

## Il prolungamento della Tangenziale di Novara

**Data:** 10/05/2022  
**Fonte:** [stradeeautostrade.it](http://stradeeautostrade.it)  
**Link:** <https://www.stradeeautostrade.it/strade-e-autostrade/il-prolungamento-della-tangenziale-di-novara/>

### L'inquadramento dell'opera

A Novembre 2019, ANAS (Gruppo FS Italiane) ha consegnato al Raggruppamento Temporaneo di Imprese Consorzio Stabile composto da Edilmaco e Giugliano Costruzioni Metalliche i lavori di prolungamento e di collegamento della Tangenziale di Novara con la viabilità locale, tramite l'interconnessione tra la S.S. 32 "Ticinese" e la ex S.P. 299 "Valsesia", oggi S.S. 299 "di Alagna".

Si tratta del prolungamento verso Ovest della S.S. 703 "Tangenziale Est di Novara", che attualmente si interrompe con uno svincolo sulla S.S. 32 a Cameri. Il nuovo tracciato, lungo 5,1 km, congiunge quindi la S.S. 32 all'altezza di Cameri con la S.S. 299 a Nibbia, dove è prevista anche la costruzione di una rotatoria a poca distanza dal casello autostradale di Novara Ovest.

Lungo il tratto è inoltre previsto uno svincolo intermedio di collegamento con la S.S. 229 "del Lago d'Orta". La nuova opera interessa i territori comunali di Novara, Cameri e San Pietro Mosezzo.

### Il contesto territoriale

L'area oggetto di studio si colloca in un ambiente di pianura particolarmente antropizzata, delimitata a Sud dalla periferia di Novara.

Attualmente, l'asse viario di circonvallazione che serve la parte settentrionale e occidentale della città è costituito dall'asse Nord-Ovest, che costeggia l'abitato di Novara allacciandosi alla Tangenziale Sud-Est esistente. Tale asse risulta ad oggi sottodimensionato rispetto alle esigenze correnti.

La zona si configura peraltro come un nodo cruciale della viabilità locale, regionale e intraregionale poiché il tratto in progetto costituisce un punto di accesso all'Autostrada A4 Torino-Milano.

Nel suo complesso, la tangenziale, di cui l'opera in esame costituisce una parte, permette di alleggerire il peso del traffico di transito nell'area centrale urbana del comune di Novara e si inserisce a pieno titolo come opera di rilievo all'interno della più ampia rete del comprensorio provinciale. L'attuale infrastruttura cinge la città a semicerchio.

Il primo tratto ad essere stato costruito è la Tangenziale Est, che inizia dalla S.S. 32 "Ticinese" a Nord della città e termina al raccordo con la S.S. 211 "della Lomellina" a Sud. Nel 2004 sono stati completati i lavori del tratto di Tangenziale Sud, che ha così consentito di prolungare il percorso fino alla S.S. 11 "Padana Superiore" per Vercelli, a Sud-Ovest della città.

È inoltre prevista la realizzazione del tratto Nord-Ovest, di cui l'opera in oggetto costituisce una porzione, con la completa chiusura dell'anello e quindi il collegamento con la zona industriale di San Pietro Mosezzo e il casello autostradale di Novara Ovest.

### **I tempi di lavoro**

I lavori, per un importo complessivo di 89,2 milioni di Euro, sono stati consegnati il 20 Novembre 2019 per una durata contrattuale di 1.242 giorni di lavoro.

Alcuni eventi imprevedibili hanno rallentato il regolare svolgimento delle attività in corrispondenza di alcune fasi di intervento. Tra questi è opportuno citare l'emergenza Covid-19 cui sono seguite alcune difficoltà dovute all'approvvigionamento dei materiali. Di particolare rilievo anche gli eventi alluvionali del 2 Ottobre 2021.

Questi ultimi hanno causato la messa fuori uso del guado sul torrente Agogna, che gli Organi competenti hanno conseguentemente dichiarato incompatibile con il regime idraulico del torrente stesso.

Al fine di ovviare a tale criticità, si è reso necessario sostituire il guado con un vero e proprio ponte in acciaio del tipo Bailey che, seppur provvisorio, ha garantito la continuità dell'accesso alla parte intermedia del cantiere da parte dei mezzi d'opera.

### **Le caratteristiche tecniche dell'opera**

Il progetto di intervento prevede la costruzione di un tracciato che si sviluppa complessivamente per circa 5,1 km. La piattaforma stradale è larga 22 m, con due corsie da 3,75 m per senso di marcia, una banchina in destra di 1,75 m e in sinistra di 50 cm e uno spartitraffico centrale di 2,50 m. L'infrastruttura si sviluppa interamente in rilevato in un contesto territoriale caratterizzato da una conformazione pressoché pianeggiante.

La sezione stradale è di tipo B (DM 5/11/2001) con pendenza longitudinale media dell'1% e pendenze longitudinali massime del 2,4% nell'asta principale e 3,1% nei tratti di svincolo.

Vista la particolare conformazione del territorio, quasi completamente pianeggiante, le sezioni tipo adottate per specializzare i diversi tratti prevedono sempre una quota progetto superiore o uguale al piano campagna. Ne consegue che il solido stradale è sempre in rilevato a meno dei cinque ponti necessari per scavalcare le infrastrutture preesistenti.

Quando il corpo del rilevato supera l'altezza di 4 m, anziché adottare la classica scarpata a pendenza 2 su 3, pur mantenendo la stessa geometria di arginello e la scarpata classica nel primo metro di altezza al di sotto della pavimentazione, è stato scelto di adottare una scarpata in terra rinforzata con geogriglie, avente un angolo di 65°

rispetto alla verticale, così da ridurre al minimo possibile l'occupazione di suolo dell'opera in corso di realizzazione.

Occorre sottolineare che tale soluzione ha permesso la riduzione della quantità di materiale da rilevato e la conseguente diminuzione dei relativi trasporti con indiscutibili vantaggi ambientali.

La scelta tecnica ha consentito anche di contenere le tempistiche stesse di messa in opera. Si tenga in conto che per la realizzazione dei rilevati si prevede la mobilitazione complessiva di circa 1.200.000 m<sup>3</sup> di movimenti materie.

### **Le interferenze**

Lungo il tracciato sono presenti numerose interferenze. Oltre a quelle delle reti di distribuzione elettriche e idriche, si contano tre strade di rilevanza nazionale, tre tracciati ferroviari e tre corsi d'acqua.

Pertanto, nel complesso è prevista la realizzazione di cinque viadotti e tre nuovi svincoli di collegamento con le Statali 32, 229 e 299.

Per soddisfare le richieste di Enti locali, dei proprietari e dei coltivatori terrieri, lungo tutto il tratto di tangenziale sono in progetto una serie di attraversamenti pseudo-ortogonali all'asse principale.

Si tratta di stradelli e passaggi che permettono di mantenere inalterato il sistema di interconnessione tra i fondi agricoli, contraddistinto in linea generale da un reticolo di strade campestri e interpoderali, nonché di preservare la continuità idraulica e di coltivazione tra i campi.

Inoltre, è prevista la realizzazione di 25 ponticelli scatolari le cui strutture, costituite da telai chiusi, sono realizzate in parte in opera e altre prefabbricate in stabilimento.

### **Le opere d'arte maggiori**

Lungo il tracciato è prevista la costruzione di cinque viadotti, realizzati con due impalcati separati per ogni carreggiata e a sezione mista acciaio-calcestruzzo.

La sezione di ogni impalcato prevede travi metalliche in acciaio tipo Cor-Ten, con sezione a doppio T ad altezza variabile, collegate superiormente da una soletta in calcestruzzo armato gettata in opera dello spessore di 26 cm, comprensivi dello spessore delle lastre Predalles in acciaio tralicciate collaboranti.

La solidarizzazione della soletta alle travi metalliche è affidata a idonei connettori a taglio tipo Nelson. L'impalcato è vincolato alle sottostrutture tramite isolatori elastomerici.

Le strutture portanti verticali (pile e pulvini) e le zattere di fondazione sono interamente in calcestruzzo armato gettato in opera. Le fondazioni, di tipo profondo, sono realizzate in pali CFA trivellati ad elica continua.

Per la realizzazione dei cinque viadotti, che si estendono per una lunghezza totale di 1.270 m, è prevista la realizzazione di dieci spalle, 21 pile, 730 pali CFA per complessivi 14.461 m e 621 micropali per complessivi 4.527

m.

## **Lo stato dei lavori**

L'avanzamento attuale dei lavori è di circa il 50% che corrisponde al 50% del tempo contrattuale, a dimostrazione dell'impegno di tutti gli attori nel contenere i tempi di esecuzione nonostante gli imprevisti fino ad ora occorsi.

Il viadotto VI01 (di scavalco alla S.S. 32 e del canale Regina Elena) è completato ad eccezione degli strati finali della pavimentazione e la posa delle barriere.

Il 13 Aprile 2022 è stata eseguita con esito favorevole la prova di carico per il collaudo statico dell'opera. Il viadotto VI02 (sul torrente Terdoppio) è completo di tutte le pile e i pulvini ed è in corso il completamento degli impalcati.

Per i viadotti VI03 (sulla linea ferroviaria Alessandria-Arona) e VI04 (sulla S.S. 229), è in fase di completamento la realizzazione dei pali trivellati in CFA. Per il viadotto VI05 (sul torrente Agogna), è stata completata la realizzazione di tutti pali di fondazione in CFA trivellati ed è in corso la realizzazione delle zattere di fondazione.

## **Dati tecnici**

- Committente e Stazione Appaltante: ANAS SpA

### **Progetto definitivo: redazione anno 2014**

- Responsabile del Procedimento: Ing. Nicola Dinnella di ANAS SpA
- Progettista: Ing. Roberto Mellano
- Coordinatore per la Sicurezza in fase di progettazione: Ing. Umberto Siniscalco

### **Progetto esecutivo: redazione anno 2019**

- Responsabile del Procedimento: Ing. Marcello Buonamico di ANAS SpA
- Redazione a cura di ATI Edilmaco – Giugliano Costruzioni Metalliche nell'ambito dell'Appalto Integrato
- Progettista: Ing. Francesco La Camera
- Coordinatore per la Sicurezza in fase di progettazione: Ing. Francesco La Camera

## **Esecuzione dei lavori**

- RUP: Ing. Fabio Arcoleo di ANAS SpA
- Direttore dei Lavori: Ing. Marco Perna di ANAS SpA
- Direttori Operativi: Geom. Massimo De Felici e Geom. Vincenzo Siracusa di ANAS SpA
- Coordinatore per la Sicurezza in fase di esecuzione: Ing. Daniele Galluzzo di ANAS SpA
- Collaudatore statico: Ing. Andrea Simonini di ANAS SpA
- Commissione di Collaudo tecnico-amministrativo: Ing. Andrea Simonini, Ing. Giuseppe Zirilli e Ing. Mauro Melis di ANAS SpA

- Esecutori dei Lavori: ATI composta da Consorzio Stabile Edilmaco e Giugliano Costruzioni Metalliche Srl
- Direzione di Cantiere: Ing. Umberto Vola
- Subappaltatori: ATI composta da CO.GE.STRA. Srl e Emmedipi Srl + ATI composta da Del Bono SpA, Lagorosso S. Coop., EL.VET Srl, Impresa Isva Srl, Macko Srl e Palingeo Srl + ATI composta da LGM Srl, Autovictor Srl, Impiantistica Giorgi Srl, Locapal Srl e Citiemme Srl
- Importo dell'investimento: 89,2 milioni di Euro
- Data di consegna definitiva: 22 Novembre 2019
- Data di ultimazione: 11 Agosto 2024

> **Se questo articolo ti è piaciuto, iscriviti alla Newsletter mensile al link <http://eepurl.com/dpKhWL>** <

Il presente articolo è tratto dal fascicolo n° 153 Maggio/Giugno 2022

Tag [Strade](#), [Tangenziali](#)

Aziende [ANAS SpA](#)

Collegamenti stradali [Autostrada A4 Torino-Milano](#), [S.S. 32 "Ticinese"](#), [S.S. 211 "della Lomellina"](#), [S.S. 299 "di Alagna"](#), [S.S. 703 "Tangenziale Est di Novara"](#), [S.S. 229 "del Lago d'Orta"](#)

Condividi [Facebook](#), [X](#), [LinkedIn](#), [Whatsapp](#), [Email](#)

**Articolo originale:**

<https://www.stradeeautostrade.it/strade-e-autostrade/il-prolungamento-della-tangenziale-di-novara/>