

COMMITTENTE:



ALTA SORVEGLIANZA:



GENERAL CONTRACTOR:



**INFRASTRUTTURE FERROVIARIE STRATEGICHE DEFINITE DALLA  
LEGGE OBIETTIVO N. 443/01**

**TRATTA A.V. /A.C. TERZO VALICO DEI GIOVI  
PROGETTO ESECUTIVO**

**ADEGUAMENTO VIA CHIARAVAGNA**

**Relazione di confronto PD/PE**

GENERAL CONTRACTOR	DIRETTORE DEI LAVORI
Consorzio <b>Cociv</b> Ing. E. Pagani	

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	OPERA/DISCIPLINA	PROGR.	REV.
I G 5 1	0 2	E	C V	R M	N V 0 3 0 0	0 0 1	A

Progettazione :								
Rev	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Progettista Integratore	Data	IL PROGETTISTA
A00	Prima Emissione	ALPINA <i>E. Pagani</i>	13/05/2016	COCIV <i>[Signature]</i>	13/05/2016	A. Mancarella <i>[Signature]</i>	13/05/2016	 Consorzio Collegamenti Integrati Veloci Dott. Ing. Aldo Mancarella Ordine Ingegneri Prov. TO n. 6271 R

n. Elab.:	File: IG51-02-E-CV-RM-NV03-00-001-A00.DOCX
-----------	--





## INDICE

INDICE.....	3
1.     PREMESSA.....	4
2.     MODIFICHE PD/PE .....	5
2.1. <b>Sezione tipo</b> .....	5
2.2. <b>Opere d'arte</b> .....	5
2.3. <b>Drenaggio di piattaforma</b> .....	6

<p>GENERAL CONTRACTOR</p> 	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p> 	
	<p>IG51-02-E-CV-RM-NV03-00-001-A00 Relazione di confronto PD/PE</p>	<p>Foglio 4 di 6</p>

## 1. PREMESSA

La presente relazione si pone l'obiettivo di confrontare il Progetto Definitivo allegato all'Atto Integrativo (PD) e la Progettazione Definitiva degli Adeguamenti Progettuali 2010 (PDAP) dell'adeguamento di via Chiaravagna con il progetto esecutivo.

Si precisa che la presente relazione non entra nel merito delle scelte progettuali adottate, per le quali si rimanda alle relazioni e agli elaborati del progetto esecutivo, ma si limita ad identificare le differenze rispetto al Progetto Definitivo.

Il Progetto Esecutivo è stato sviluppato in modo da mantenere i livelli qualitativi e prestazionali dell'opera già previsti nel Progetto Definitivo e accoglie tutte le modifiche richieste dall'Amministrazione Locale (comune di Genova).

Per omogeneità si è preferito suddividere l'intervento in 3 tratte così definite (da monte verso valle):

- Tratta 1: da inizio intervento a poco prima del ponte esistente situato all'inizio della tombinatura "Brusca";
- Tratta 2: dal ponte appena citato al ponte situato in corrispondenza dell'accesso "Unicalce"
- Tratta 3: dall'accesso "Unicalce" al termine intervento (viadotto ferroviario esistente)

Per la tratta 2 attualmente non viene sviluppata la fase di progettazione esecutiva poiché le modifiche richieste dall'Amministrazione locale (non ancora completamente definite) sono tali da richiedere la predisposizione innanzitutto di un Progetto Definitivo di Variante.

<p>GENERAL CONTRACTOR</p> 	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p> 	
	<p>IG51-02-E-CV-RM-NV03-00-001-A00 Relazione di confronto PD/PE</p>	<p>Foglio 5 di 6</p>

## 2. MODIFICHE PD/PE

### 2.1. Sezione tipo

Per le tratte 1 e 3 le modifiche principali richieste dall'Amministrazione locale riguardano:

- Riduzione della carreggiata dagli 8.00 m previsti nel P.D. a 6.20 m (nel dettaglio riduzione della corsia da 3.50 m a 3.00 m e della banchina da 0.50 m a 0.10 m).
- Trasformazione piattaforma stradale in monofalda verso il torrente dalla doppia falda prevista nel P.D.
- Per la tratta 1:
  - o inserimento di un marciapiede pedonale di larghezza pari a 1.20 m nel tratto compreso tra la passerella pedonale esistente sul Rio Bianchetta (via Monte Timone) e il termine della tratta 1 lungo il ciglio sinistro della strada.
- Per la tratta 3:
  - o previsione di un marciapiede per la zona di fronte alla sottostazione ENEL ed edifici adiacenti posto a mezzacosta sul versante esistente di larghezza pari a 1.20 m con pendenze longitudinali tali da permettere il transito ai portatori di handicap (rampe di pendenza massima pari all'8% di lunghezza massima di 10 m, intervallate da idonei pianerottoli da 1.50 m di lunghezza).
  - o previsione di un marciapiede di larghezza pari a 1.20 m lungo il ciglio sinistro a sbalzo in grigliato metallico anti-tacco dalla cabina Gas esistente al termine dell'intervento.

### 2.2. Opere d'arte

Le principali opere d'arte relative alle 2 diverse tratte sono il ponte stradale (denominato Ponte 1) e la passerella pedonale posta nella tratta terminale dell'intervento.

Per il ponte 1 le principali modifiche riguardano:

- adattamento alla nuova sezione stradale
- eliminazione passerella porta servizi prevista nel P.D.
- adeguamento spalle al nuovo ponte
- eliminazione tiranti provvisori sostituiti da micropali inclinati

La passerella pedonale, invece, non ha subito particolari modifiche a meno di un'ottimizzazione delle spalle/pile

Per quel che riguarda le opere d'arte minori le modifiche principali riguardano:

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 	
	IG51-02-E-CV-RM-NV03-00-001-A00 Relazione di confronto PD/PE	Foglio 6 di 6

- Per la tratta 1:
  - o Eliminazione berlinese di micropali
  - o Ottimizzazione cordolo porta barriera
  - o Mantenimento recinzione privata esistente
  - o Eliminazione tiranti per muro d'argine e muro di sostegno accesso area industriale
  - o Ottimizzazione della conformazione dei muri: utilizzati per alcuni tratti micropali con semplici pannelli di rivestimento, eliminazione muro con sbalzo
- Per la tratta 3:
  - o Conservazione muro ENEL esistente
  - o Creazione percorso pedonale in testa al muro esistente
  - o Creazione marciapiede in grigliato nella zona della cabina gas esistente

### **2.3. Drenaggio di piattaforma**

Il sistema di drenaggio per la tratta 1 prevede lo scarico in continuo nel torrente delle acque anziché la posa di cunette alla francese a causa delle ridotte pendenze e dei vincoli al contorno.

Per la tratta 3 è stata prevista una raccolta con caditoie/griglie in sostituzione delle esistenti del tutto insufficienti