inserimento della barriera di esazione
2. Collegamento con la zona industriale
3. Fasizzazione degli interventi
4. Ricucitura viabilità ordinaria con ex S.S. 590

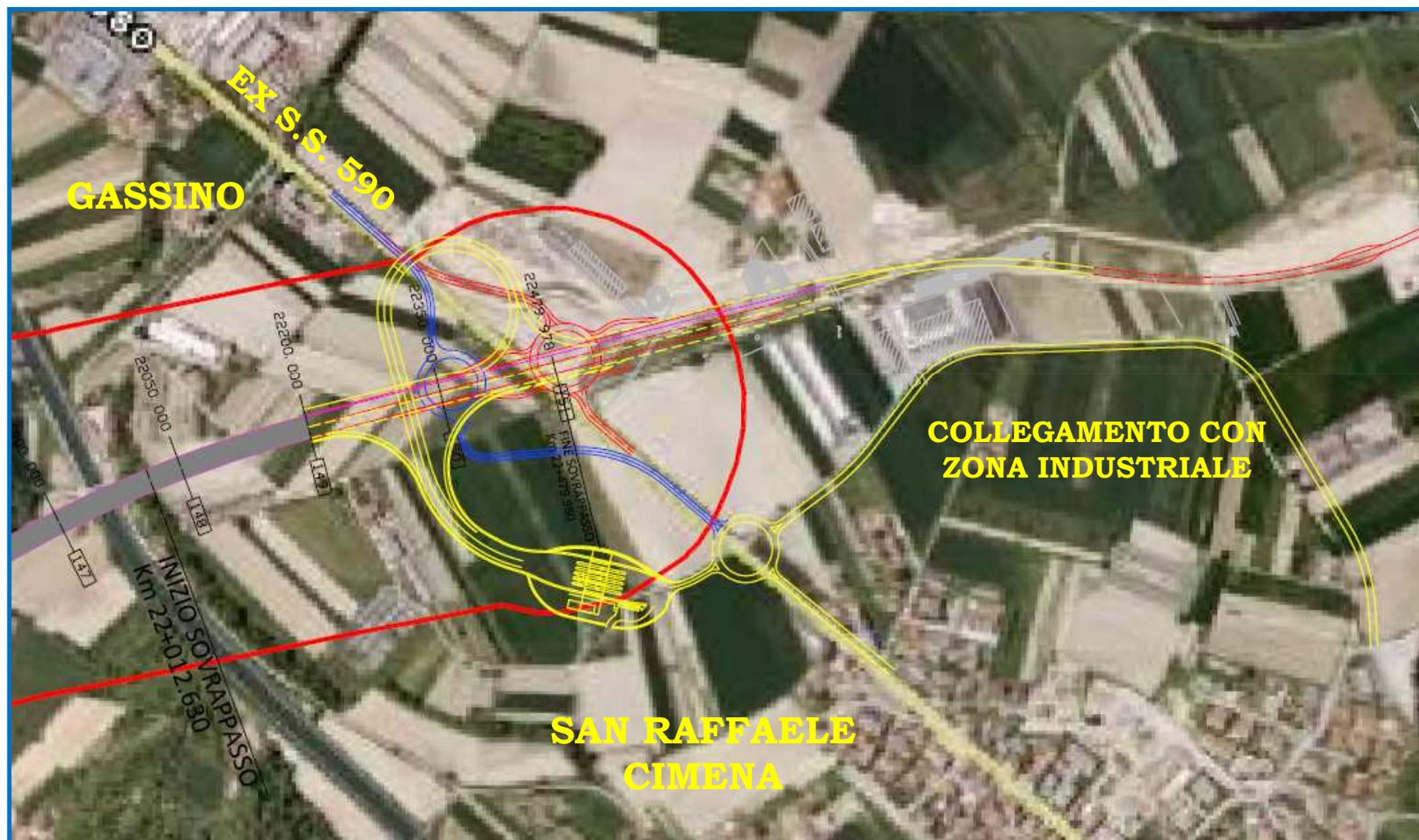




1. Inserimento barriera di esazione



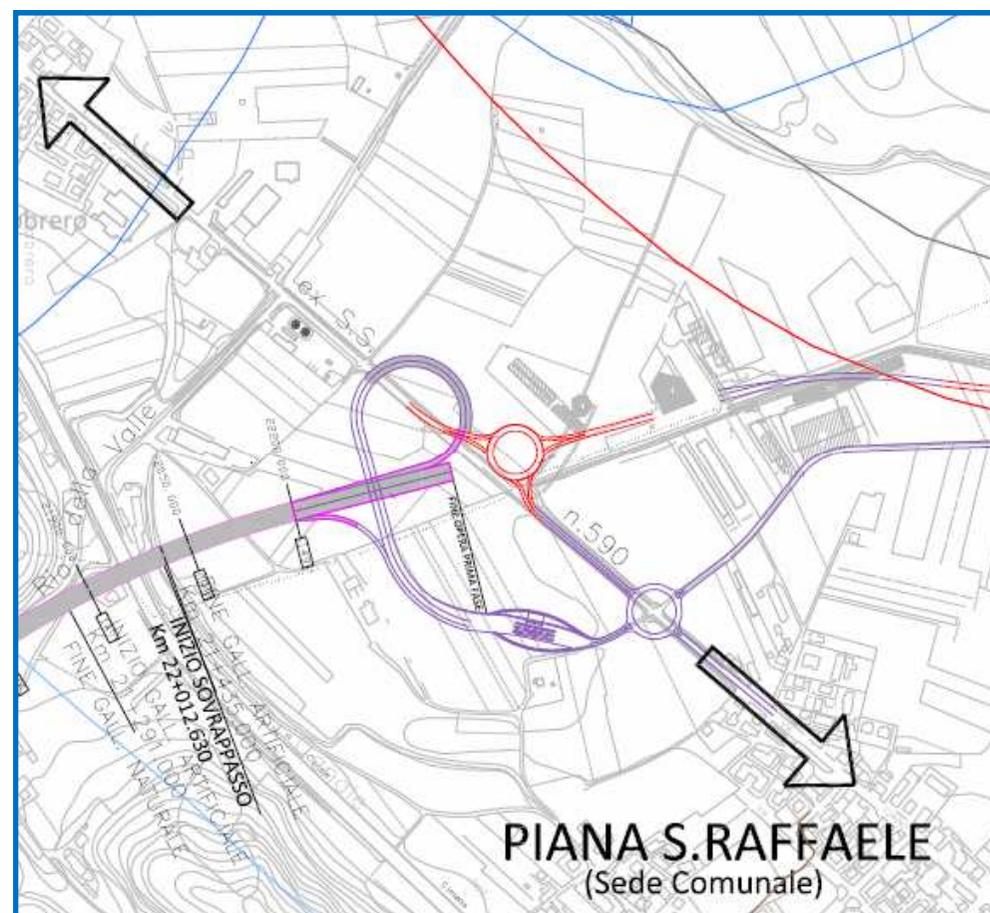
2. Collegamento con la zona industriale



3. Fasizzazione degli interventi

PRIMA FASE

- Realizzazione viadotto fino ad intersezione strada ex S.S. 590**
- Realizzazione rampa di uscita in direzione San Raffaele**
- Realizzazione rampa di immissione in direzione A21-To-Pc**
- Realizzazione barriera di esazione ridotta.**



3. Fasizzazione degli interventi

SECONDA FASE

- **Proseguimento viadotto in direzione Autostrada Torino-Milano**
- **Completamento svincolo per barriera di esazione**
- **Completamento barriera di esazione**
- **Spostamento rotatoria esistente e ricucitura con viabilità esistente.**

