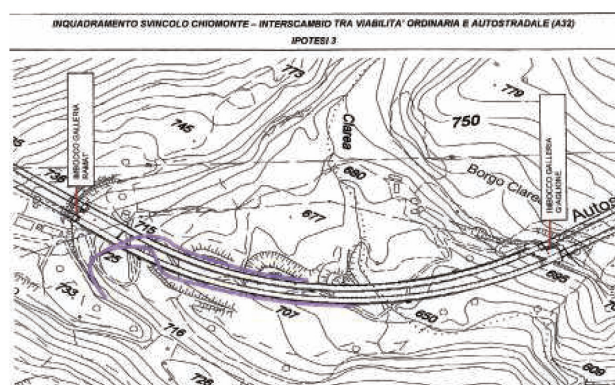
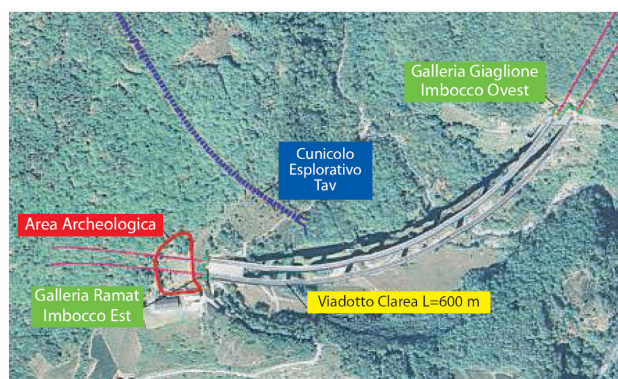


ANTEPRIMA. Sono tre le ipotesi di realizzazione: i lavori inizieranno con il cantiere della Tav

Chiomonte, ecco il progetto del nuovo svincolo autostradale



CHIOMONTE - Sono tre le ipotesi per costruire lo svincolo autostradale di Chiomonte, in vista del cantiere Tav della Maddalena. "La Valsusa" ha potuto leggere i documenti redatti da Ltf, in cui vengono vagliate queste tre possibili scelte progettuali, con costi ovviamente differenti.

Si tratta in tutti e tre i casi di svincoli da Torino a Chiomonte, e viceversa. Non è previsto alcun collegamento tra Chiomonte e l'Alta Valle.

La prima ipotesi

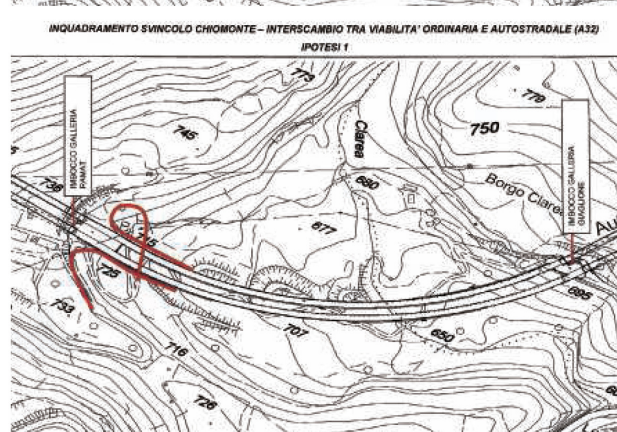
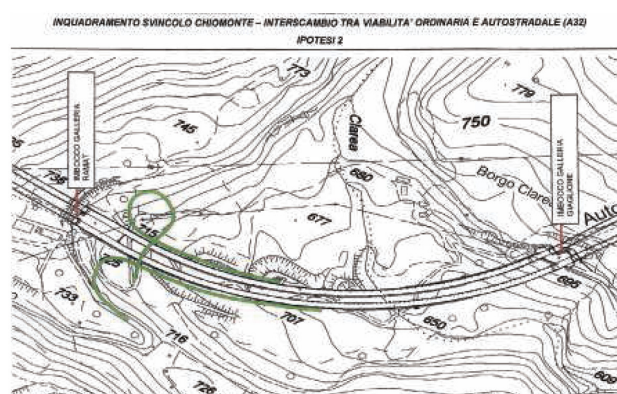
Consiste nella realizzazione di uno svincolo autostradale provvisorio, che serva principalmente alle esigenze della viabilità del cantiere Tav. In questo progetto, secondo quanto scritto sul documento di Ltf, "le caratteristiche dello svincolo non rispettano la vigente normativa per la progettazione stradale", poiché "la lunghezza delle corsie specializzate, di accelerazione e decelerazione, così come altre caratteristiche, non sono conformi a quanto richiesto dalle leggi attuali".

Se sarà scelta questa ipotesi, dovrà poi essere necessariamente adottata, durante l'utilizzo di questo svincolo provvisorio, una parzializzazione della carreggiata di salita, in modo da dedicare l'attuale corsia di marcia esclusivamente al rallentamento dei veicoli di servizio. Con questo progetto, l'opera coste renne circa 25.800.000 euro.

La seconda ipotesi

Consiste nella costruzione di uno svincolo autostradale permanente e non provvisorio, le cui caratteristiche tecniche rispetteranno la normativa attuale per le progettazioni stradali.

In questa ipotesi, la curva nord della rampa di uscita avrebbe un notevole impatto sulla scarpata esistente. Questo progetto, secondo quanto scritto sul documento, necessiterebbe di una complessa mitigazione ambientale, essendo imponente. Dovranno essere realizzate delle "importanti opere di



Le tre ipotesi progettuali per realizzare il nuovo svincolo autostradale di Chiomonte. In alto a sinistra, l'area di cantiere Tav, l'autostrada e la zona archeologica (hanno collaborato Francesca Berthon e Roberta Chiabaud)

protezione e di sostegno del versante interessato", che dovrà ospitare la realizzazione della rampa d'uscita. Il prezzo della seconda ipotesi è di 35.800.000 euro.

La terza ipotesi

Consiste anch'essa, come la seconda ipotesi, nella costruzione di uno svincolo autostradale definitivo. Ma a differenza del progetto precedente, in questo caso non si realizzerebbe la curva nord

per la rampa in uscita, evitando così anche le grosse opere di sostegno del versante.

L'impatto quindi sarebbe meno gravoso: le corsie, non appena di distanza dalla parte di autostrada già esistente, inizierebbero a scendere verso il fondo valle.

Il tracciato in curva della rampa, ed il successivo raccordo con la viabilità esistente, "sarebbe infatti sviluppato passando sotto l'impalcato autostradale". Insomma, que-

sta terza ipotesi, nel "rapporto complessivo costi-benefici, limiterebbe le ricadute negative sull'area circostante, zona archeologica, coltivazioni di pregio, ecc. contenendo al minimo le opere sul versante". Le rampe nuove si svilupperebbero adiacenti al tratto di autostrada già esistente, migliorando così anche "l'impatto di percezione visiva dell'opera". Il prezzo della terza ipotesi, è quello più alto: 40.000.000 euro.

Il costo totale arriva fino a 40 milioni, l'impatto visivo dell'opera sarà notevole

L'area della Maddalena

Si trova allo sbocco del Vallone Tiraculo - Rio Clarea: in quest'area passa già il viadotto Clarea, lungo 600 metri, che serve ad unire la galleria autostradale "Giaglione" con la galleria "Ramat".

Il collegamento tra autostrada e cantiere

Nel documento Ltf, si legge che "per minimizzare l'impatto sulla viabilità locale, è prevista la realizzazione di un collegamento diretto del futuro cantiere della Tav con l'autostrada A32". Questo anche per il rifornimento di materiali che devono provenire dall'esterno.

Migliaia di metri cubi di smarino

Il progetto prevede il riutilizzo di circa 25.000 metri cubi di materiale che proverrà dallo scavo. Dato però che la quantità di materiali da movimentare è molto maggiore rispetto alla necessità del cunicolo geognostico della Tav, "si sono appresi contatti con la Sita per la realizzazione di un accesso in grado di garantire le prestazioni necessarie".

Lo svincolo di Chiomonte dovrà servire per collegare il cantiere del tunnel della Torino - Lione con l'area industriale di Susa e il cantiere di Prato Giò.

Il materiale per realizzare lo svincolo sarà proprio prelevato dal deposito

to del materiale di smarino del cunicolo esplorativo della Maddalena.

Lo svincolo non collegherà Chiomonte all'Alta Valle

Essendo un'opera nata per facilitare il traffico diretto da Susa al cunicolo della Maddalena, lo svincolo di Chiomonte consentirà l'uscita dall'A32 solo in direzione Bardonecchia-Frejus, e l'ingresso solo in direzione Susa. Quindi chi proviene in autostrada dall'Alta Valle non potrà uscire a Chiomonte, così come chi parte da Chiomonte per prendere l'autostrada, potrà solo scendere a Susa e non avrà accessi diretti per salire a Oulx o al Frejus.

L'impatto ambientale sarà notevole e il traffico autostradale sarà penalizzato

Comunque sia, il documento Ltf non nasconde che l'impatto ambientale del nuovo svincolo sarà notevole. "Le condizioni rendono particolarmente complessa la realizzazione di uno svincolo di accesso all'A32 in corrispondenza del viadotto Clarea", scrive Ltf - "l'assenza di spazi agli imbocchi delle gallerie, la pendenza dei versanti ed il notevole dislivello impongono la necessità (...) di realizzare importanti impalcati in affiancamento ed unione con quelli esistenti".

Importanti impalcati significa che di fatto si creerà un altro altissimo viadotto a fianco a quello di Clarea. Nel documento non si nasconde neanche che per rispettare i tempi di costruzione, nella fase iniziale i lavori saranno "più penalizzanti nel transito dell'autostrada": quindi chi userà l'A32 in quel periodo dovrà portare pazienza in caso di deviazioni, code e rallentamenti. Anche perché, per realizzare l'opera, dovrà essere chiusa al traffico per un periodo l'attuale corsia di destra dell'autostrada, ovviamente solo nel tratto interessato.

FABIO TANZILLI