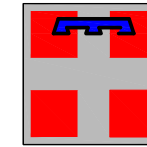


AUTOSTRADA ASTI - CUNEO S.p.A.



PROVINCIA DI ASTI



REGIONE PIEMONTE



PROVINCIA DI CUNEO

COLLEGAMENTO AUTOSTRADALE ASTI - CUNEO

TRONCO II A21 (ASTI EST) - A6 (MARENE)

LOTTO 6 RODDI - DIGA ENEL

VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' EX ART. 20 D.LGS. 152/06

RELAZIONE DI CONFRONTO TRA PROGETTO DEFINITIVO (DEC VIA) E PROGETTO ESECUTIVO SCHEDE GRAFICHE ILLUSTRATIVE - 3di4

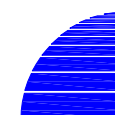
Aggiornato:	Data :	Descrizione:	Redatto:	Controllato:	Approvato:	Codifica:
00	Marzo 2014	Emissione	Arch. Castanini	Ing. Ossesia	Ing. Ghislandi	2.6 E - d V.1.1.01
Aggiornato:	Data :	Descrizione:	Redatto:	Controllato:	Approvato:	Lotto Prog. Tipo Elaborato
Aggiornato:	Data :	Descrizione:	Redatto:	Controllato:	Approvato:	Data: MARZO 2014
Aggiornato:	Data :	Descrizione:	Redatto:	Controllato:	Approvato:	Scala: -



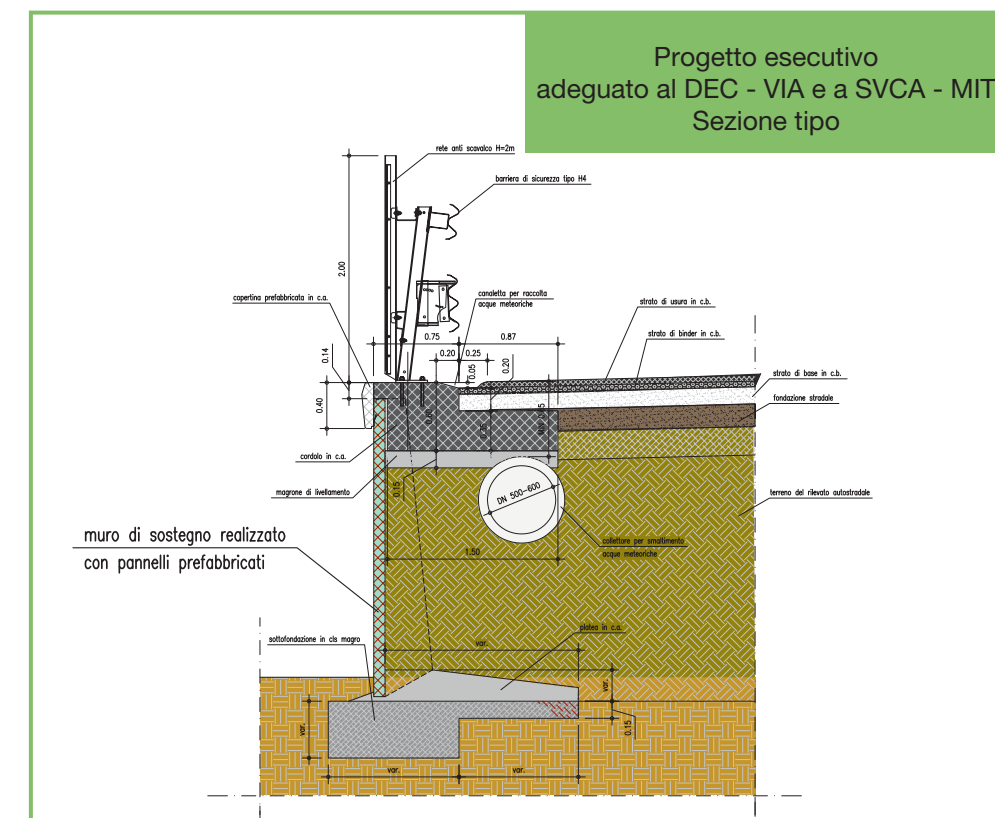
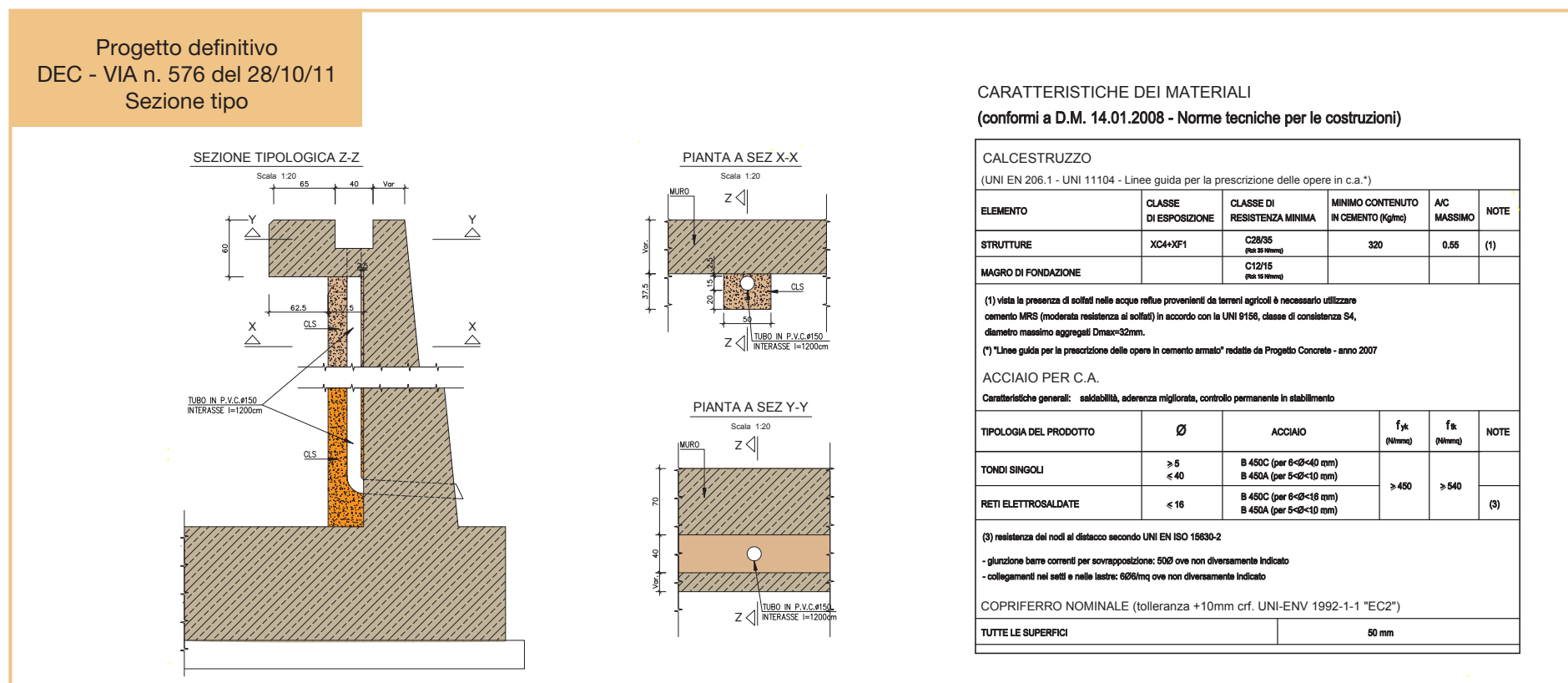
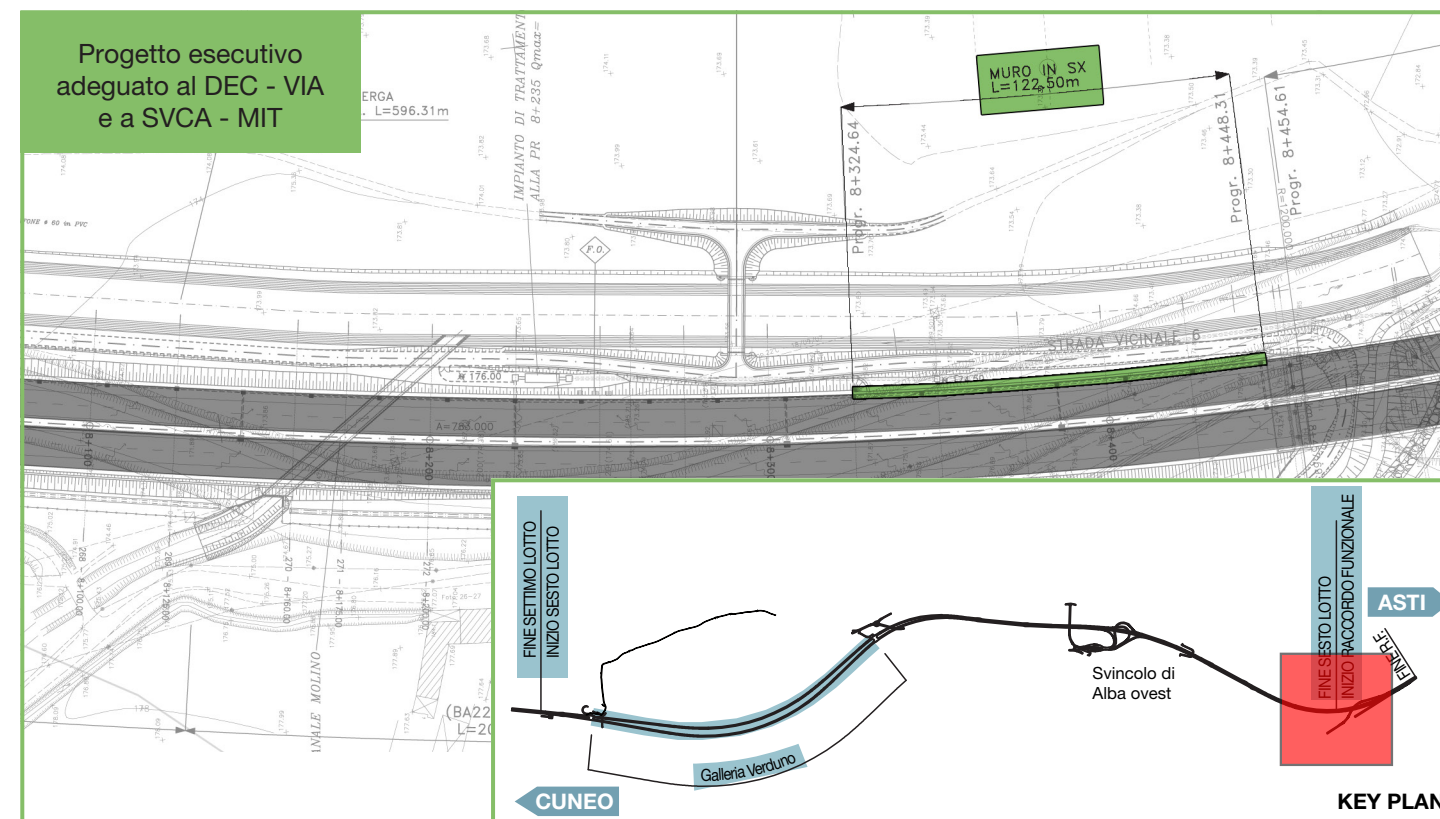
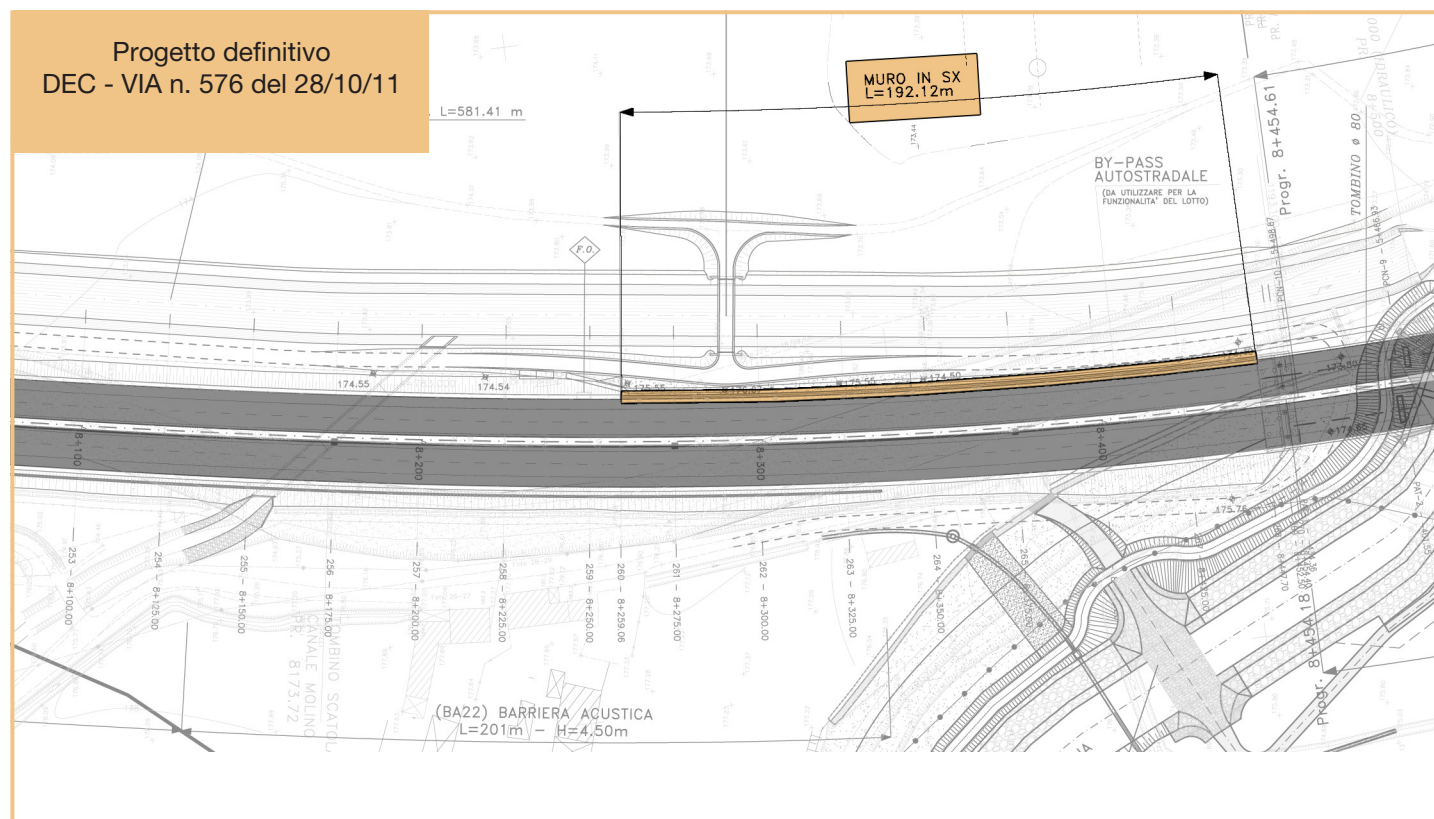
PROGETTISTA e RESP. INTEGRAZIONE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE:

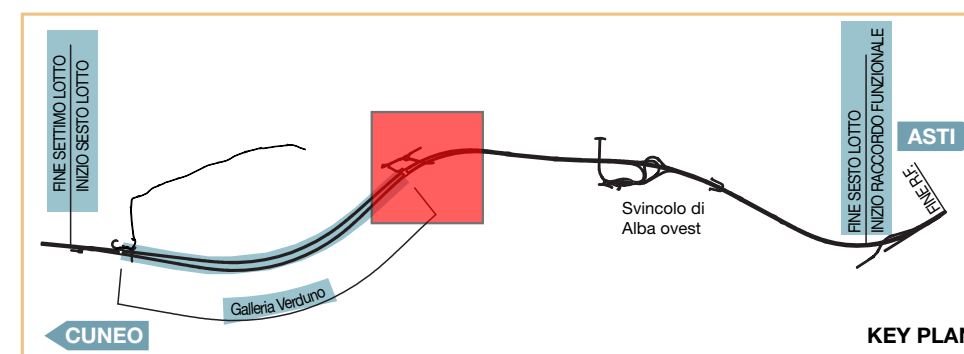
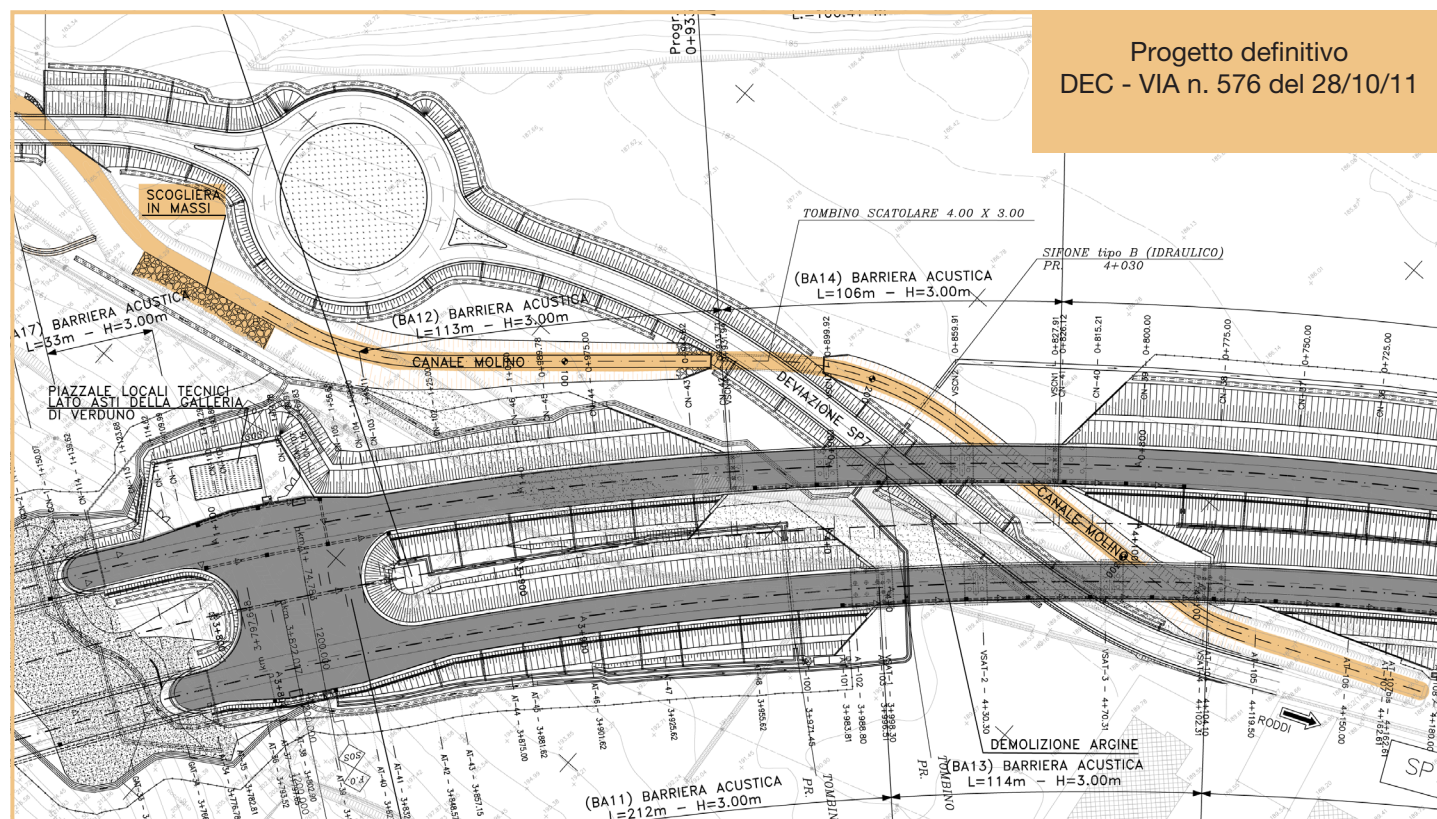
Dott. Ing. Enrico Ghislandi
Albo di Milano
N° A 16993

CONCESSIONARIA:



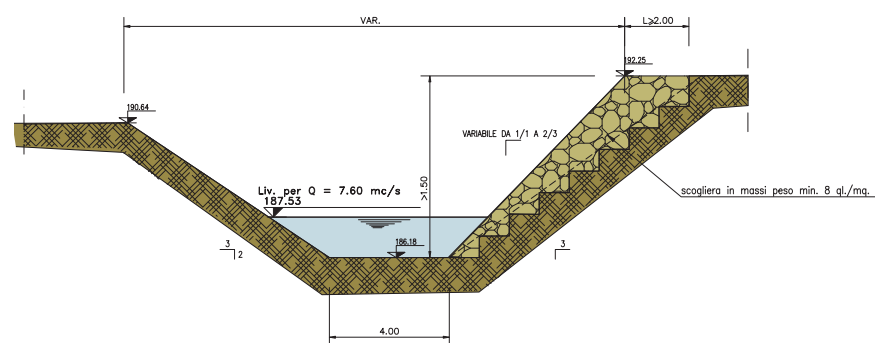
AUTOSTRADA ASTI - CUNEO S.p.A.



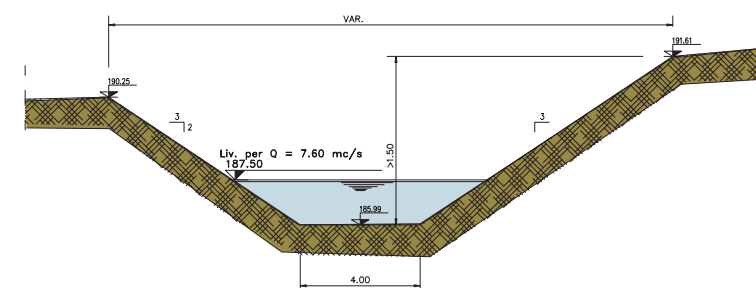


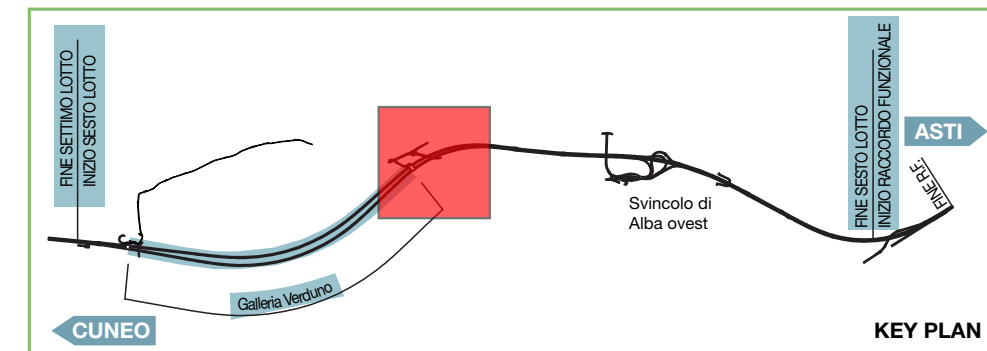
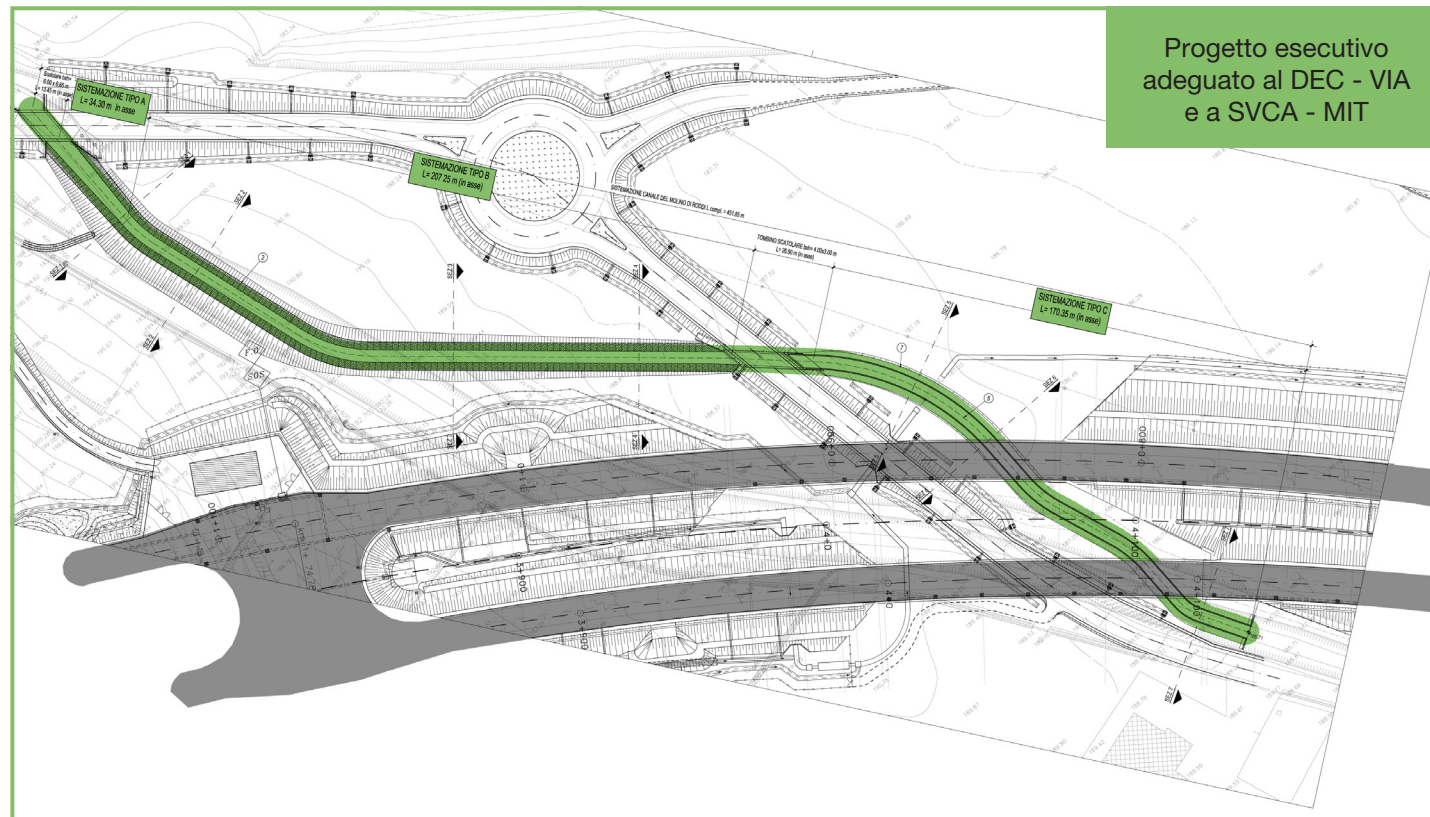
Progetto definitivo
DEC - VIA n. 576 del 28/10/11
Sezioni tipo

SEZIONE TRASVERSALE A-A
SCALA 1:100

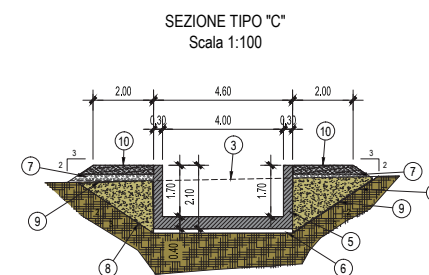
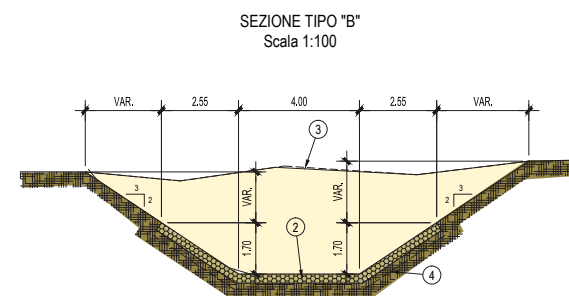
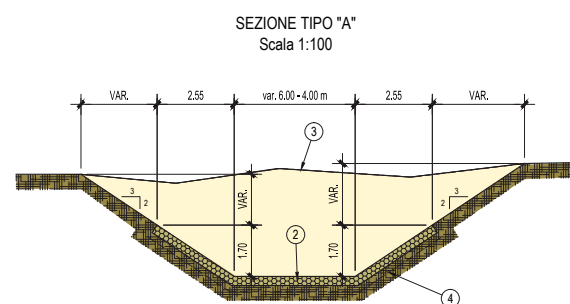


SEZIONE TRASVERSALE B-B
SCALA 1:100



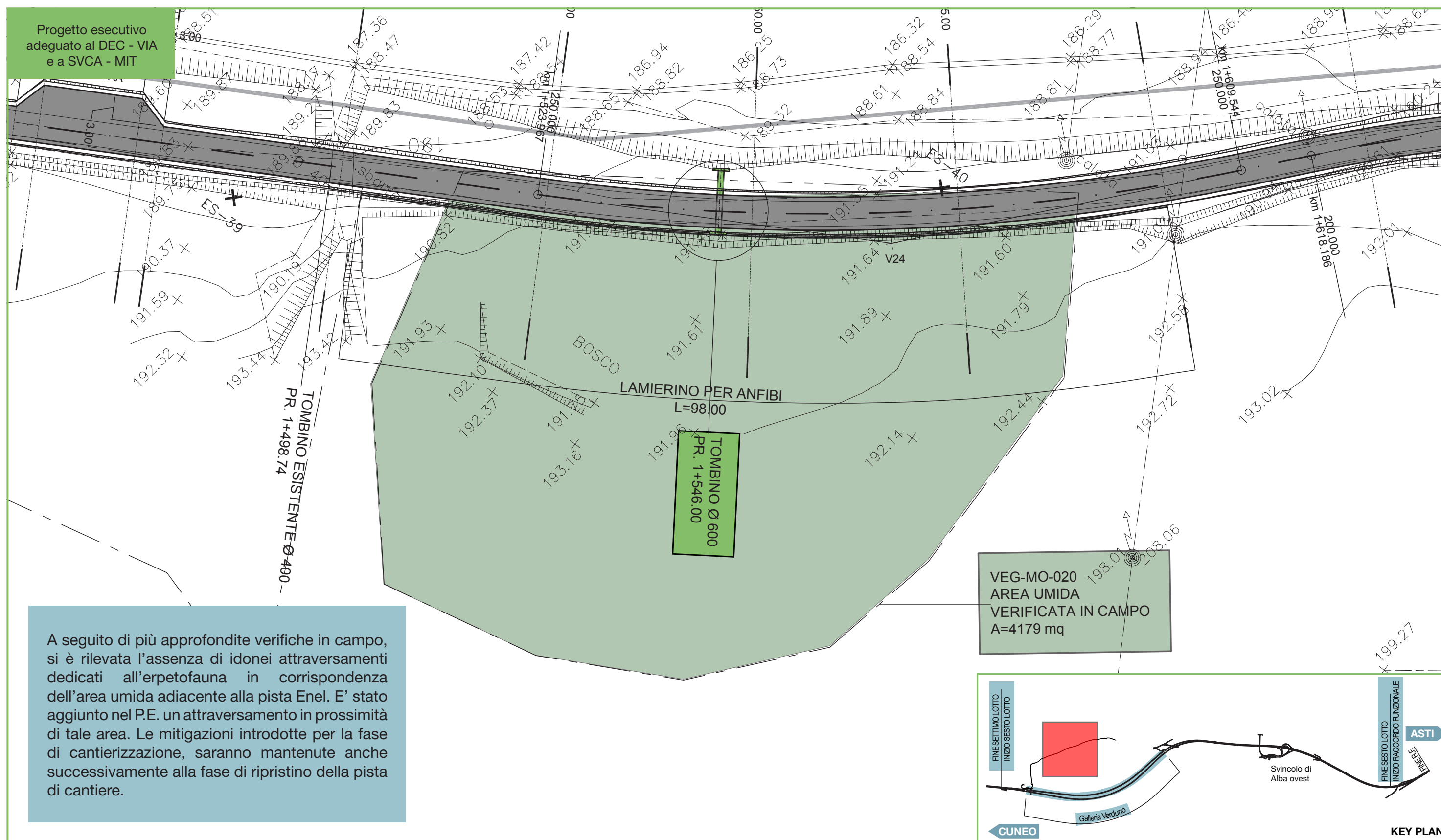


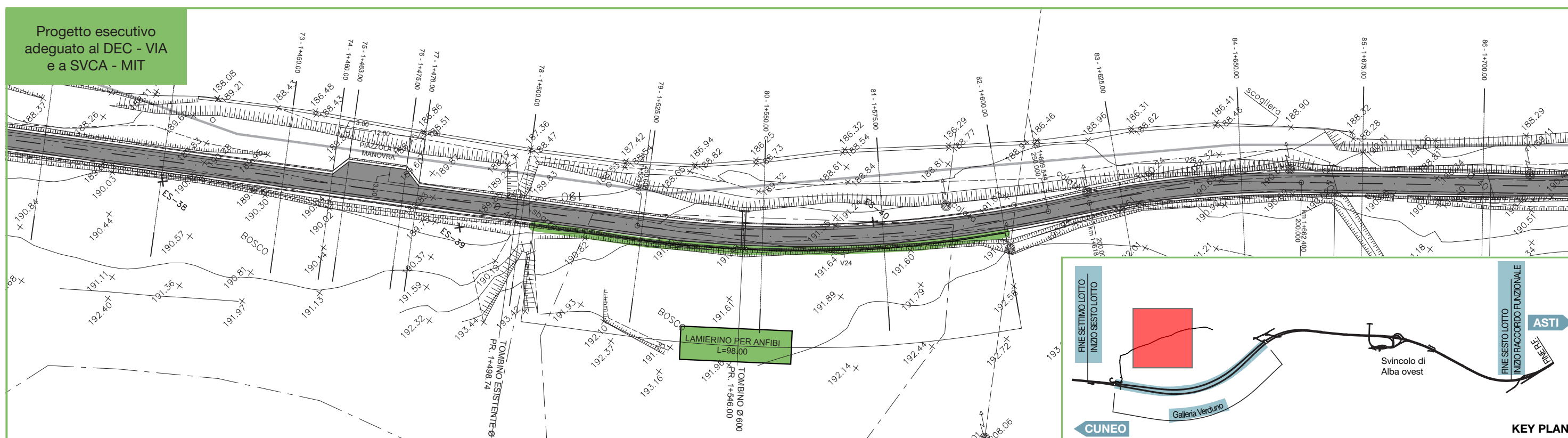
Progetto esecutivo adeguato al DEC - VIA e a SVCA - MIT
Sezioni tipo



LEGENDA

- ① Canale del Molino
- ② Tratto di deviazione del Canale del Molino realizzato con rivestimento della sezione d'alveo in materassi metallici riempiti con pietrame di adeguata pezzatura; spess. 30 cm
- ③ Andamento attuale del terreno
- ④ Elemento di interposizione costituito da geotessile T.N.T., resistenza a trazione >18 kN/m allungamento a carico max >60% Jsec U>15kN/m
- ⑤ Tratto di deviazione del Canale del Molino realizzato con manufatto a sezione rettangolare in cemento armato
- ⑥ Sottofondazione in calcestruzzo magro
- ⑦ Sistemazione a rilevato con materiale proveniente dagli scavi, adeguatamente compattato a strati
- ⑧ Sagoma teorica di scavo
- ⑨ Riempimento con materiale di risulta degli scavi, adeguatamente compattato a strati
- ⑩ Ricoprimento superficiale con terreno vegetale, spessore min. 30 cm
- ⑪ Muro di risvolto in cemento armato per immersione laterale

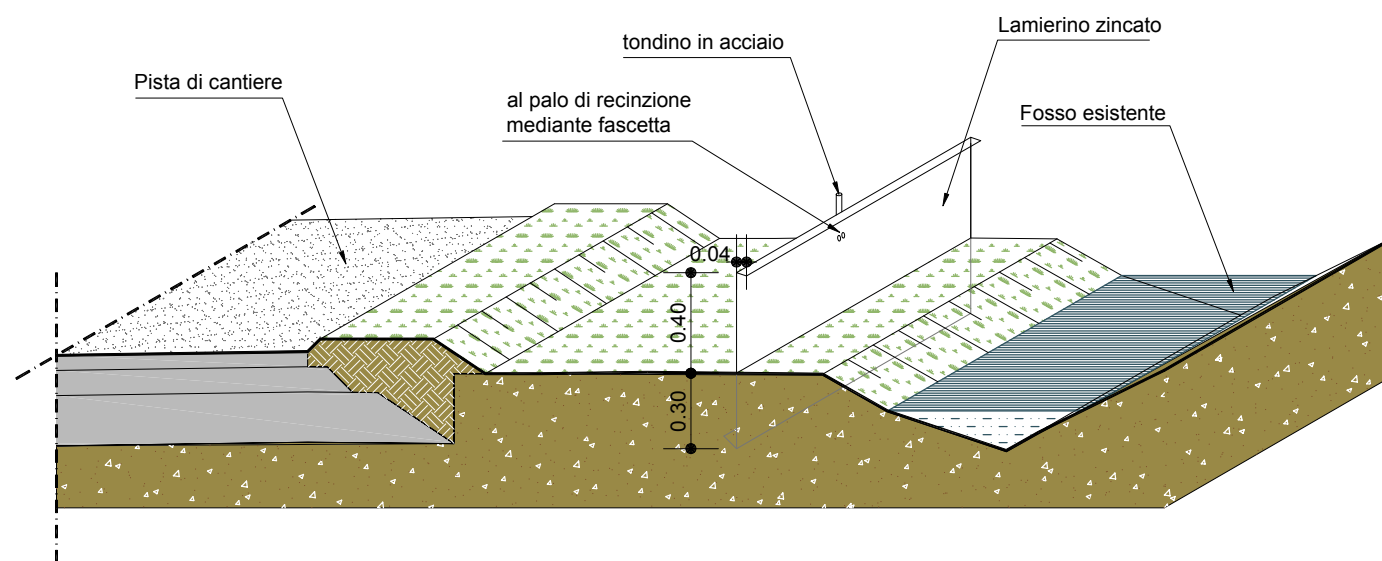




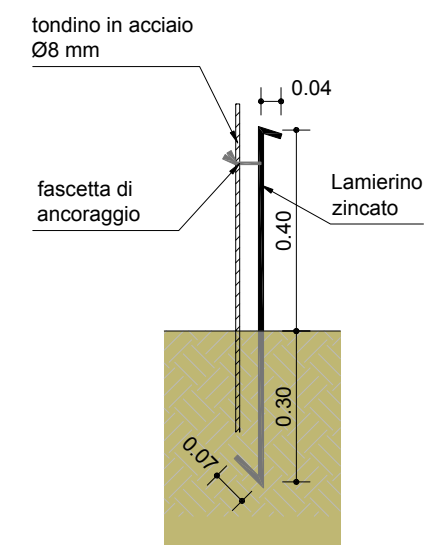
Progetto esecutivo adeguato al DEC - VIA e a SVCA - MIT
particolare e sezione tipo

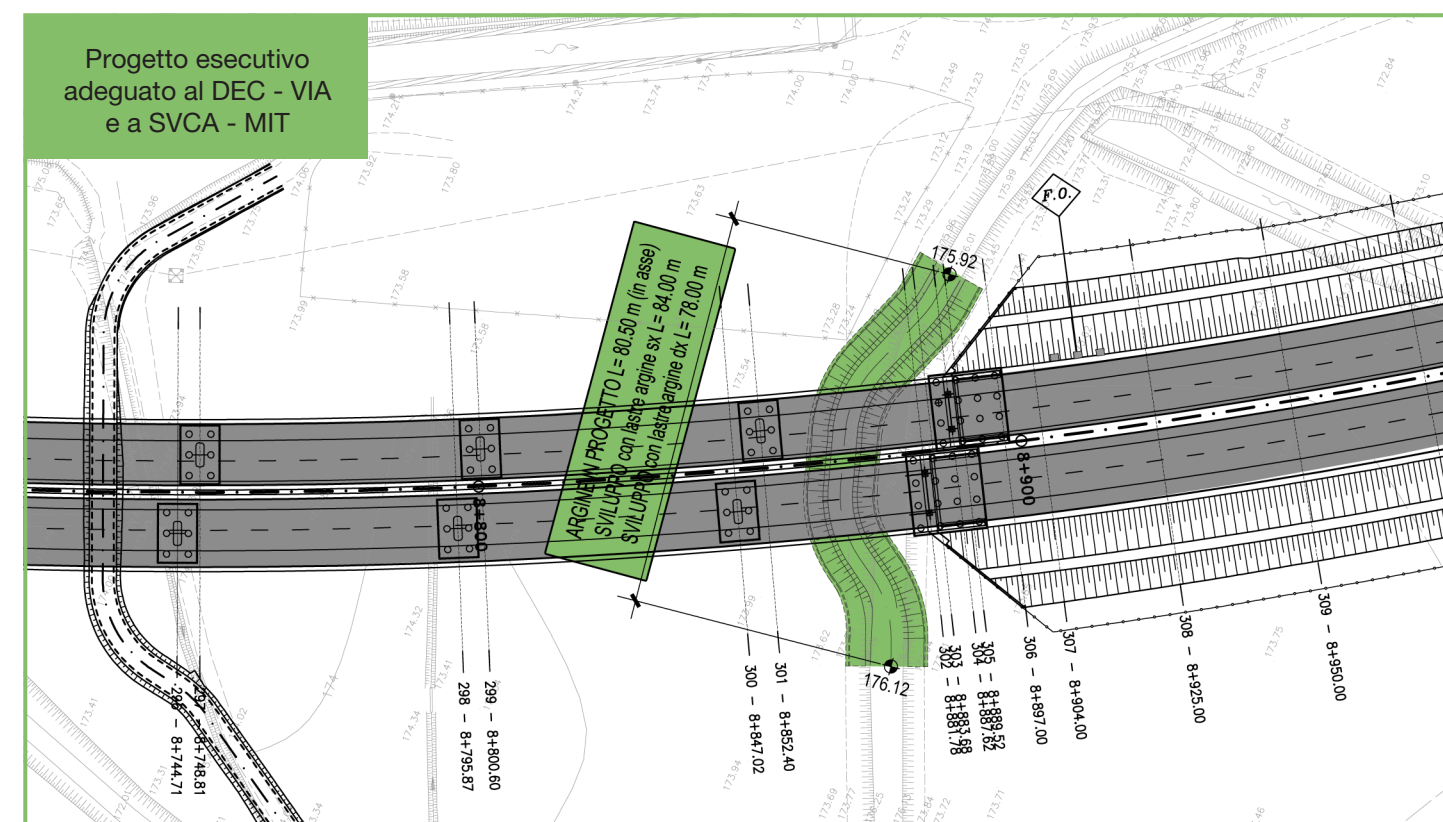
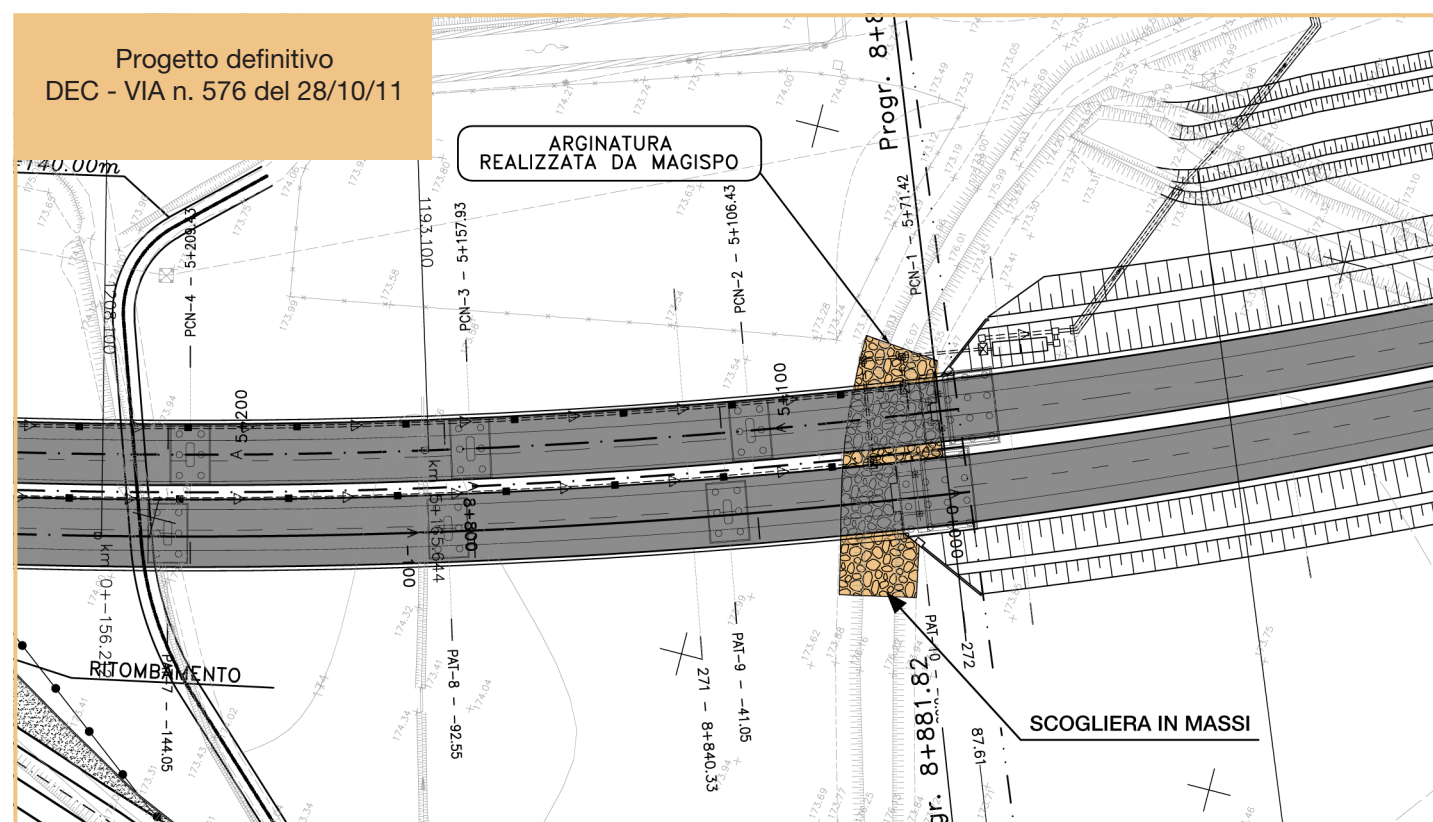
PARTICOLARE LAMIERINO ZINCATO LUNGO PISTA ENEL PER PROTEZIONE DELL'ERPETOFAUNA
scala 1:20

Nella progettazione esecutiva della pista Enel sono stati introdotti ulteriori interventi mitigativi per la fauna in funzione degli esiti del rilievo delle aree umide. In particolare, è stato previsto nel P.E. un lamierino a protezione della fauna. Tali mitigazioni introdotte per la fase di cantierizzazione, saranno mantenute anche successivamente alla fase di ripristino della pista di cantiere.



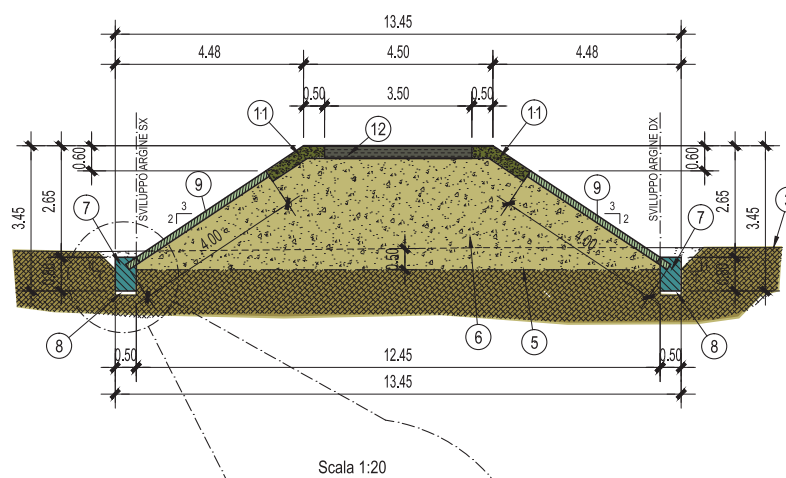
Sezione
scala 1:10





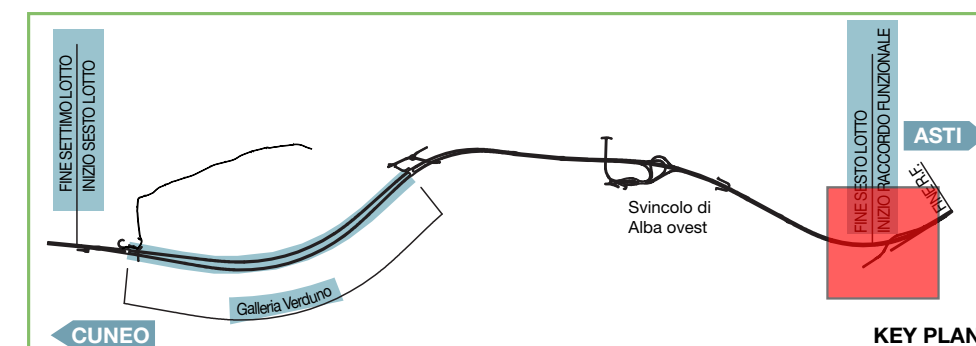
Progetto esecutivo
adeguato al DEC - VIA e a SVCA - MIT
Sezione tipo

SEZIONE TIPO NUOVO ARGINE IN PROGETTO
Scala 1:100



LEGENDA

- ① Viadotto Talloria
- ② Argine sinistro Torrente Talloria, esistente
- ③ Andamento attuale del terreno
- ④ Tratto di argine esistente da demolire sino alla quota del piano campagna adiacente
- ⑤ Scotico dello strato superficiale del piano campagna, spess. 50 cm
- ⑥ Nuovo tratto di rilevato arginale realizzato con terre di tipo argilloso e limoso (classi A-4, A-6, A-7-6), con contenuto minimo di sabbia pari al 15% e con indice di plasticità inferiore a 25; posa del materiale in strati orizzontali di spessore massimo 50 cm, adeguatamente compattati
- ⑦ Cordolo di fondazione in calcestruzzo armato
- ⑧ Sottofondazione in calcestruzzo magro
- ⑨ Rivestimento della scarpata arginale con lastre in calcestruzzo armato, prefabbricate in cantiere, resistenza caratteristica min. 25 N/mm², spess. 15 cm, a giunti sfalsati; sigillatura tra le singole lastre con sigillante cementizio poliuretanico
- ⑩ Spalla Viadotto Talloria.
- ⑪ Rivestimento superficiale con terreno vegetale proveniente dagli scavi di scotico, spess. minimo 30 cm, ed inerbimento superficiale
- ⑫ Stradello di servizio in misto granulare anidro stabilizzato, spess. 30 cm

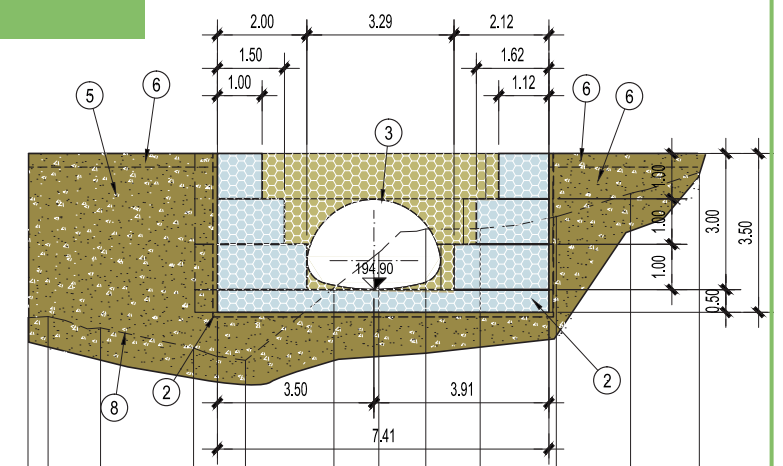




Progetto esecutivo adeguato al DEC - VIA e a SVCA - MIT
Sezioni tipo

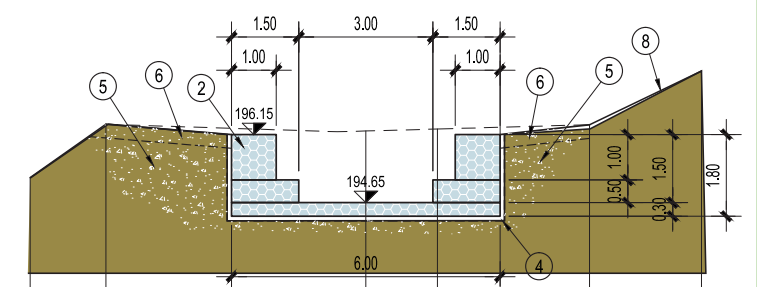
Sezione 1-1
Progr.: 0+013.45
Scala : 1:100
Q.Rif. : 190.00

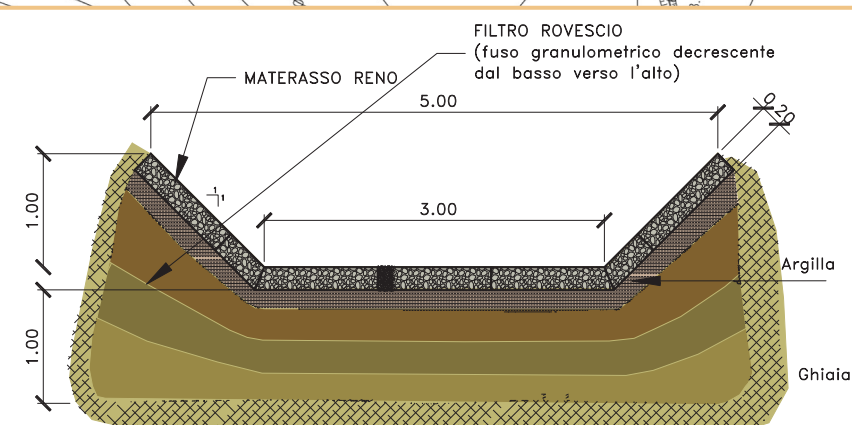
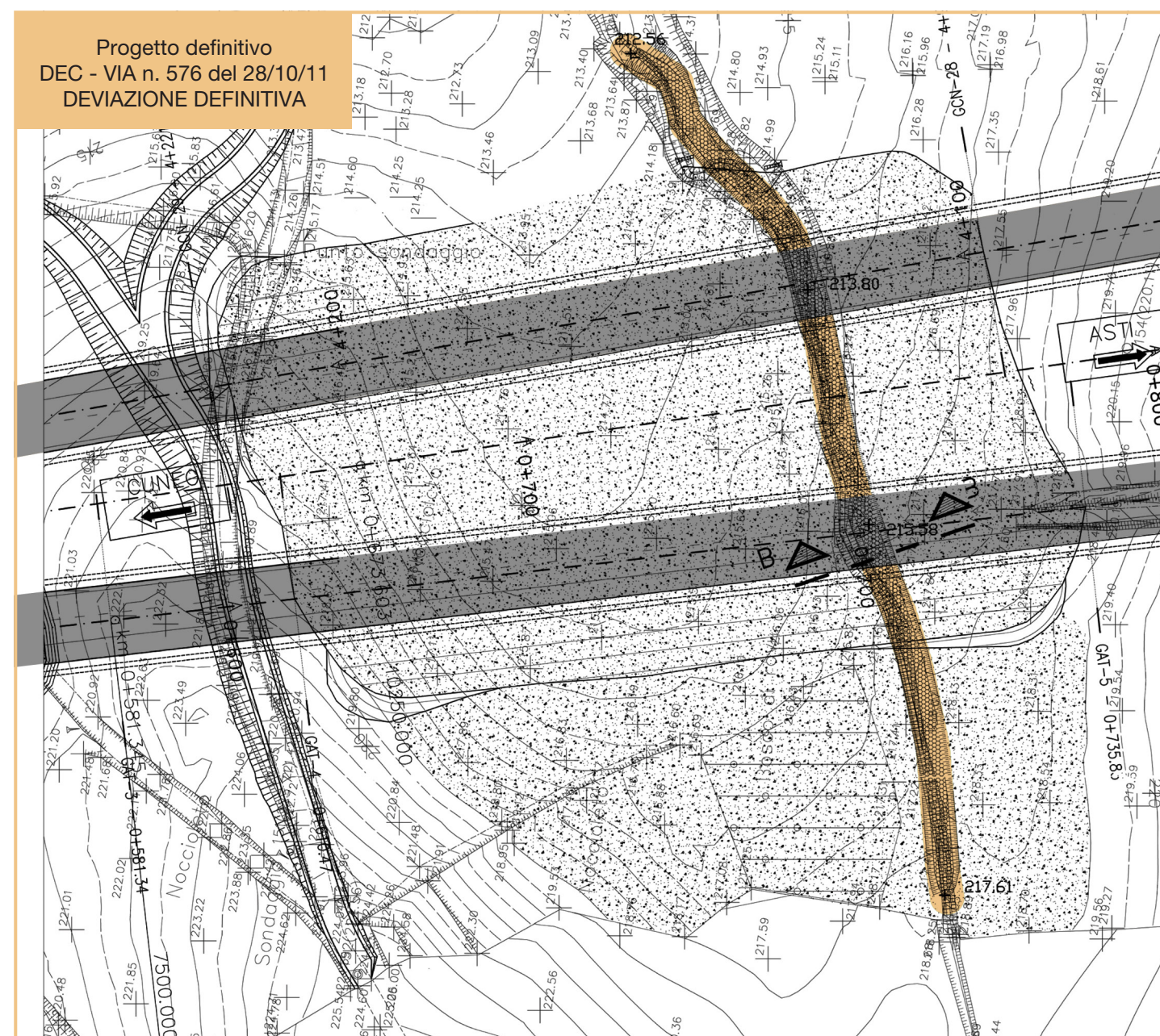
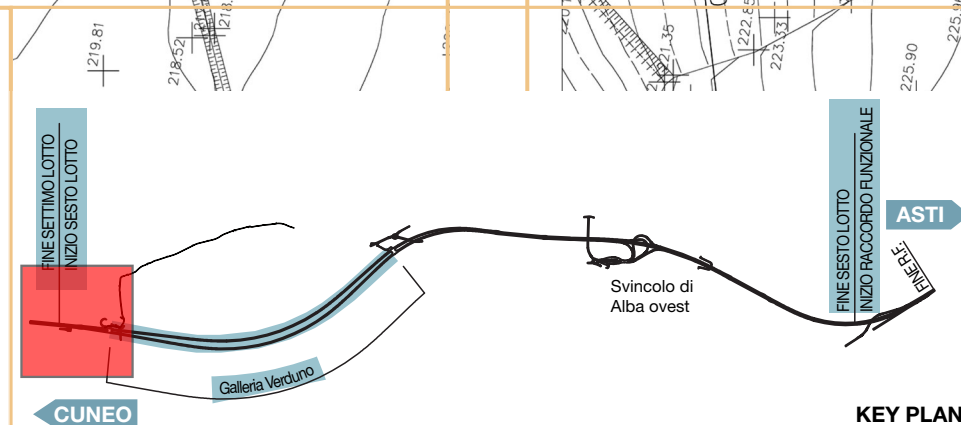
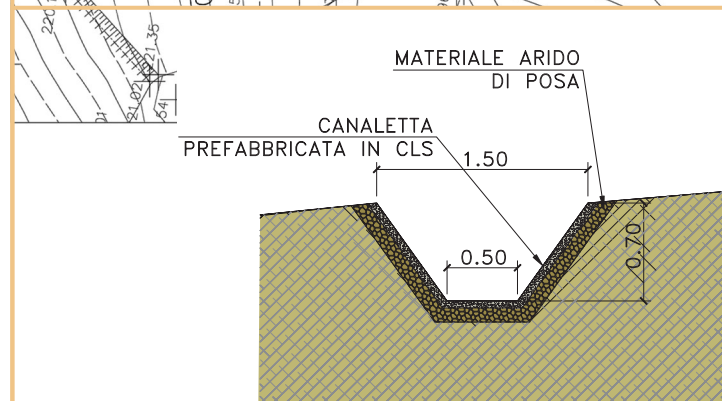
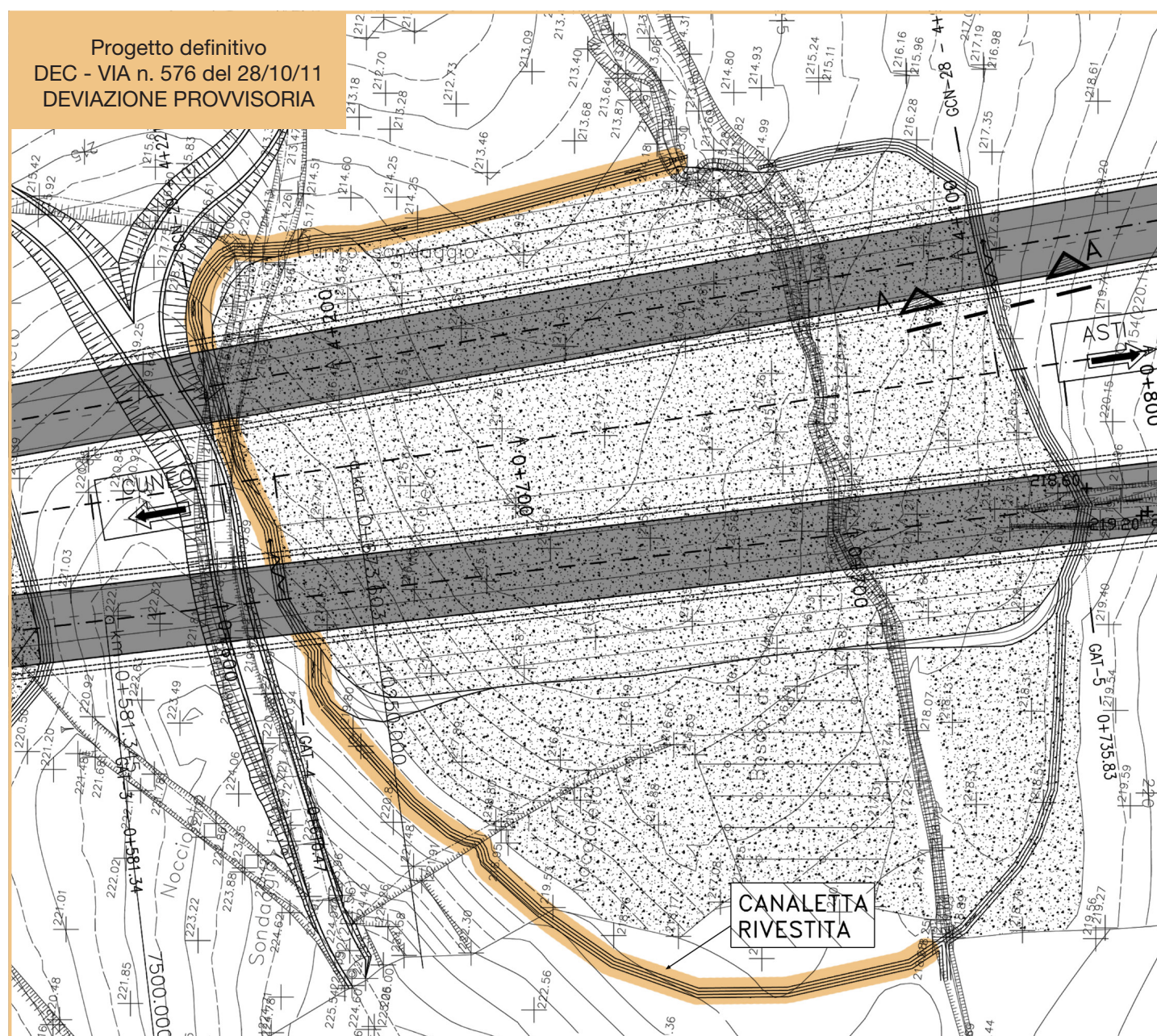
PROGRESSIVE TERRENO	194.28	194.22	194.06	193.61	193.43	193.34	194.94	195.72	196.19	196.23	196.25	196.32	196.51	197.02	197.48
QUOTE TERRENO	-7.84	-7.01	-6.22	-4.14	-3.63	-2.98	-1.00	0.84	1.56	2.26	3.07	3.97	5.62	7.16	
DISTANZE PARZIALI TERRENO	0.50	2.08	0.65	1.98	0.67	0.38	0.51	0.70	0.81	0.85	1.48	1.16			



Sezione 4-4 (TIPO E)
Progr.: 0+036.73
Scala : 1:100
Q.Rif. : 190.00

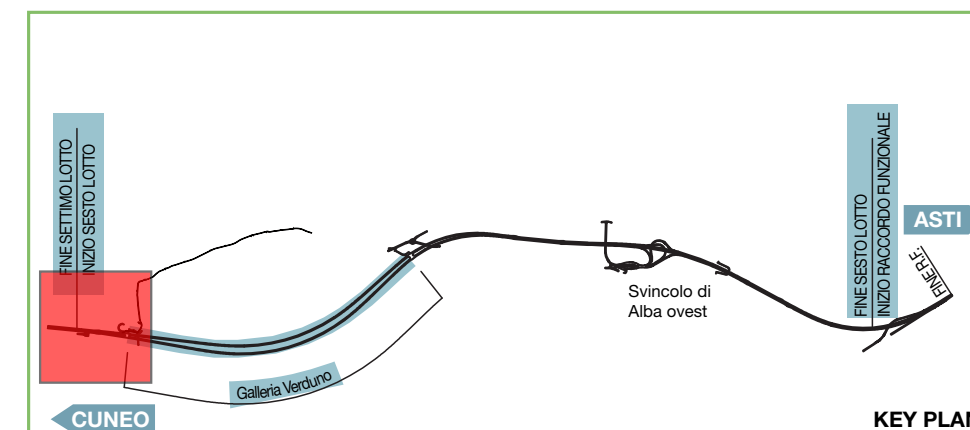
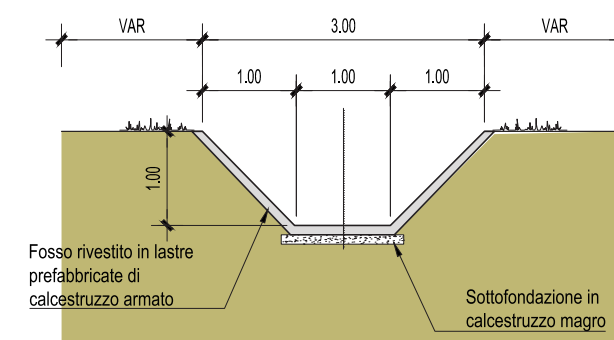
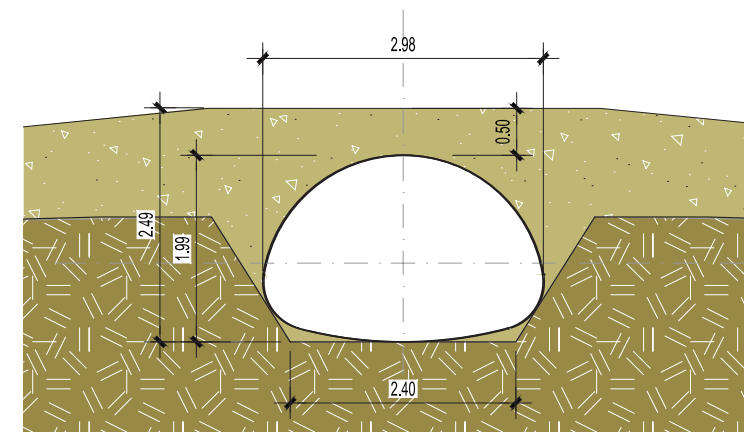
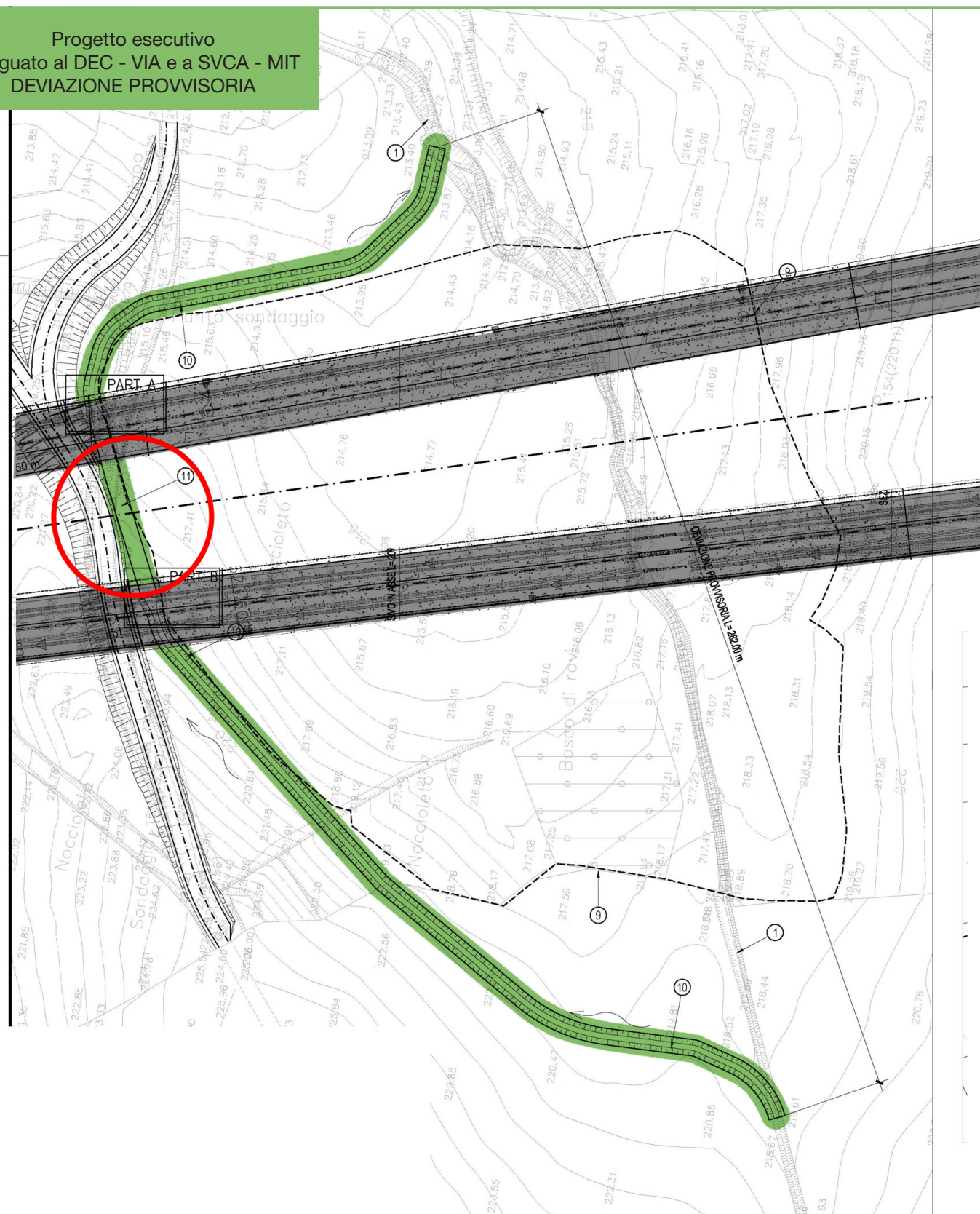
PROGRESSIVE TERRENO	195.20	196.38	196.21	196.23	196.27	196.37	197.55
QUOTE TERRENO	-7.50	-5.81	-0.64	-0.60	-1.60	-5.00	-7.50
DISTANZE PARZIALI TERRENO	1.69	5.17	0.64	1.60	3.40	2.50	







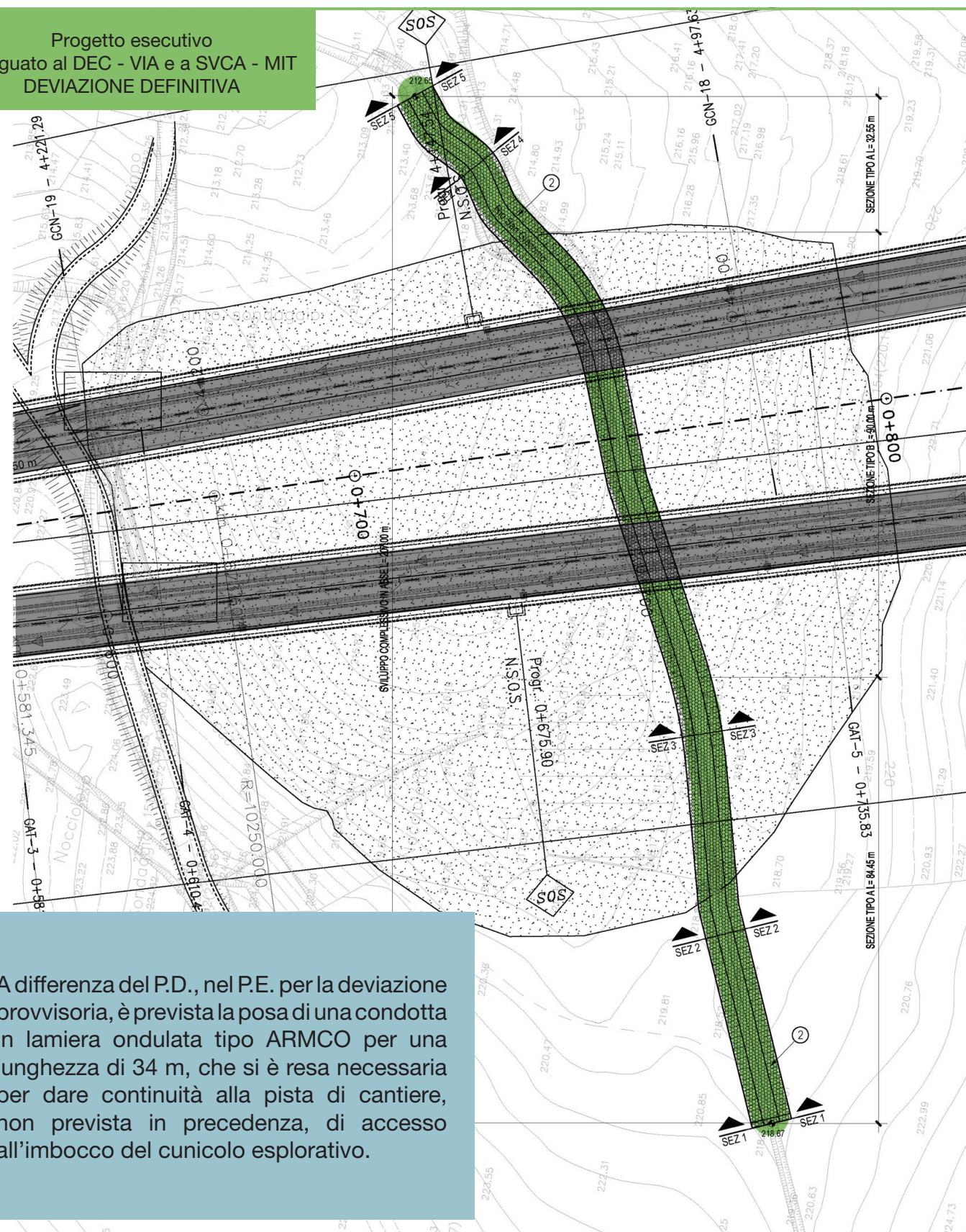
Progetto esecutivo
adeguato al DEC - VIA e a SVCA - MIT
DEVIAZIONE PROVVISORIA



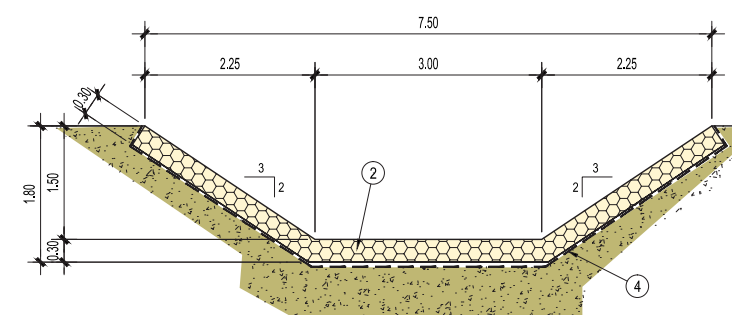
KEY PLAN



Progetto esecutivo
adeguato al DEC - VIA e a SVCA - MIT
DEVIAZIONE DEFINITIVA

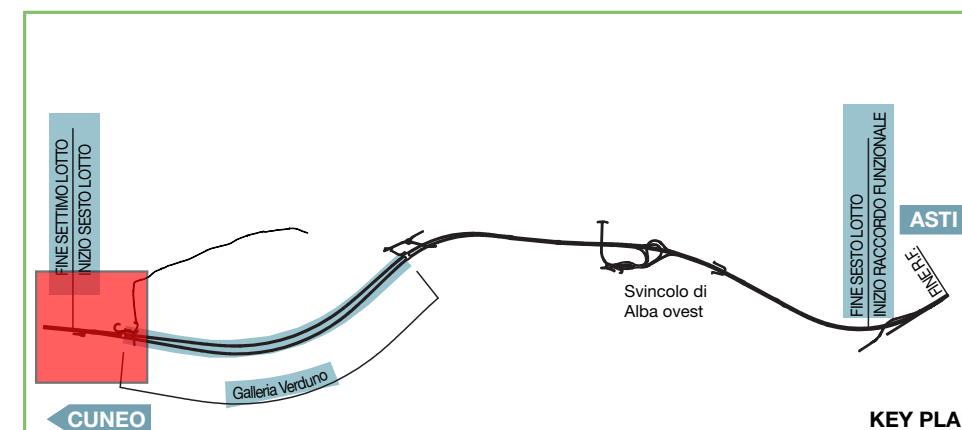


A differenza del P.D., nel P.E. per la deviazione provvisoria, è prevista la posa di una condotta in lamiera ondulata tipo ARMCO per una lunghezza di 34 m, che si è resa necessaria per dare continuità alla pista di cantiere, non prevista in precedenza, di accesso all'imbocco del cunicolo esplorativo.

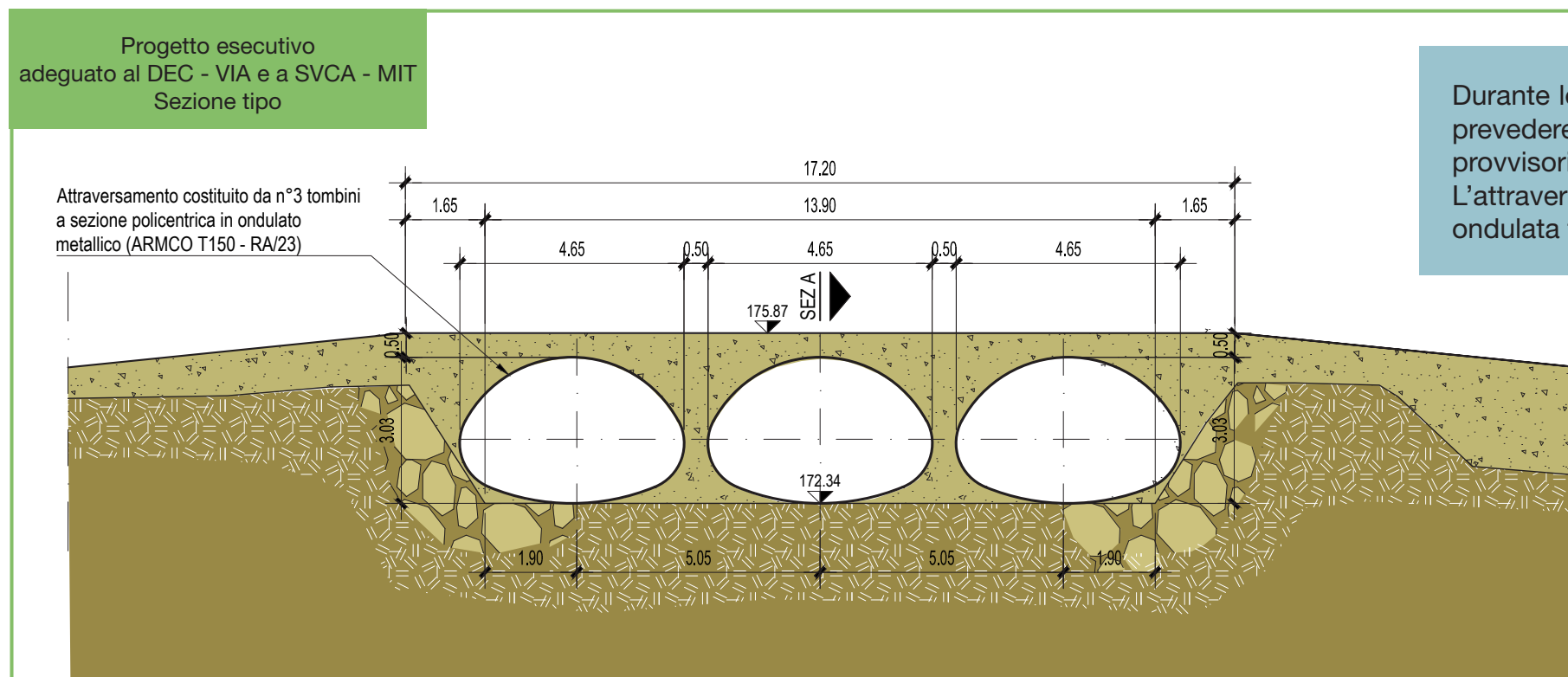
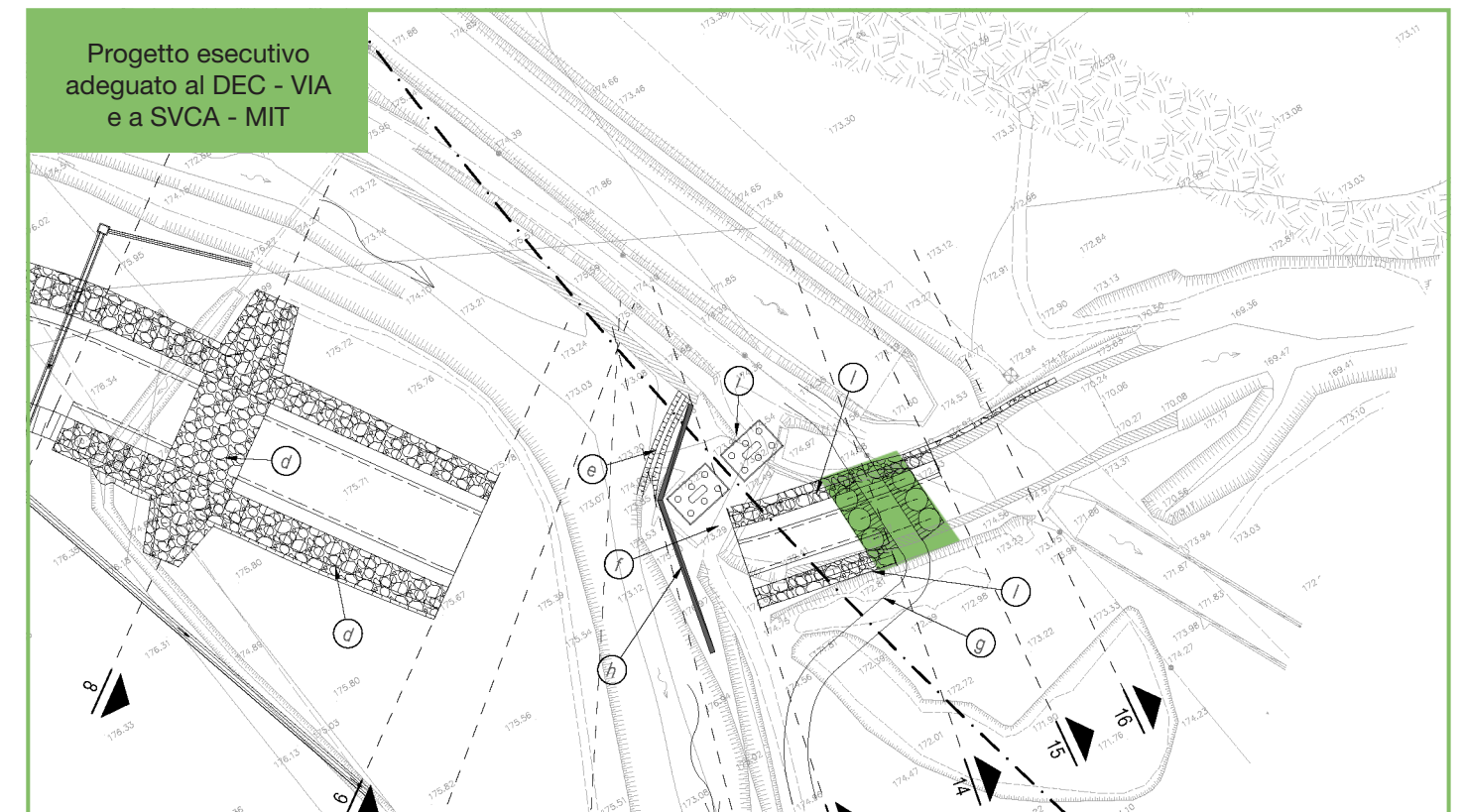
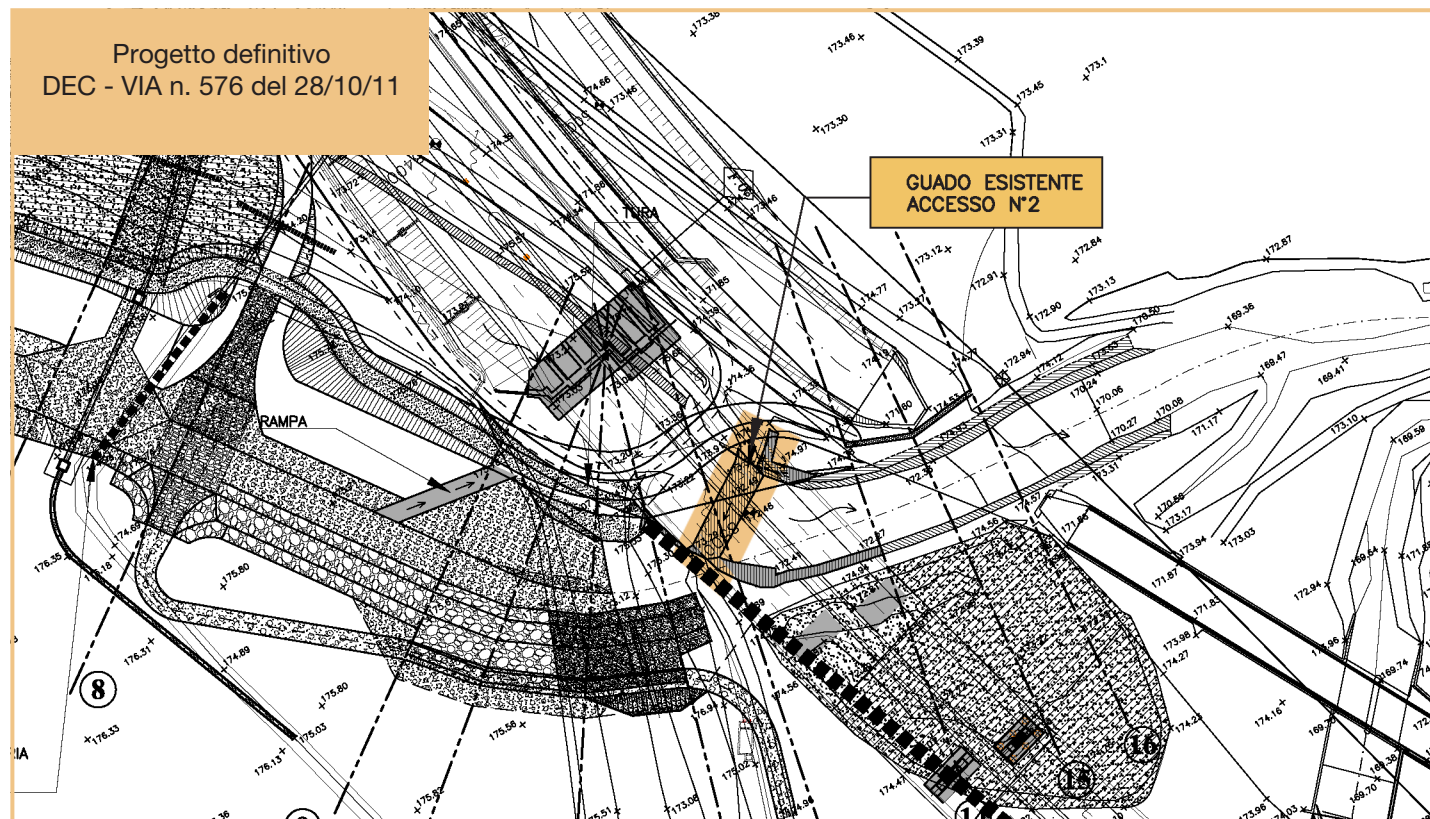


LEGENDA

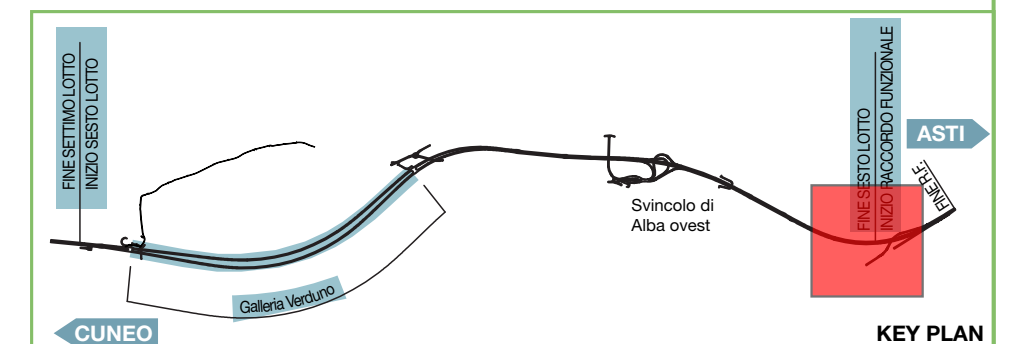
- ① Rio S. Giacomo
- ② Tratto di deviazione del Rio S. Giacomo realizzato con rivestimento della sezione d'alveo in materassi metallici riempiti con pietrame di adeguata pezzatura; spess. 30 cm
- ③ Andamento attuale del terreno
- ④ Elemento di interposizione costituito da geotessile T.N.T., resistenza a trazione >18 kN/m allungamento a carico max >60% Jsec U>15kN/m
- ⑤ Scavo a fondazione obbligata e successiva posa di strato di argilla, adeguatamente compattata, spess. 20 cm
- ⑥ Strato di materiale arido costipato di adeguata pezzatura, spess. 20 cm
- ⑦ Gabbione metallico di immersione, riempito con pietrame di adeguata pezzatura
- ⑧ Riempimento con materiale di risulta degli scavi, adeguatamente compattato a strati; ricoprimento superficiale con terreno vegetale, spessore min. 30 cm
- ⑨ Area interessata da futuro rimodellamento a seguito realizzazione gallerie artificiali
- ⑩ Deviazione provvisoria realizzata con canaletta in lastre prefabbricate in calcestruzzo armato

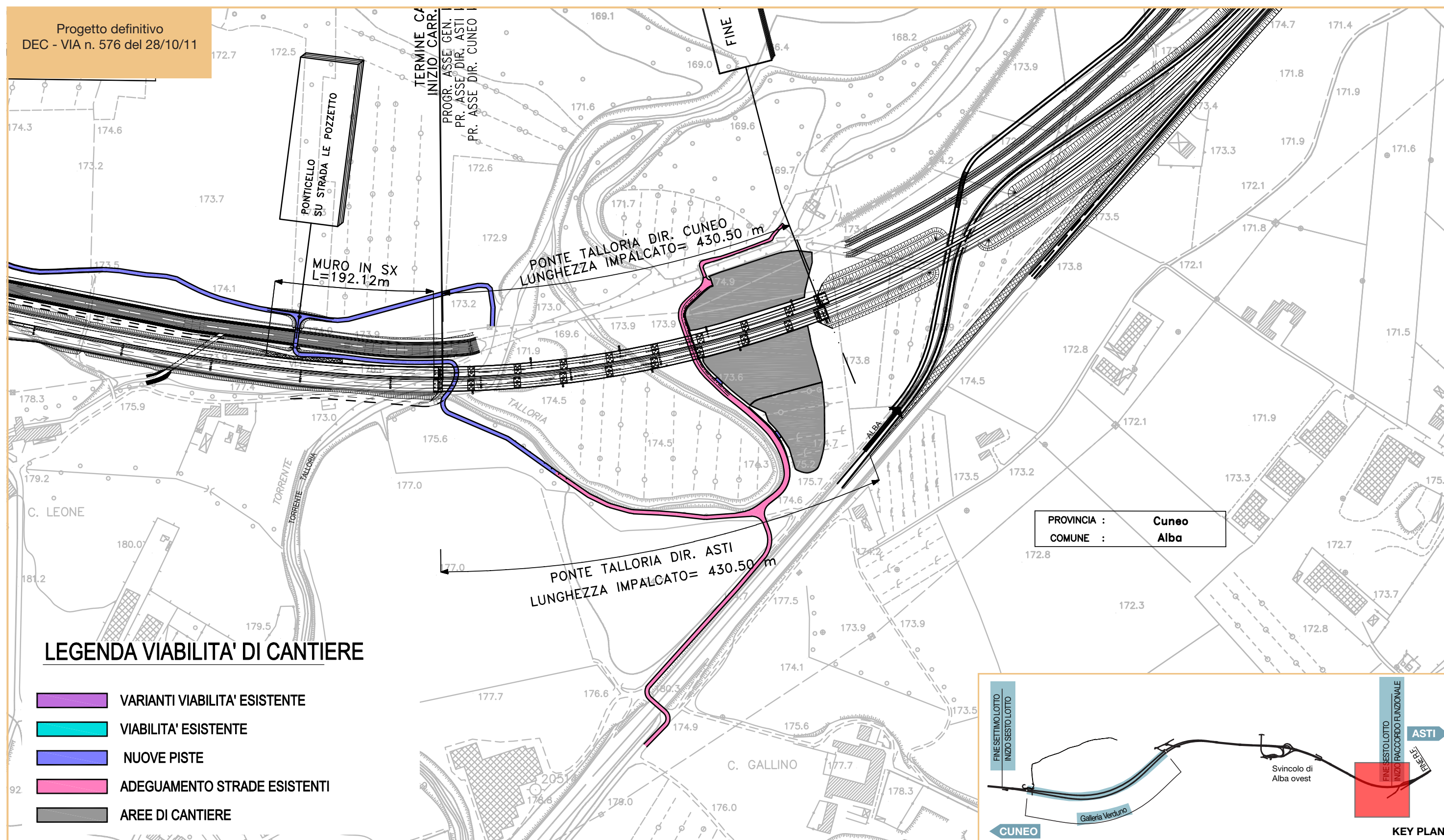


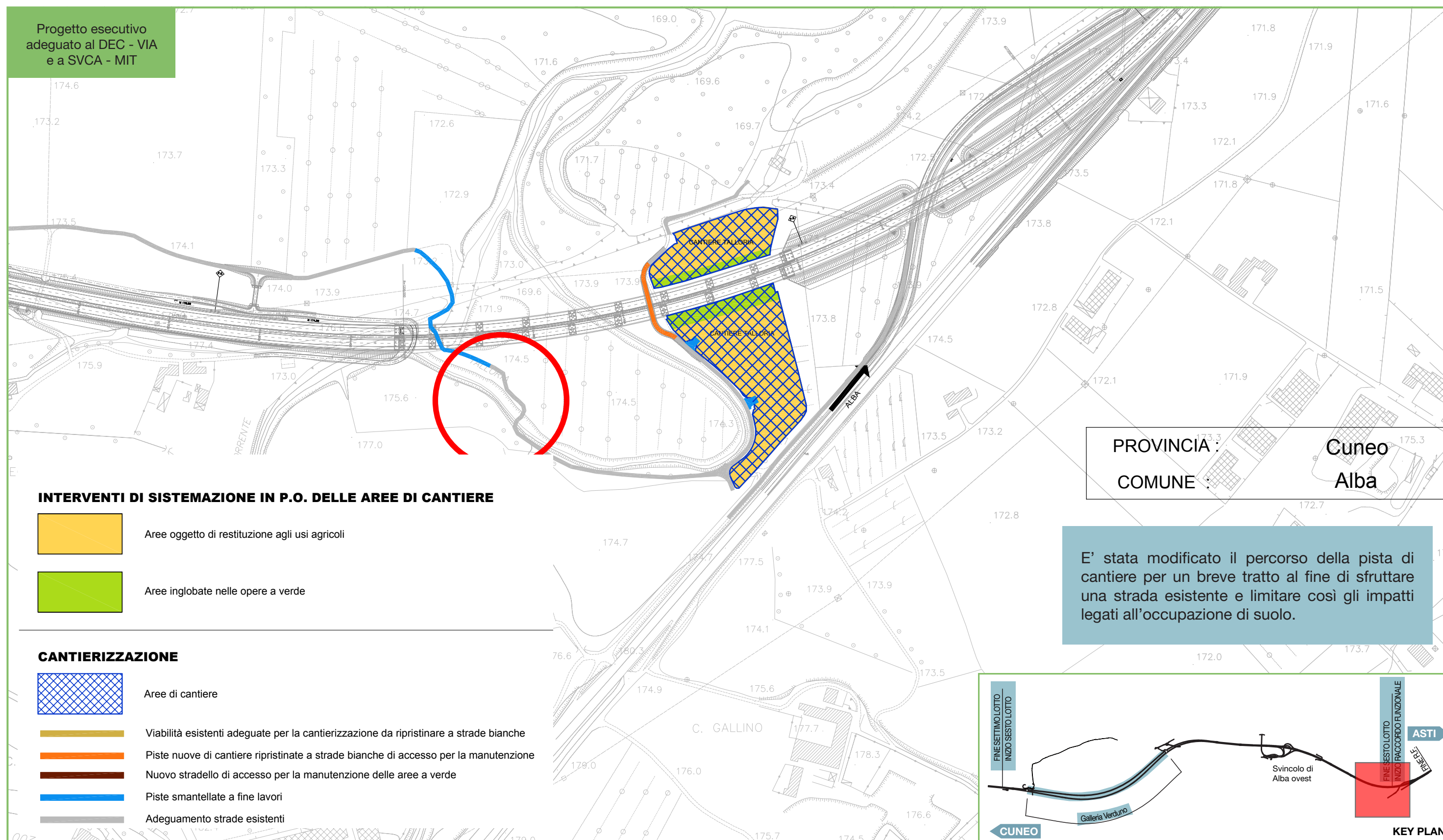
KEY PLAN

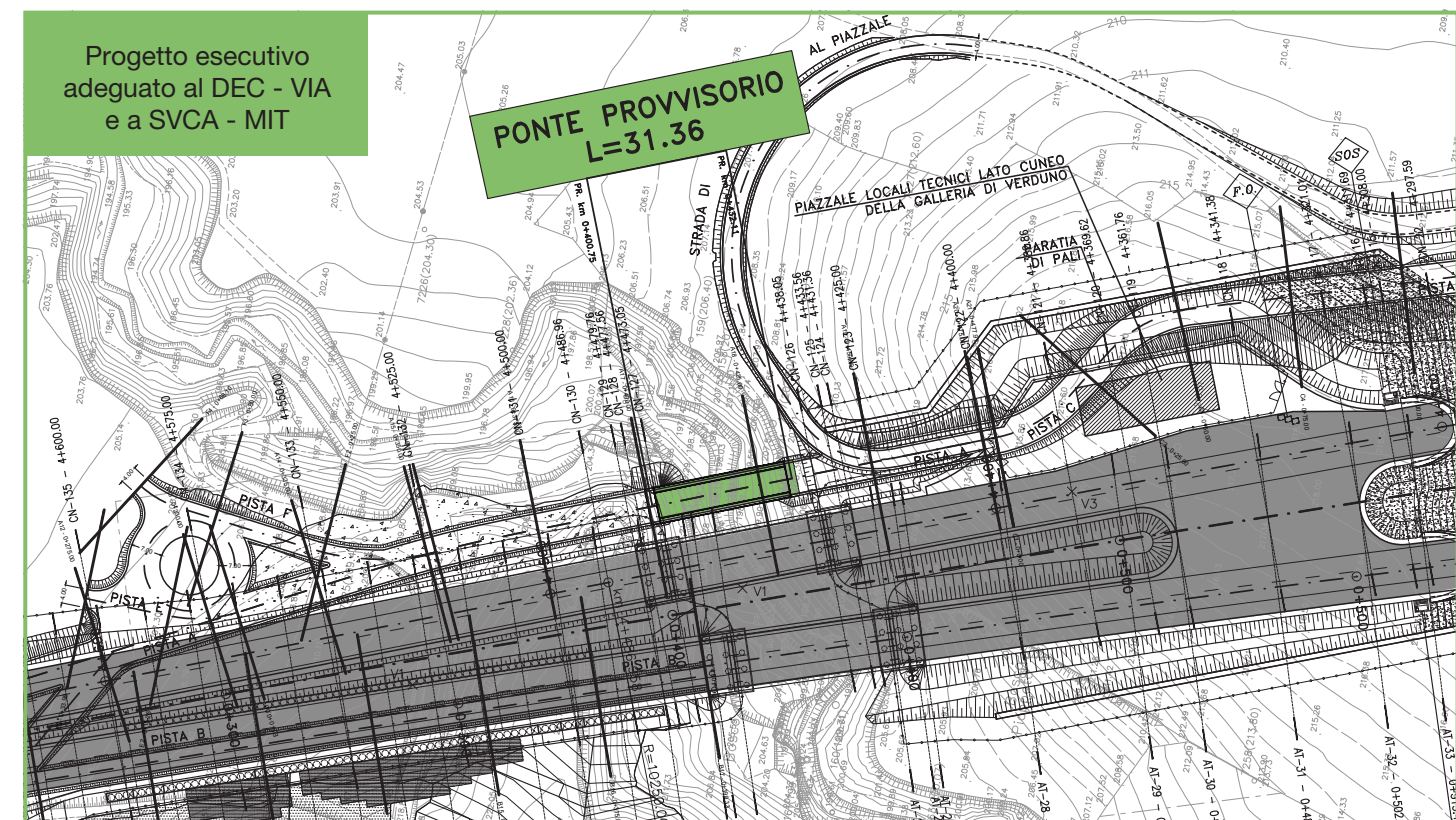
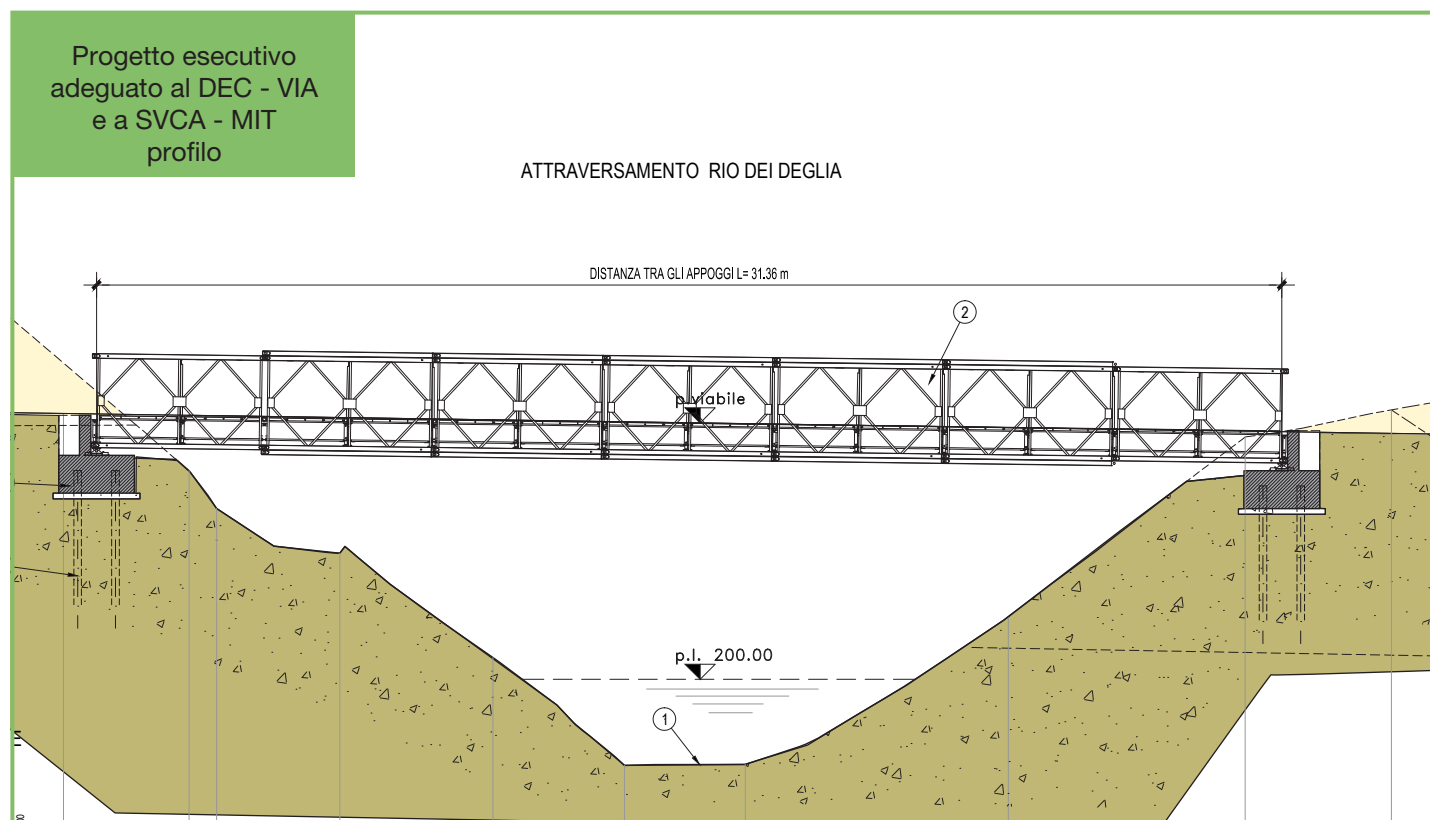
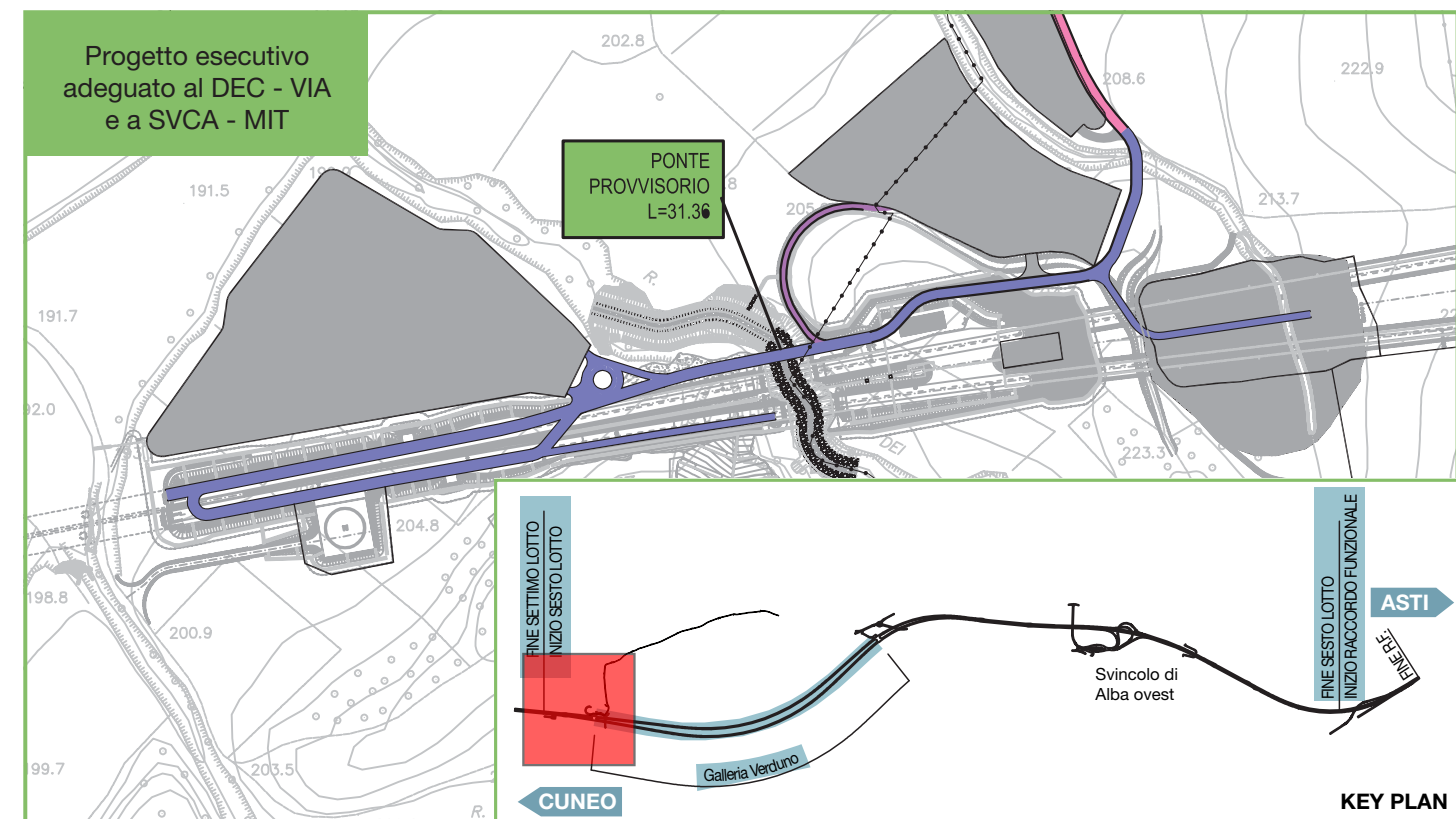
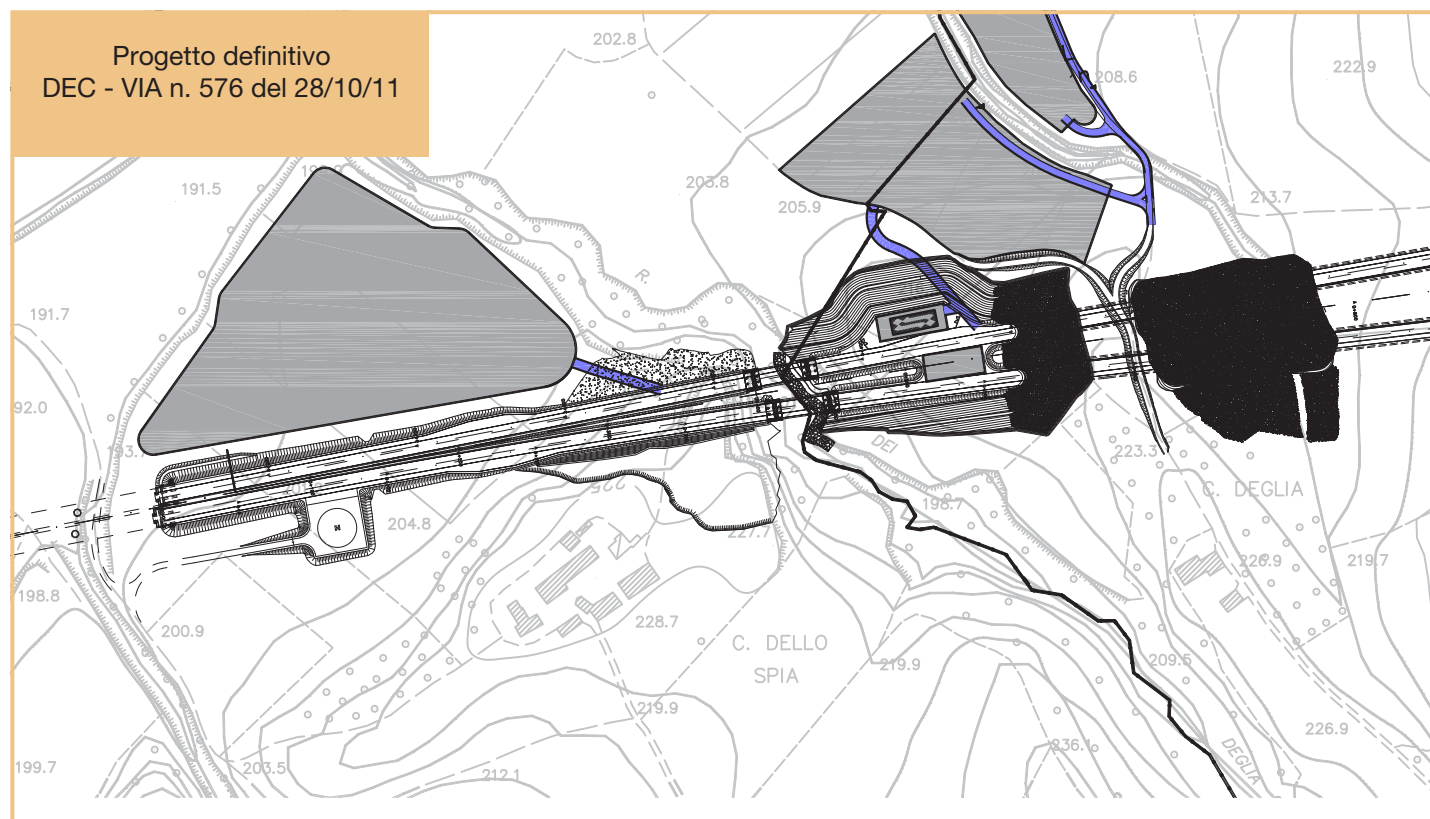


Durante le fasi di cantiere per la sistemazione del nodo Tanaro-Talloria, si è preferito prevedere la demolizione del guado esistente e la realizzazione di un nuovo guado provvisorio in posizione compatibile con la prima pila lato Cuneo del viadotto Talloria, L'attraversamento è costituito da n. 3 tombini a sezione policentrica in lamiera ondulata tipo ARMCO.



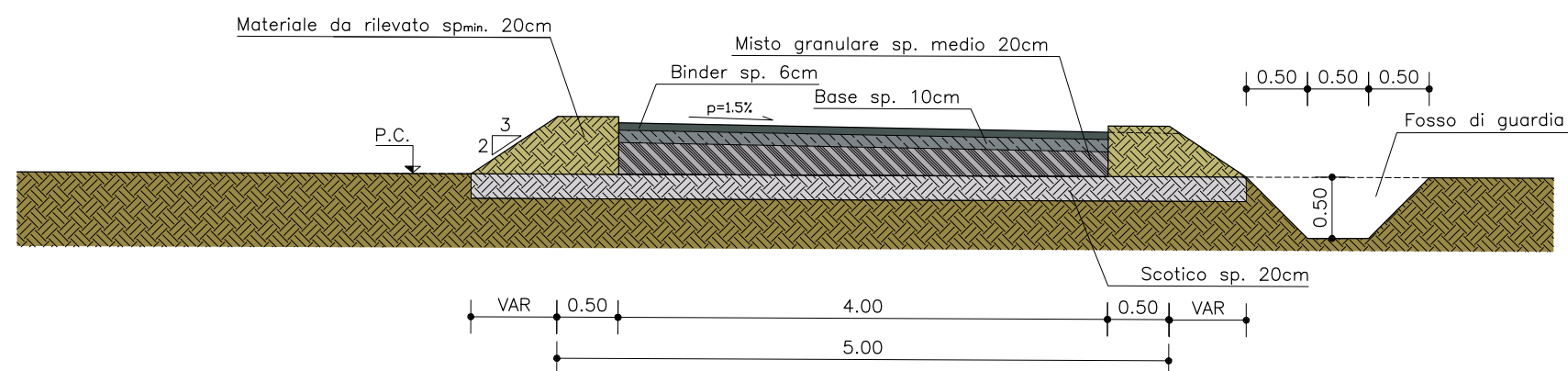




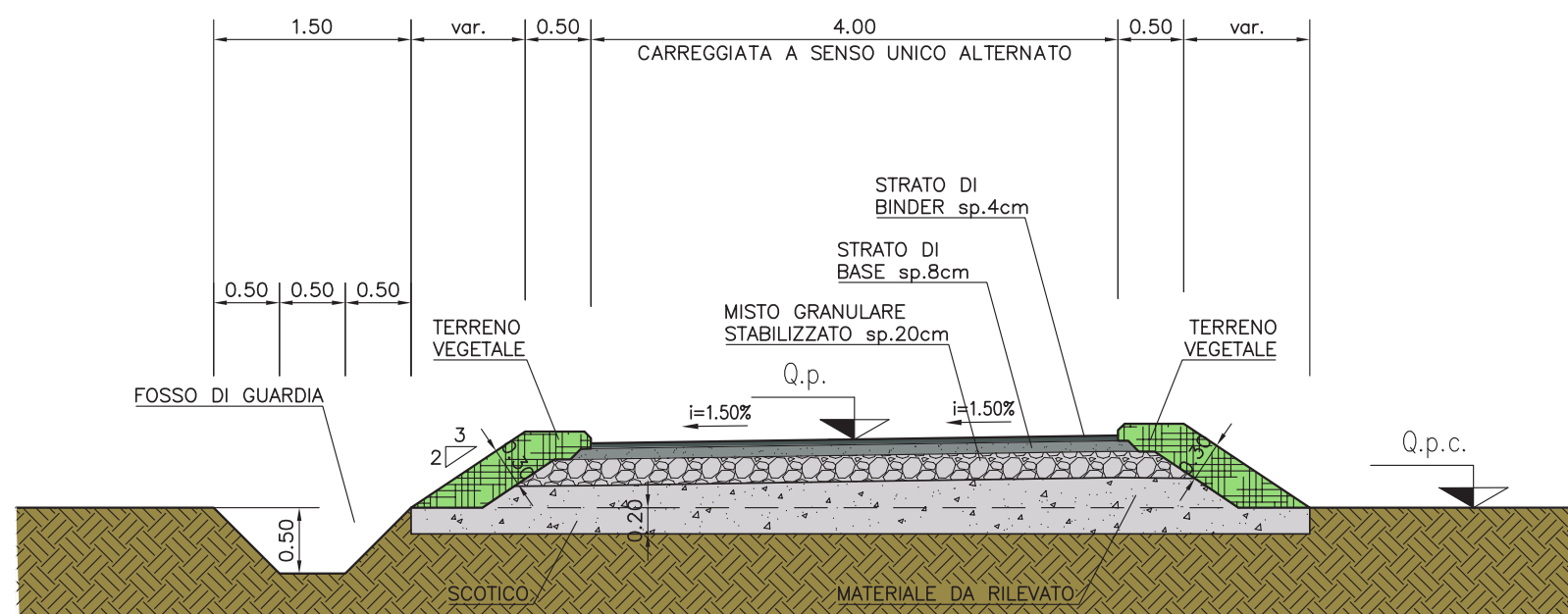




Progetto definitivo
DEC - VIA n. 576 del 28/10/11
sezione tipo



Progetto esecutivo
adeguato al DEC - VIA e a SVCA - MIT
sezione tipo



Per il P.E., si è convenuto di modificare le sezioni tipo delle piste di cantiere, ritenendo sufficienti uno spessore di 8 cm per lo strato di base e 4 cm per lo strato di binder, rispetto al P.D. dove gli strati succitati erano rispettivamente di 10 cm e 6 cm.