



LEGENDA

Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica

Progetto Esecutivo

Riquadro A

A seguito della richiesta della Soprintendenza è stato ridotto il diametro della rotatoria di progetto che gestisce l'intersezione stradale tra la s.s. 62 (bacciato di variante) e la s.s. 330 (nuovo ponte).

Il diametro esterno della rotatoria passa da 40 a 37 metri, di conseguenza anche le opere di sostegno sul versante subito una notevole riduzione sia in termini di estensione sia di altezza fuori terra.

In ottemperanza alla prescrizione della Soprintendenza di "riduzione delle dimensioni della struttura del ponte, specie per quanto attiene all'altezza dell'impalcato... Eliminazione della leggera curvatura del ponte nell'approdo verso Capriglia" e ad una accurata valutazione sull'orientamento delle pile in base a richiesta dell'Autorità di Bacino, il nuovo ponte ha subito i seguenti aggiornamenti progettuali:

- Tracciato in rettilineo con eliminazione del tratto in curva in corrispondenza dell'arrivo sulla sponda in sinistra idraulica lato Capriglia;
- Eliminazione della reticolare di impalcato in corrispondenza dell'appoggio sulle pile;
- Riduzione dell'altezza massima di impalcato da 7,5 m a circa 5,5 m;
- Rotazione delle pile in base con la direzione di scorrimento della corrente.

Riquadro B

Il PFT prevedeva un approdo lato Albano della piattaforma stradale del nuovo ponte in corrispondenza dell'attuale tracciato della s.s. 330; il percorso pedonale posizionato sul lato valle del ponte raggiungeva terra mediante una scala con doppia rampa in prossimità della spalla. Il percorso ciclabile posto sul lato di monte del ponte, si ricollega alla viabilità esistente mediante una nuova viabilità comunale di progetto. L'eterogeneità delle soluzioni progettuali di approdo in riva destra era fortemente influenzata da 2 fattori:

- Impostazione progettuale di tenere separati i percorsi caratterizzati da utenze differenziate in linea con le più recenti linee guida in termini di flussi e sicurezza stradale;
- Lo stato dei luoghi che presentava spazi angusti. Sebbene il ponte cronato, a seguito di intervento di ampliamento (anni '90) della piattaforma di impalcato presentava 2 percorsi pedonali rialzati, il rilevato di approccio lato Albano presentava una sezione molto stretta per sole 2 corsie (1 per senso di marcia senza banchina transitabile e senza percorsi pedonali).

In tale contesto, la forte urbanizzazione che ha caratterizzato la frazione di Albano Magra nel comune di Aulla ha interessato anche l'area a ridosso del ponte rendendo molto difficile la realizzazione di un intervento per migliorare il transito soprattutto dell'utenza debole (confermato da mancato intervento durante i lavori del 1992).

Durante la progettazione del PFT, era stata prevista una nuova viabilità locale di interesse comunale che potesse andare a dare continuità al percorso ciclabile.

Approfondimenti progettuali, confronto con gli enti e soggetti interessati, necessità di invertire percorso pedonale e ciclabile, superamento delle barriere architettoniche, riduzione degli esposti e del consumo di suolo, hanno portato ad una modifica progettuale di seguito descritta.

Poco prima della Pila 1, il percorso pedonale (lato nord) ed il percorso ciclabile (lato sud) anticipano la discesa verso la riva lato Albano mediante 2 rampe che con pendenze diverse in base alla normativa di riferimento raggiungono le 2 viabilità miseri esistenti precedentemente prescritte.

Rispetto al PFT, viene eliminato il capo scala (a sud) e la nuova viabilità comunale a nord.

Riquadro C

L'attraversamento stradale sul Canale Lunense è stato tralasciato a sud del dissabbiatore per eliminare l'impalcato della nuova viabilità locale con l'area più sensibile del paesaggio, ossia quella in vicinanza della vecchia presa idraulica e nella condotta di deviazione sul Fiume Magra. Di concerto con la Soprintendenza e con il Consorzio di Bonifica ed Irrigazione del Canale Lunense, è stata concordata la nuova ubicazione dell'attraversamento stradale sul Canale, tale posizione:

- assicura anche una minore interferenza con le attività di esercizio e di manutenzione del canale corrente;
- evita la demolizione di una porzione di muro in pietra;
- evita l'interferenza con l'edilizia.

La modifica al punto di attraversamento comporta un leggero allungamento della viabilità locale, con punto di partenza sulla s.s. 62 anticipato di circa 90 metri e punto di arrivo sul tracciato della s.s. 622 (deciso) a seguito della realizzazione della variante non variata.

La lunghezza totale passa da 170 m a 250 m. L'incremento interessa una strada di servizio del Canale Lunense.

SCALA DI STAMPA: 1=1

ANAS S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

Cap. Soc. € 2.389.892.000,00 - Iscr. R.E.A. 3024951 - P.IVA 02134810303 - C.F. 80208400887
 Sede Legale: Via Mecenate, 90 - 00138 Roma - Tel. 06/44601 - Fax 06/4460224
 Sede Compartimentale: Viale del Lazio, 36 - 50131 Firenze - Tel. 055/54401 - Fax 075/574947
 Pagine: anas.it/contatti/uffici-centrali

GRUPPO FS ITALIANE STRUTTURA TERRITORIALE TOSCANA - AREA GESTIONE RETE

S.S.330 - Lavori di ricostruzione del ponte sul fiume Magra al km 10+422
STRALCIO 2 - PROGETTO DEL NUOVO PONTE E DELLE OPERE COMPLEMENTARI

PROGETTO ESECUTIVO COD. ACSF00586

MANDATARIA: **SPS&P** MANDANTE: **MATILDI PARTNERS**

IL RESPONSABILE DELL'INTEGRAZIONE DELLE PRESTAZIONI: **ING. LUIGIO VIGNATI** (Prestazioni) - **ING. ENZO GIUGLIANI** (Prova) - **ING. FRANCESCO DI GIACOMO** (Prova)

SPECIALISTICHE:
 ING. VIGORIO BIANCHI - **SCIVONE**
 ING. LUCIANO VIGNATI - **PROTEZIONE CIVILE**

IL GEOLOGO:
 DOTT. GIANFRANCESCO FREZZI - **SDN/NOE**
 DOTT. GIANFRANCESCO FREZZI - **SDN/NOE**

IL COORDINATORE PER LA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE:
 DOTT. STEFANO CROCIERONE - **POLITECNICA**
 DOTT. STEFANO CROCIERONE - **POLITECNICA**

VISTO: IL RESP. DEL PROCEDIMENTO:
 ING. GIACCHINO DEL MONACO

VISTO: IL DIRETTORE PER L'ESECUZIONE DEL CONTRATTO:
 ING. MICHELE FAGGI

IL PROGETTISTA:
 COORDINAMENTO PROGETTAZIONE, PROGETTAZIONE STRADALE, GEOTECNICA E RAPPORTI CON ENTI:
 ING. LUIGIO VIGNATI (Prestazioni) - **ING. ENZO GIUGLIANI** (Prova) - **ING. FRANCESCO DI GIACOMO** (Prova)

STRUTTURE:
 ING. CARLO VITTORIO MARIANI (M&E) - **ORD. INGEGNERI PROV. BOLOGNA n. 4452/A**

ERIDUCIONE ED IDRAULICA:
 ING. ALESSANDRO CECCHI (Prestazioni) - **ORD. INGEGNERI PROV. FIRENZE n. 780**

AMBIENTE E PAESAGGIO:
 ARCH. MARCO CRISTOFANO (Prestazioni) - **ORD. ARCHITETTI PROV. MODENA n. 611**

CANTIERIZZAZIONE E FASI ESECUTIVE:
 ING. STEFANO CROCIERONE (Prestazioni) - **ING. FRANCESCO DI GIACOMO** (Prova) - **ING. FRANCESCO DI GIACOMO** (Prova)

ACUSTICA:
 ING. CLAUDIO PANGOLINI - **ORD. ING. PROV. MODENA n. 1138**, iscrizione nell'Elenco Nazionale dei Periti Competenti in Acustica n. 5975

PROTOCOLLO: DATA:

00 - ELABORATI GENERALI
 Verifica di ottemperanza
 Planimetria di confronto tra PFT e PE

CODICE PROGETTO	NUMERO P.F.E.	PROG. ELAB.	REV.	SCALA:
0010_T09EGEN003A	0010	0010		varie
PROGETTO	ELAB.	ELAB.		
D				
C				
B				
A	EMESIONE	02/01	02/01	1/4000
REV.	DESCRIZIONE	DATA	SOCIETA'	REDATTO
				VERIFICATO
				APPROVATO