



REGIONE AUTONOMA TRENINO-ALTO ADIGE
AUTONOME REGION TRENINO-SÜDTIROL
REGION AUTONÓMA TRENIN-SÜDTIROL

Il Presidente - Der Präsident - L. President

Regione Autonoma Trentino Alto Adige
Autonome Region Trentino Südtirol

Trento, 27 marzo 2012

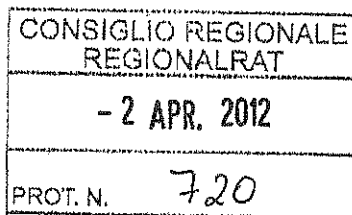
Id Doc: 464696

Registro: RATAA



Num. Prot: 0004939/P

del: 29/03/2012



Egregio Signor
Maurizio Vezzali
Consigliere regionale
Il Popolo della Libertà-Alto Adige
Via Perathoner, 10
39100 BOLZANO

e, p.c. Gentile Signora
dott.ssa Rosa Zelger Thaler
Presidente del Consiglio regionale
Piazza Duomo, 3
39100 BOLZANO

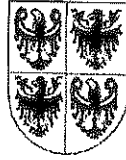
Oggetto: risposta interrogazione n. 142/XIV.

Con riferimento all'interrogazione di cui all'oggetto si trasmette il progetto relativo al completamento della stazione autostradale di Bressanone – zona industriale, elaborato dalla Società A22.

Ritenendo di aver fornito adeguata risposta ai quesiti posti, si rimane a disposizione per eventuali ulteriori informazioni.

L'occasione mi è gradita per porgere i miei più cordiali saluti.

- Lorenzo Dellai -



CONSIGLIO REGIONALE DEL TRENTINO - ALTO ADIGE
REGIONALRAT TRENTINO - SÜDTIROL

AUTONOME REGION TRENTINO-SÜDTIROL
Der Präsident

Trient, 27. März 2012
Prot. 0004936/P
vom 29. März 2012
Prot. Nr. 720 RegRat
vom 2. April 2012

An den Regionalratsabgeordneten
Maurizio VEZZALI
Ratsfraktion
Il Popolo della Libertà-Alto Adige
Via Perathoner 10
39100 Bozen

u.z.K.
Frau
Rosa Zelger Thaler
Präsidentin des Regionalrates
Domplatz 3
39100 BOZEN

Betrifft: Antwort auf die Anfrage Nr. 142/XIV

In Beantwortung der Anfrage Nr. 142/XIV übermittle ich Ihnen das von der A22 AG ausgearbeitete Projekt bezüglich der Mautstelle der Brennerautobahn in Brixen – Industriezone.

In der Hoffnung, auf Ihre Fragen gebührend geantwortet zu haben, verbleibe ich mit freundlichen Grüßen.

DER PRÄSIDENT
- Lorenzo Dellai -

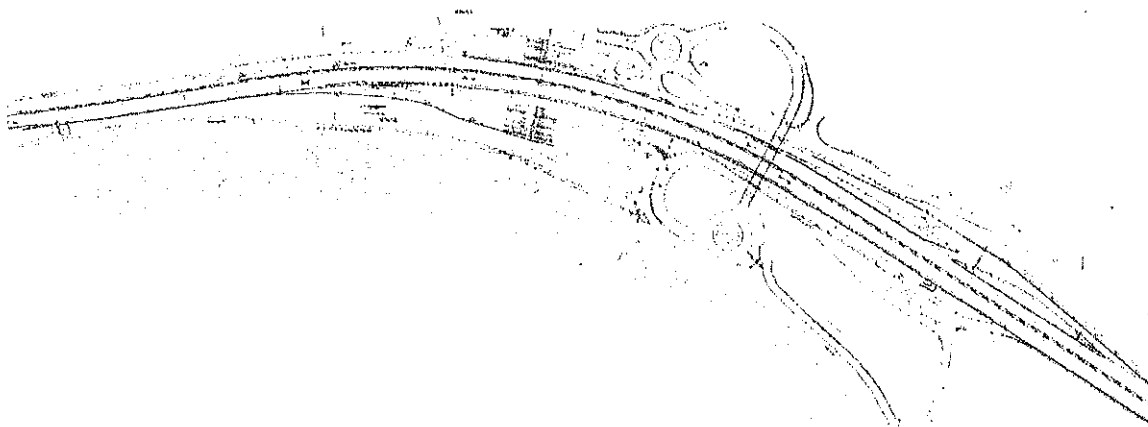
COMPLETAMENTO DELLA STAZIONE AUTOSTRADALE DI BREZZANONE – ZONA INDUSTRIALE

Il progetto definitivo dei lavori per il completamento della stazione autostradale di Bressanone - Zona Industriale è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione di Autostrada del Brennero S.p.A. nella seduta del 5 agosto 2011.

Il progetto prevede il completamento della stazione - attualmente composta da due nuclei separati che consentono il solo collegamento verso nord (uscita/entrata da/verso il Brennero) - con la realizzazione di due ulteriori stazioni autostradali autonome, così da rendere possibile accesso ed uscita da entrambe le carreggiate autostradali.

Le due nuove stazioni saranno architettonicamente analoghe a quelle esistenti; le pensiline di stazione saranno realizzate con travi in legno lamellare, pilastri in legno con sezione a croce, che scaricheranno il peso su fondazioni in calcestruzzo, integrate con i bumpers della stazione ed il cunicolo servizi.

Il fabbricato servizi, previsto in corrispondenza della stazione di uscita, sarà integrato con la copertura della pensilina e sarà realizzato in legno, analogamente a quello esistente lungo la carreggiata sud.



La stazione per l'entrata in direzione sud sorgerà ad ovest dell'autostrada, in prossimità della strada statale del Brennero, S.S.12. L'innesto sulla viabilità ordinaria verrà risolto con un nuovo ramo sull'esistente rotatoria che collega la S.S.12 con il sovrappasso di Albes e l'uscita dalla carreggiata sud dell'autostrada.

Per progettare il migliore inserimento in rotatoria del nuovo ramo, collocato tra la S.S.12 proveniente da sud e la pista proveniente dall'autostrada, è stato effettuato uno studio geometrico per verificare gli spazi di manovra dei mezzi pesanti; è stata altresì verificata la capacità di smaltimento del traffico attuale e futuro della rotatoria, rispettivamente tramite un rilievo dei flussi di traffico attuali ed una stima di quelli futuri. A seguito di tale studio è stato possibile definire la geometria del nuovo innesto e revisionare quella del ramo esistente, proveniente dall'A22.

In corrispondenza della nuova stazione è prevista la realizzazione di un parcheggio riservato al personale, con uscita diretta sulla S.S.12, in prossimità della rotatoria.

Il progetto della stazione prevede la realizzazione di due piste, una dedicata Telepass ed una multifunzione (Telepass e ritiro biglietto), entrambe protette da una pensilina di copertura in legno, analoga a quella esistente in corrispondenza dell'entrata in direzione nord. Una delle due piste sarà dimensionata anche per il passaggio di trasporti eccezionali e quindi avrà larghezza pari a 6,50 m.

L'uscita dalla carreggiata nord, verrà realizzata ad est dell'arteria, tra l'autostrada e il fiume Isarco.

Il collegamento della nuova stazione di uscita con la viabilità ordinaria avverrà sul ramo di raccordo tra l'esistente rotatoria ad est del cavalcavia di Albes e l'entrata in direzione nord; il flusso di traffico in uscita si dirigerà quindi direttamente all'esistente vicina rotatoria, da dove potrà procedere in qualsiasi direzione.

Ad est del piazzale di stazione è prevista la realizzazione di un parcheggio riservato al personale. Il progetto della stazione prevede la realizzazione di tre piste, una dedicata Telepass e due multifunzione automatiche (Telepass e cassa automatica), protette da una pensilina di copertura in legno con annesso fabbricato servizi, analogamente a quanto realizzato in corrispondenza dell'uscita in direzione sud. Una delle tre piste sarà dimensionata anche per il passaggio di trasporti eccezionali e quindi avrà larghezza pari a 6,50 m.

Le nuove piste di stazione avranno capacità di smaltimento pari a 1.400 veicoli/ora in entrata e pari a 850 veicoli/ora in uscita.

Complessivamente, considerando anche le due stazioni esistenti, a lavori ultimati, la capacità di smaltimento sarà pari a 2.800 veicoli/ora in entrata e pari a 1.550 veicoli/ora in uscita.

Su proposta della Comunità Comprensoriale, in sede di presentazione del progetto esecutivo all'Ente concedente verrà richiesto di poter rinominare le due stazioni di Bressanone in "Bressanone nord" e "Bressanone sud".

Il progetto prevede anche la realizzazione di barriere foncoassorbenti in legno, lungo la nuova uscita in carreggiata nord a protezione dell'abitato di Albes e lungo la nuova entrata in carreggiata sud, a protezione degli edifici posti a ovest della S.S. 12.

Per la realizzazione dei lavori in progetto si prevede un totale di n. 440 giorni naturali e consecutivi, decorrenti dalla data di consegna degli stessi.

SOVRAPPASSO DI ALBES

Il progetto definitivo per la demolizione e la ricostruzione del sovrappasso autostradale ubicato in provincia di Bolzano sulla strada provinciale S.P. 28, in località Albes (sovrappasso n°12 "S.P. di Albes" alla progressiva km 47+819), è stato approvato nella seduta del Consiglio di Amministrazione di Autostrada del Brennero S.p.A. di data 25 marzo 2011.

L'intervento rientra nell'ambito dell'ampio programma intrapreso dalla Società per la ristrutturazione, l'adeguamento o la sostituzione delle opere sovrastanti il tracciato autostradale.

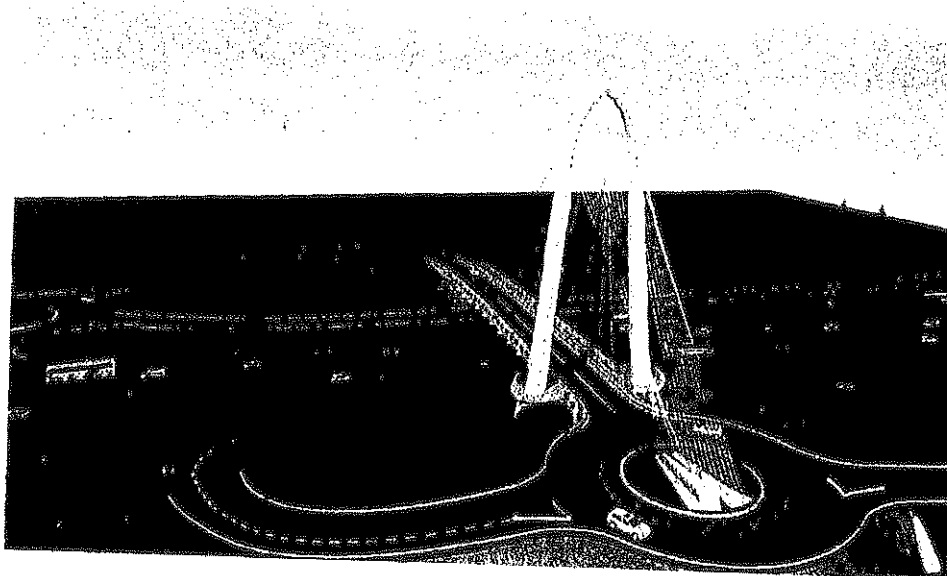
Le ispezioni periodiche condotte sull'attuale sovrappasso hanno evidenziato diverse problematiche, legate soprattutto alle strutture in elevazione; l'opera, realizzata nel rispetto di norme tecniche vigenti all'epoca della sua costruzione e nel tempo mutate, risulta ora inadeguata rispetto all'attuale traffico veicolare.

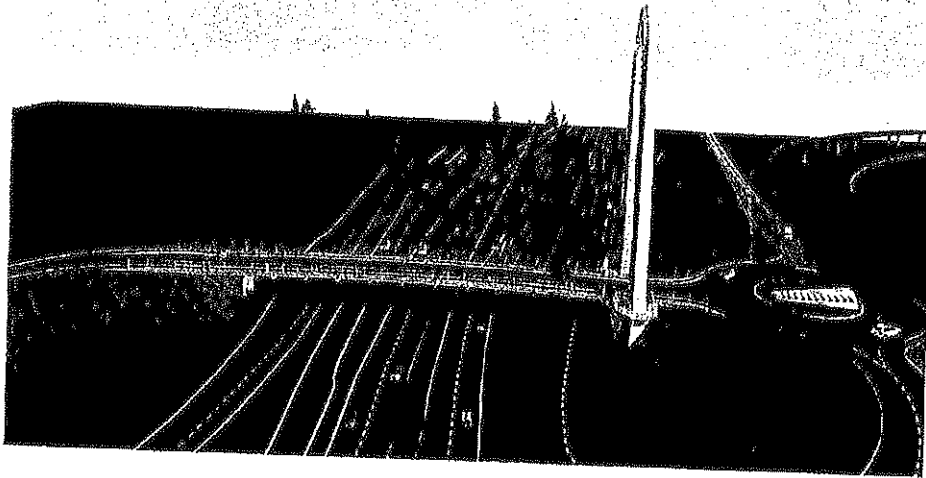
Accurate valutazioni tecnico-economiche hanno infatti portato alla scelta di demolire l'attuale sovrappasso, per ricostruirlo con criteri idonei alle attuali esigenze di portata, di sicurezza e di resistenza sismica, adeguando nel contempo la sezione trasversale dello stesso agli attuali carichi di traffico.

Il progetto definitivo prevede pertanto la demolizione completa del sovrappasso esistente e, in un secondo tempo, la realizzazione di una nuova struttura sul medesimo sito. Il progetto comprende altresì l'adeguamento delle rampe di collegamento all'opera.

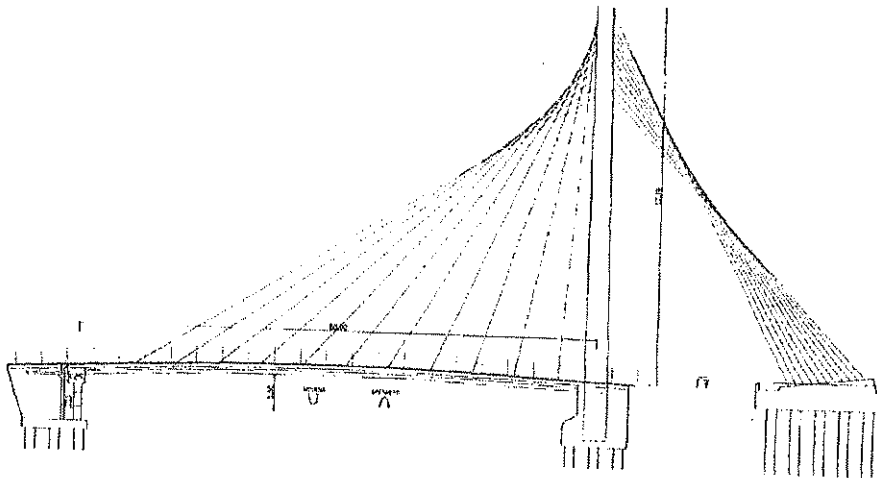
La progettazione dei nuovi sovrappassi è volta oggi ad assicurare moderne soluzioni ingegneristiche, che tengano conto dei più attuali criteri in materia di tecnica costruttiva e tecnologia dei materiali, ed un elevato pregio artistico, con lo scopo di caratterizzare e connotare architettonicamente il territorio circostante.

Per il sovrappasso in oggetto, la scelta dello schema statico di tipo strallato è stata dettata da valutazioni correlate al contesto storico e geografico: l'eleganza offerta dallo schema statico ed il pregio architettonico della struttura costituiranno un forte segnale urbanistico per il territorio circostante; la scelta garantirà inoltre continuità rispetto al vicino sovrappasso strallato realizzato a cura della Provincia Autonoma di Bolzano a servizio della circonvallazione di Albes.





Il nuovo sovrappasso, che avrà la capacità portante prevista per i ponti di I^a categoria a norma del D.M. 14 gennaio 2008, è caratterizzato da campata unica di luce pari a 80 m, con configurazione statica ad impalcato sospeso del tipo strallato asimmetrico, con schema di distribuzione dei dispositivi di sospensione ad "iperbole".



L'impalcato sarà in acciaio Corten autopassivante a lastra ortotropa, con traversi in corrispondenza degli stralli di sospensione e in mezzeria tra i vari campi. Esso avrà una larghezza complessiva di 14,56 m ed accoglierà un'unica carreggiata composta da due corsie, una per senso di marcia, da 4,75 m ciascuna. L'altezza della sezione trasversale in mezzeria risulterà pari a 1,49 m. Gli stralli saranno costituiti da 44 funi chiuse in acciaio ad alta resistenza zincato a caldo e saranno sostenuti da due antenne verticali che, unendosi in sommità, formeranno una struttura ad "A". Tale configurazione renderà possibile la realizzazione della struttura con due piani di tiraggio posti ai bordi dell'impalcato. Le spalle saranno costituite da setti aventi un'apertura centrale per accedere alle camere di ispezione poste dietro alle stesse, che consentiranno al personale addetto un facile accesso in occasione di ispezioni periodiche da eseguirsi sui giunti di dilatazione e agevoleranno interventi di manutenzione sui giunti stessi.

Le strutture di appoggio in corrispondenza delle spalle saranno a disco elastomerico confinato a cerniera sferica, del tipo fisso, unidirezionale e multidirezionale. Questi tipi di appoggio, oltre a permettere le rotazioni e gli spostamenti dell'impalcato dovuti alle sollecitazioni d'esercizio ed alle dilatazioni termiche, presentano anche effetti dissipativi e di smorzamento tali da rendere la struttura resistente ad elevate azioni sismiche.

Al fine di evitare cedimenti differenziali degli elementi portanti, le antenne e le spalle del nuovo ponte saranno realizzate su fondazioni eseguite con pali trivellati del diametro di 1500 mm e di lunghezza pari a 30 m.

L'impalcato procederà a sbalzo oltre i muri paraghiaia, dove saranno posizionati i giunti di dilatazione.

La pendenza trasversale del piano viabile sarà realizzata direttamente con la struttura dell'impalcato, ottimizzando in tal modo il drenaggio delle acque meteoriche infiltrate sotto la pavimentazione in conglomerato bituminoso.

L'impermeabilizzazione dell'impalcato sarà ottenuta mediante la stesa sulla superficie superiore della struttura metallica di uno strato aggrappante in bitume elastomerico modificato.

I marciapiedi saranno realizzati con un getto di calcestruzzo realizzato sulla lastra ortotropa che permetterà l'ancoraggio sia del sicurvia sia delle reti di protezione.

Il pacchetto di pavimentazione del nuovo sovrappasso avrà uno spessore complessivo di 10 cm, e sarà composto da uno strato di collegamento dello spessore di 6 cm ed uno strato di usura di spessore 4 cm.

Per la realizzazione dei lavori in progetto si prevede un totale di n. 365 giorni naturali e consecutivi, decorrenti dalla data di consegna degli stessi.