

NODO STRADALE E AUTOSTRADALE DI GENOVA

Adeguamento del sistema
A7 - A10 - A12

LOTTO 8 - AMBITO OVEST POLCEVERA
TERZO STRALCIO (8C)

PROGETTO ESECUTIVO

CN - CANTIERIZZAZIONI

VIABILITA' DI CANTIERE



VS001 - Viabilita' di servizio Vesima

INTERVENTO DI RIPRISTINO

RELAZIONE DESCRITTIVA OPERE DI RIPRISTINO VS01C E VS01D

IL PROGETTISTA SPECIALISTICO Arch. Enrico Francesconi Ord. Arch. Milano n.16888 RESPONSABILE ARCHITETTURA E PAESAGGIO	IL RESPONSABILE INTEGRAZIONE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE Ing. Simona Comi Ord. Ingg. Milano n.A18014	IL DIRETTORE TECNICO Ing. Orlando Mazza Ord. Ingg. Pavia N. 1496 PROGETTAZIONE NUOVE OPERE AUTOSTRADALI
---	--	--

CODICE IDENTIFICATIVO											ORDINATORE
RIFERIMENTO PROGETTO			RIFERIMENTO DIRETTORIO				RIFERIMENTO ELABORATO				
Codice Commessa	Lotto, Sub-Prog. Cod. Appalto	Fase	Capitolo	Paragrafo	W B S	Parte d'opera	Tip.	Disciplina	Progressivo	Rev.	--
110728	LL8C	PE	CN	VCN	VS001	RPS00	RAUA	4501	-	1	SCALA -

 gruppo Atlantia	PROJECT MANAGER: Ing. Sara Frisiani Ord. Ingg. Genova N. 9810A	SUPPORTO SPECIALISTICO:  PRJ ENGINEERING - STUDIO TECNICO ASSOCIATO DEGLI ARCH. L. FANTINI E D. BOSATRA Via Della Resistenza n.129/B 20090 Buccinasco (MI) Tel. +39 02 45713271 team@prj-engineering.com	REVISIONE
	REDATTO:	VERIFICATO:	n. data
			0 LUGLIO 2018
			1 FEBBRAIO 2019
			2 -

VISTO DEL COMMITTENTE  IL RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO Ing. Alberto Selleri	VISTO DEL CONCEDENTE  Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti <small>DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE STRUTTURA DI VIGILANZA SULLE CONCESSIONARIE AUTOSTRADALI</small>
--	--

Sommario

1	PREMESSA	2
2	INQUADRAMENTO GENERALE	3
3	LINEE GUIDA DI PROGETTAZIONE	1
3.1	PREMESSA.....	1
3.2	SOLUZIONI PROGETTUALI PREVISTE	1
3.3	CORPO DEL RILEVATO.....	3
4	PROGETTO DI RIPRISTINO VIABILITÀ DI SERVIZIO	6
4.1	VS001 – VIABILITÀ DI SERVIZIO VESIMA	6
4.2	TABULATI DI CALCOLO PER VOLUMI DI SCAVO E RIPORTO	6

1 PREMESSA

La presente relazione si riferisce al Lotto 8C del progetto esecutivo dell'intervento di adeguamento del sistema autostradale A7 – A10 – A12 nell'area genovese.

Il progetto prevede la realizzazione di un nuovo collegamento autostradale di interconnessione tra la A10 Genova – Ventimiglia, A26 Genova – Gravellona Toce, la A7 Milano – Genova e la A12 Genova – Livorno. Tale collegamento comprende tratti autostradali che si sviluppano all'aperto, in viadotto e in galleria.

L'oggetto della presente relazione riguarda il ripristino morfologico della viabilità di servizio VS001 "Viabilità di servizio Vesima".

Il presente documento, a corredo degli elaborati progettuali allegati, ha lo scopo di descrivere:

- l'inquadramento generale delle opere di progetto
- le linee guida di progettazione e le soluzioni adottate
- il progetto di ripristino delle viabilità di servizio oggetto di questa relazione

2 INQUADRAMENTO GENERALE

La Gronda di Genova è un nuovo tratto autostradale a due corsie per senso di marcia che realizzerà il raddoppio dell'esistente A10 Genova-Savona nel tratto di attraversamento del Comune di Genova, potenziando le sezioni dell'A7 e A12 comprese tra gli svincoli di Genova Est, Genova Ovest e Bolzaneto. Il nuovo sistema viario si sviluppa quasi interamente in sotterraneo, per la particolare conformazione morfologica del territorio, prevedendo 25 gallerie, per un totale di circa 50 km di tracciato in sotterraneo, con sezioni variabili dai 12 mq di diametro dei cunicoli di emergenza, ai 200 mq delle TBM che scaveranno il raddoppio della A10, per arrivare ai 500 mq dei cameroni di interconnessione tra gli assi autostradali.

Partendo da Genova Est e da Genova Ovest il tracciato passa subito in sotterraneo: le gallerie convergono verso la Val Torbella, dove i nuovi assi autostradali sovrappassano all'aperto la A12 e rientrano in sotterraneo fino a Bolzaneto. In questa zona i diversi percorsi si unificano e si dirigono verso Ovest, superando in viadotto la Val Polcevera. Dopo la prima lunga galleria si attraversa il tratto all'aperto della Val Varenna; segue una seconda galleria fino in Val Leira a Voltri, dove il tracciato presenta una quota più alta del terreno in fondovalle ed oltrepassa le incisioni dei torrenti Leira e Cerusa su viadotto. Le due vallate sono separate da un monte (quello su cui sorge il Santuario della Madonna delle Grazie) che richiede l'attraversamento con una breve galleria. Un ultimo tunnel consente di raggiungere il termine del progetto in prossimità di Vesima, dove il tracciato si ricongiunge con l'autostrada A10 esistente.

Il sistema di cantierizzazione è basato su 16 cantieri industriali, dislocati in prevalenza nell'interconnessione di Bolzaneto, 16 cantieri di imbocco, collocati in corrispondenza degli imbocchi delle gallerie di nuova realizzazione, un campo base, 12 viabilità di servizio ed un sistema di tubazioni che consente il conferimento del materiale di scavo dal cantiere di Bolzaneto fino all'Opera a mare (lo slurrydotto).

3 LINEE GUIDA DI PROGETTAZIONE

3.1 PREMESSA

Il progetto di ripristino delle viabilità di servizio ha come obiettivo principale la realizzazione di interventi omogenei e integrati col paesaggio che li ospita.

Questo proposito, valido per tutte le viabilità, ha indirizzato la scelta progettuale della sistemazione definitiva verso uno studio il più possibile "naturale" o almeno in continuità paesistica con gli elementi contermini, ed ha influenzato l'aspetto formale della ricostruzione dei fronti collinari.

Particolare attenzione è stata data alle zone ricadenti all'interno di aree tutelate o comunque caratterizzate da un'alta qualità paesaggistica, conferita loro dalla ricchezza delle componenti antropiche o naturalistiche, ma anche dall'appartenenza ad ambiti panoramici.

3.2 SOLUZIONI PROGETTUALI PREVISTE

Al fine di una migliore integrazione nel contesto sono state previste, in fase di progettazione, le seguenti soluzioni progettuali adeguate e/o adattate ad ogni viabilità nella sua specificità.

- Rivestimento dei paramenti muri in C.A., rimasti esterni al rimodellamento morfologico, con pietra naturale locale
- Realizzazione di terre rinforzate al fine di:
 - ridurre la superficie sottratta per la realizzazione di scarpate di contenimento
 - possibilità di simulare il disegno morfologico a terrazzamenti di alcuni paesaggi
 - possibilità di inerbimento del fronte
- Pavimentazione e geometrie delle viabilità di servizio da mantenere:
 - ottimizzazione delle forme evitando spigoli vivi
- Riduzione salti di quota eccessivi tramite:
 - introduzione di scarpate artificiali con pendenza lieve o di pareti in terra rinforzata
- Ripristino con un maggior grado di approssimazione le pendenze dei versanti nello stato anteoperam, attraverso la realizzazione di rilevati in terreno con pendenza 2/3 per meglio raccordarsi al terreno esistente, garantendo un andamento della pendenza in linea con la giacitura naturale limitrofa
- Demolizione parziale o totale di strutture verticali di qualsiasi tipo, sostituendole con scarpate artificiali a pendenza lieve, piantumabili con specie arbustive e arboree, o, quando necessario, con pareti in terra rinforzata finite a prato



Figura 3-1. Esempio di muro in terra rinforzata

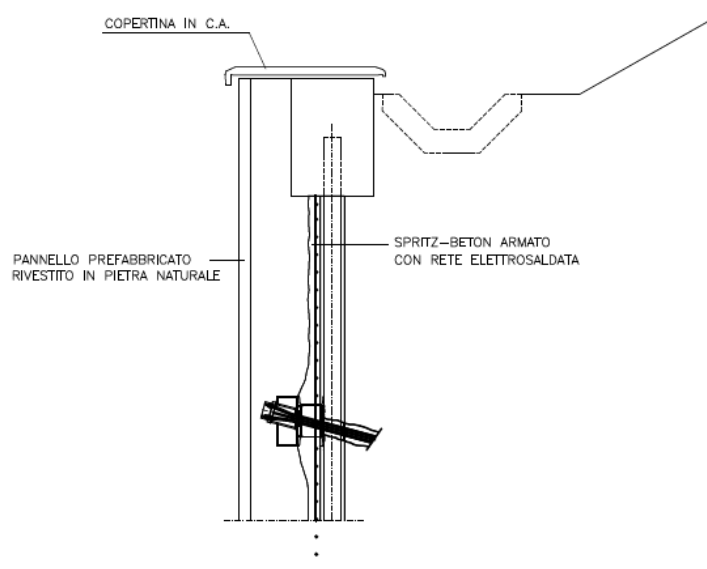


Figura 3-2. Copertina e rivestimento in pietra

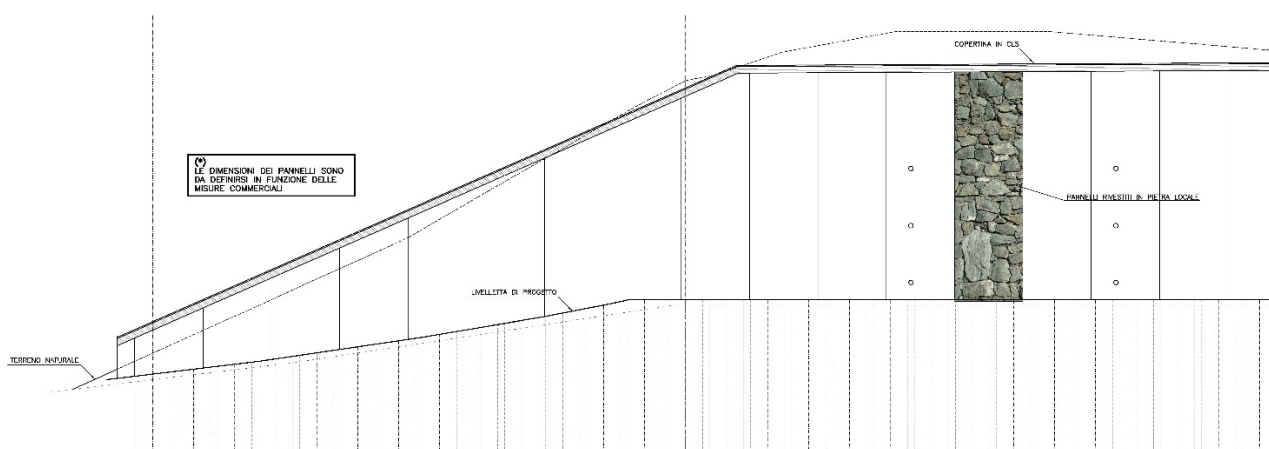


Figura 3-3. Prospetto di una paratia con rivestimento in pietra e copertina

3.3 CORPO DEL RILEVATO

I terreni selezionati per l'impiego nel rilevato devono essere stesi a strati di spessore costante. Tale spessore non dovrà risultare superiore ai seguenti limiti:

Tale spessore non dovrà risultare superiore ai seguenti limiti:

- 30 cm per rilevati formati con aggregati naturali, riciclati o misti;
- 40 cm per rilevati formati con aggregati industriali alleggeriti e per rilevati in terra rinforzata.

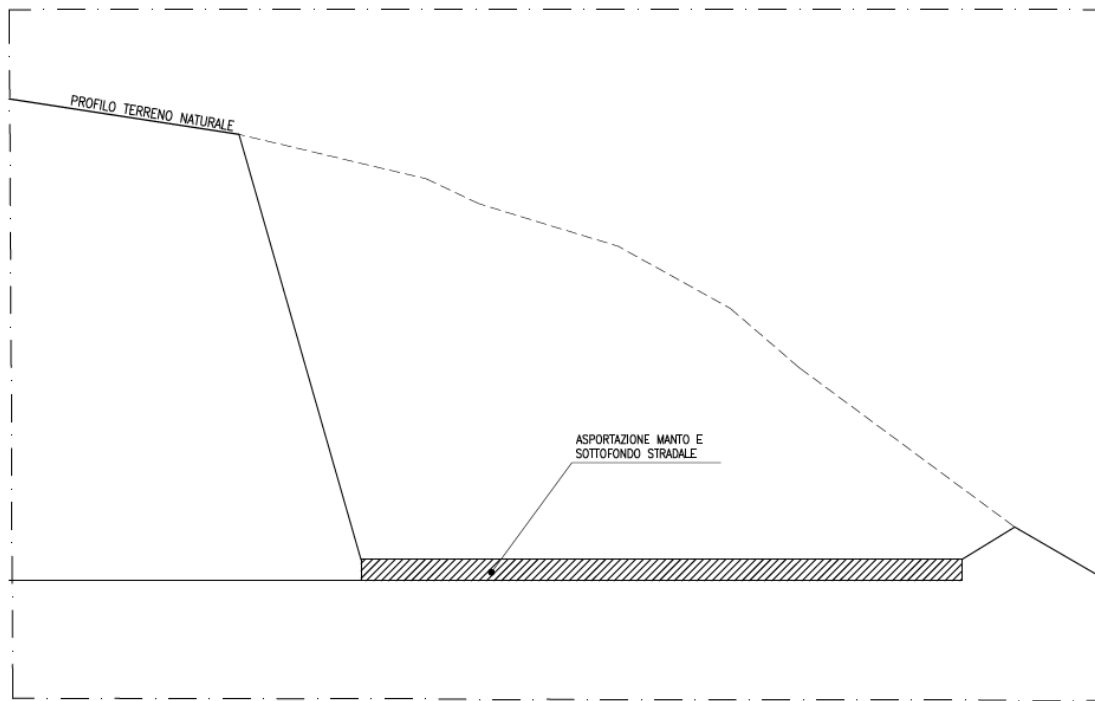
A compattazione avvenuta i materiali dovranno presentare una densità pari o superiore al 90% della densità massima individuata dalle prove di compattazione AASHTO T/180-57.

Il rilevato in terra dovrà appartenere ai gruppi A1, A2-4, A2-5, A3 secondo la norma UNI EN ISO 14688-1 delle terre naturali.

I terreni selezionati costituenti il corpo del rilevato, a compattazione ultimata, dovranno assicurare adeguati valori di densità e di compressibilità. La pendenza delle scarpate dei rilevati è condizionata dalle caratteristiche dei terreni con cui essi sono costituiti: una pendenza di 2/3 come rapporto altezza/larghezza dei gradoni è sufficiente ad assicurare la stabilità globale del corpo in terra nei confronti di superfici di scorrimento potenziali entro il corpo del rilevato.

Risulta necessario interrompere la scarpata con banchi orizzontali di 2 metri ogni 4-5 metri di altezza, in modo da incrementare la stabilità del manufatto, riducendo la pendenza media della scarpata.

FASE 1 – DEMOLIZIONE PACCHETTO STRADALE



FASE 2 – COSTRUZIONE DEL RILEVATO

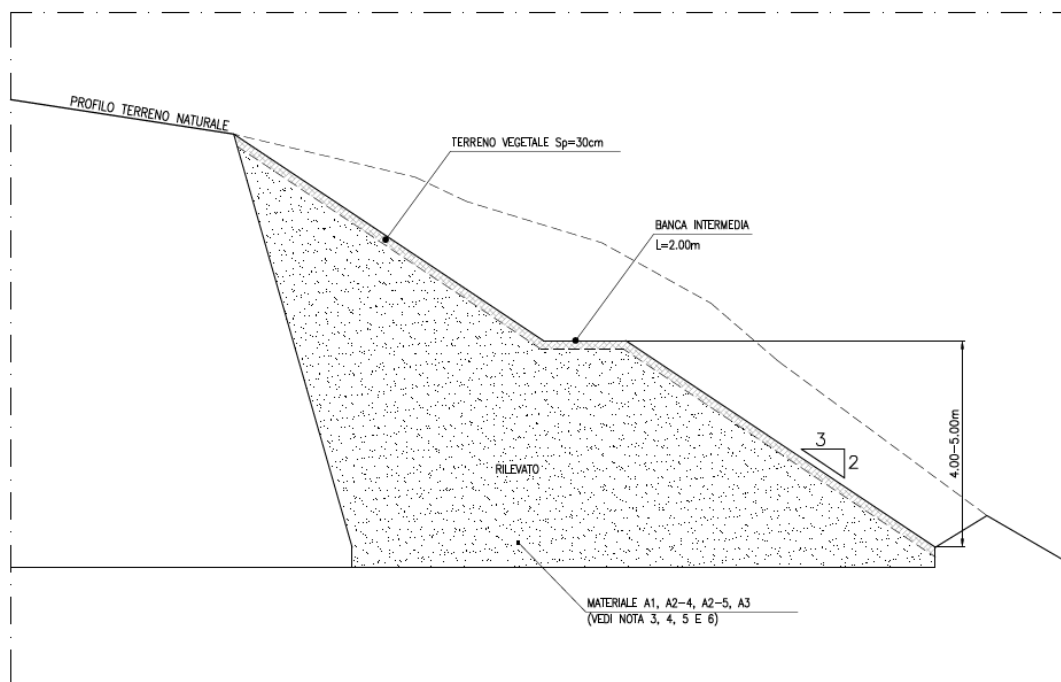


Figura 3-4. Fasi di intervento per ripristino morfologico ante operam

Classificazione generale	Terre ghiaio-argillose Frazione passante al setaccio 0,075 UNI 2332<35%							Terre limo-argillose Frazione passante al setaccio 0,075 UNI 2332>35%					Torbe e terre organiche palustri
	A1		A3	A2				A4	A5	A6	A7		
Sottogruppo	A1-a	A1-b		A2-4	A2-5	A2-6	A2-7				A7-5	A7-6	
Analisi granulometrica													
Frazione passante al setaccio													
2 UNI EN 933	≤ 50	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
0,4 UNI EN 933	≤ 30	≤ 50	≤ 50	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
0,063 UNI EN 933	≤ 15	≤ 25	≤ 10	≤ 35	≤ 35	≤ 35	≤ 35	> 35	> 35	> 35	> 35	> 35	> 35
Caratteristiche della frazione passante al setaccio 0,4 UNI EN 933													
Limite liquido	--	--	--	≤ 40	> 40	≤ 40	> 40	≤ 40	> 40	≤ 40	> 40	> 40	> 40
Indice di plasticità	≤ 6		N.P.	≤ 10	≤ 10	> 10	> 10	≤ 10	≤ 10	> 10	> 10	> 10	> 10
Indice di gruppo	0	0	0	≤ 4				≤ 8	≤ 12	≤ 16	≤ 20		
Tipi usuali dei materiali caratteristici costituenti il gruppo	Ghiaia o breccia, ghiaia o breccia sabbiosa, sabbia grossa, pomice, scorie vulcaniche, pozzolane		Sabbia fine	Ghiaia e sabbia limosa o argillosa				Limi poco compressib.	Limi fortemente compressib.	Argille poco compressibili	Argille fortemente compressibili mediamente plastiche	Argille fortemente compressibili fortemente plastiche	Torbe di recente o remota formazione detriti organici di origine palustre
Qualità portanti quale terreno di sottofondo in assenza di gelo	Da eccellente a buono			Da mediocre a scadente									Da scartare come sottofondo
Azione del gelo sulle qualità portanti del terreno di sottofondo	Nessuna o lieve			Media				Molto elevata	Media	Elevata	Media		
Ritiro o rigonfiamento	Nullo			Nullo o lieve				Lieve o medio	Elevato	Elevato	Molto elevato		
Permeabilità	Elevata			Media o scarsa				Scarsa o nulla					
Identificazione del terreno in sito	Facilmente individuabile a vista	Aspri al tatto incoerenti allo stato asciutto	La maggior parte dei granuli sono individuabili ad occhio nudo Aspri al tatto Una tenacità media o elevata allo stato asciutto indica la presenza di argilla				Reagiscono alle prove di scuotimento* Polverulenti o poco tenaci allo stato asciutto. Non facilmente modellabili allo stato umido		Non reagiscono alla prova di scuotimento* Tenaci allo stato asciutto Facilmente modellabili in bastoncini sottili allo stato umido				Fibrosi di colore bruno o nero Facilmente individuabili a vista

Prova di cantiere che può servire a distinguere i limi e le argille. Si esegue scuotendo nel palmo della mano un campione di terra bagnata e comprimendolo successivamente fra le dita. La terra reagisce alla prova se, dopo lo scuotimento, apparirà sulla superficie un velo lucido di acqua libera, che scomparirà comprimendo il campione fra le dita.

Figura 3-5. Caratteristiche Norma UNI EN ISO 14688-1 delle terre naturali

4 PROGETTO DI RIPRISTINO VIABILITÀ DI SERVIZIO

4.1 VS001 – VIABILITÀ DI SERVIZIO VESIMA

Viabilità di accesso cantieri viadotti Beo-Frana: la viabilità in esame, costituita da dai rami A, B e C per una lunghezza di circa 1.000 ml, ripercorre l'esistente via Vesima da Est verso Ovest nel tratto compreso fra la diramazione con la VS02, in prossimità del viadotto Uccelliera, e l'innesto sulla carreggiata Est dell'autostrada A1 in corrispondenza del cantiere CI-01.

Il progetto di ripristino per la viabilità di servizio VS01C prevede:

- la demolizione integrale della piattaforma stradale (manto e sottofondo stradale)
- la rimozione delle barriere stradali
- lo scavo di sbancamento, a partire da un metro dalla generatrice superiore del terreno riportato
- la demolizione parziale del muro di sostegno prefabbricato di lunghezza 20m
- La risagomatura del versante è realizzata attraverso rilevati in terreno con pendenza 2/3 per meglio raccordarsi al terreno esistente, garantendo un andamento della pendenza in linea con la giacitura naturale limitrofa.

Il progetto di ripristino per la viabilità di servizio VS01D prevede:

- la demolizione integrale della piattaforma stradale (manto e sottofondo stradale)
- la rimozione delle barriere stradali
- La risagomatura del versante è realizzata attraverso rilevati in terreno con pendenza 2/3 o 1/3 per meglio raccordarsi al terreno esistente, garantendo un andamento della pendenza in linea con la giacitura naturale limitrofa.

4.2 TABULATI DI CALCOLO PER VOLUMI DI SCAVO E RIPORTO

È stato effettuato un conteggio analitico per i volumi di scavo e riporto basandosi sulle sezioni trasversali (110728-LL8C-PE-CN-VCN-VS001-DEM00-D-AUA4504-1 e 110728-LL8C-PE-CN-VCN-VS001-DEM00-D-AUA4507-1 Stato sovrapposto-demolizioni) e sulla planimetria (110728-LL8C-PE-CN-VCN-VS001-RPS00-D-AUA4502-1 e 110728-LL8C-PE-CN-VCN-VS001-RPS00-D-AUA4503-1 Planimetria progetto) delle viabilità in oggetto.

Di seguito vengono riportate le tabelle di calcolo dei volumi di scavo per la viabilità VS001C (Tabella 1.1) e dei volumi di riporto delle viabilità VS001C e VS001D (Tabella 1.2 e Tabella 1.2) prendendo a riferimento gli intervalli tra le sezioni in cui le viabilità assumono un andamento simile.

Per la viabilità VS001D non sono state necessarie operazioni di scavo di sbancamento ma solamente operazioni di riporto.

Vengono inoltre riportate gli estratti della planimetria e delle sezioni tipo a cui fanno riferimento i calcoli dei volumi di scavo e riporto.

Tabella 1-1. Volumi di scavo_VS001C

VOLUMI DI SCAVO			
Sezioni	Lunghezza (ml)	Area (mq)	Volume (mc)
da sezione 4 a 8	46,00	2,90	133,40
Totale volume di scavo (mc)			133,40

Tabella 1-2. Volumi di riporto_VS001C

VOLUMI DI RIPORTO			
Sezioni	Lunghezza (ml)	Area (mq)	Volume (mc)
da sezione 3 a 10	70,00	6,00	420,00
Totale volume di riporto (mc)			420,00

Tabella 1-2. Volumi di riporto_VS001D

VOLUMI DI RIPORTO			
Sezioni	Lunghezza (ml)	Area (mq)	Volume (mc)
da sezione 2 a 8	44,00	10,00	440,00
Totale volume di riporto (mc)			440,00

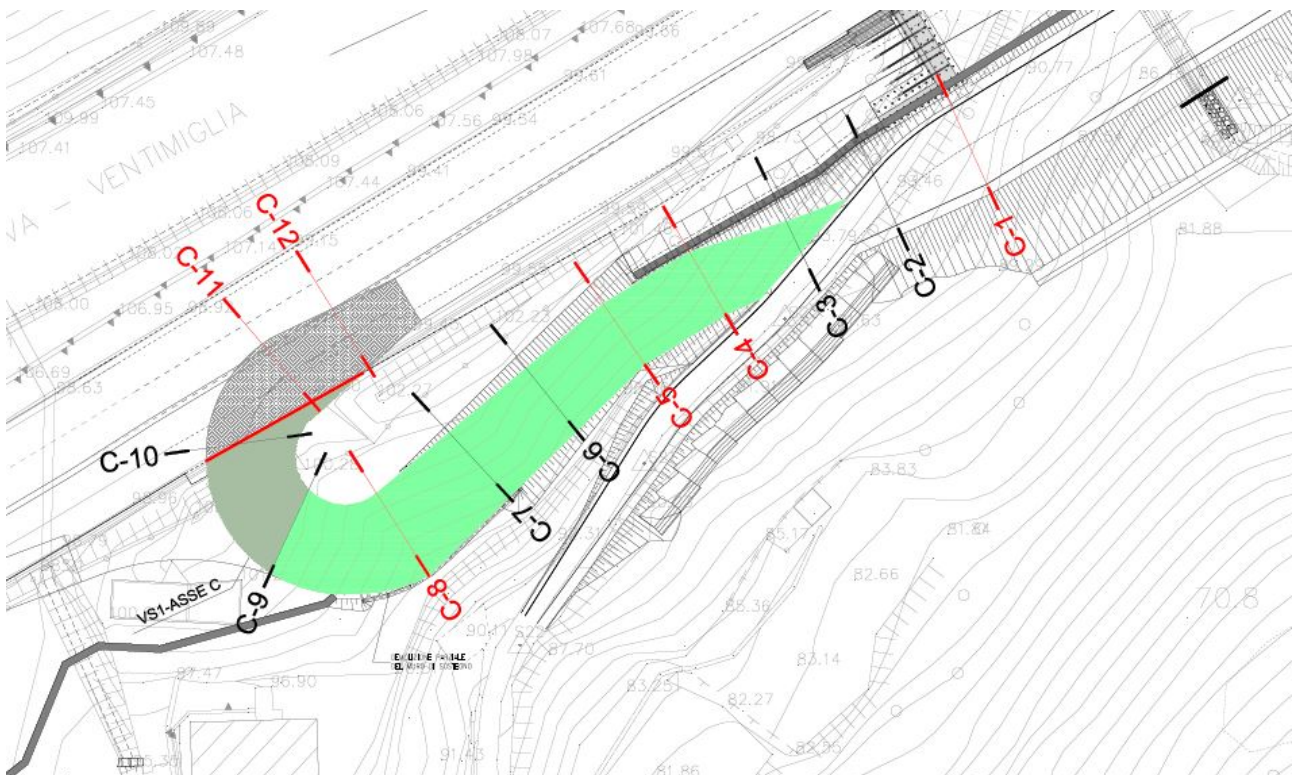


Figura 4-1. Planimetria VS001C con indicate le linee di sezione di riferimento

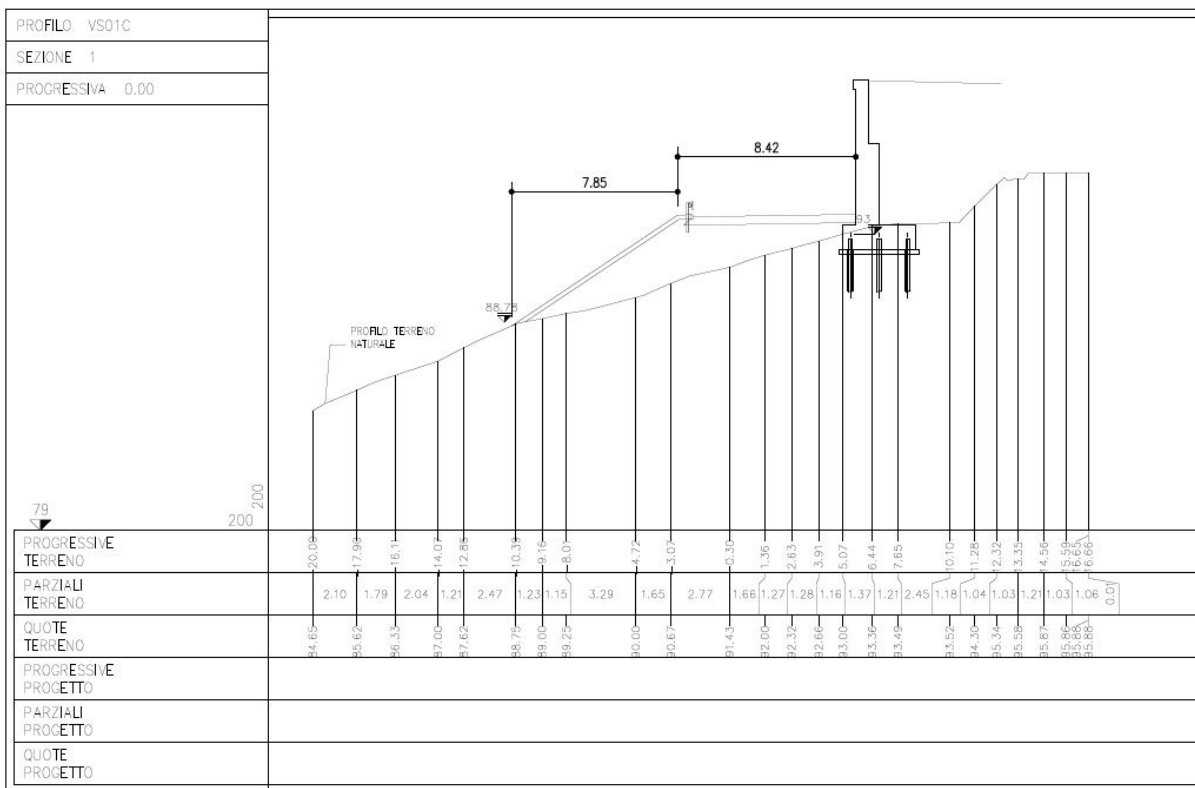


Figura 4-2. Sezione 1, VS001C

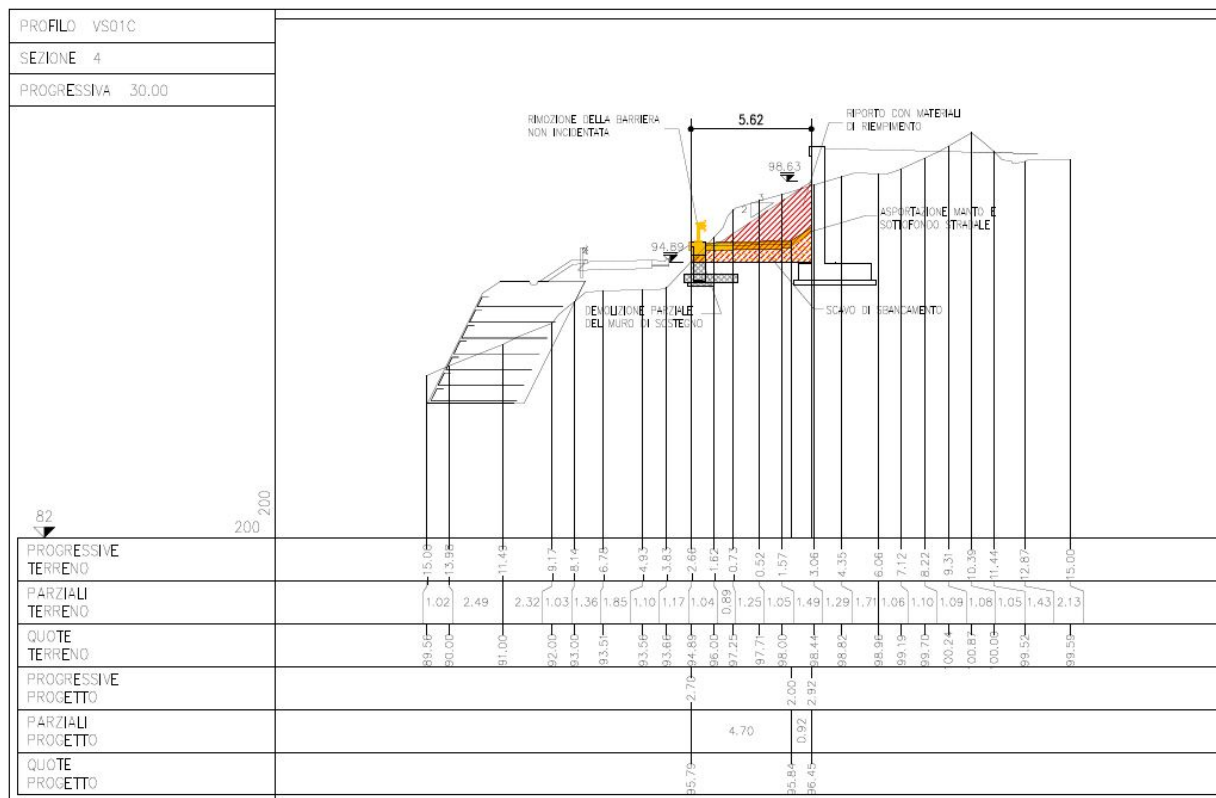


Figura 4-3. Sezione 4, VS001C

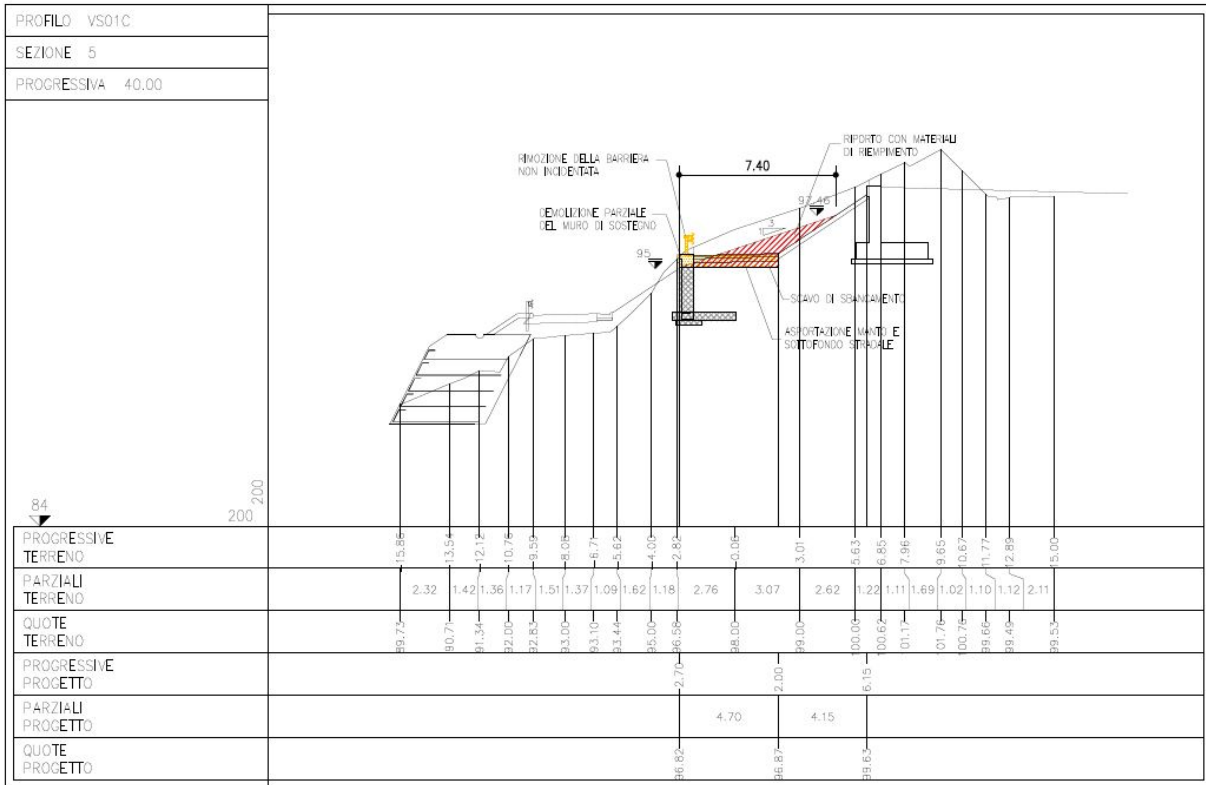


Figura 4-4. Sezione 5, VS01C

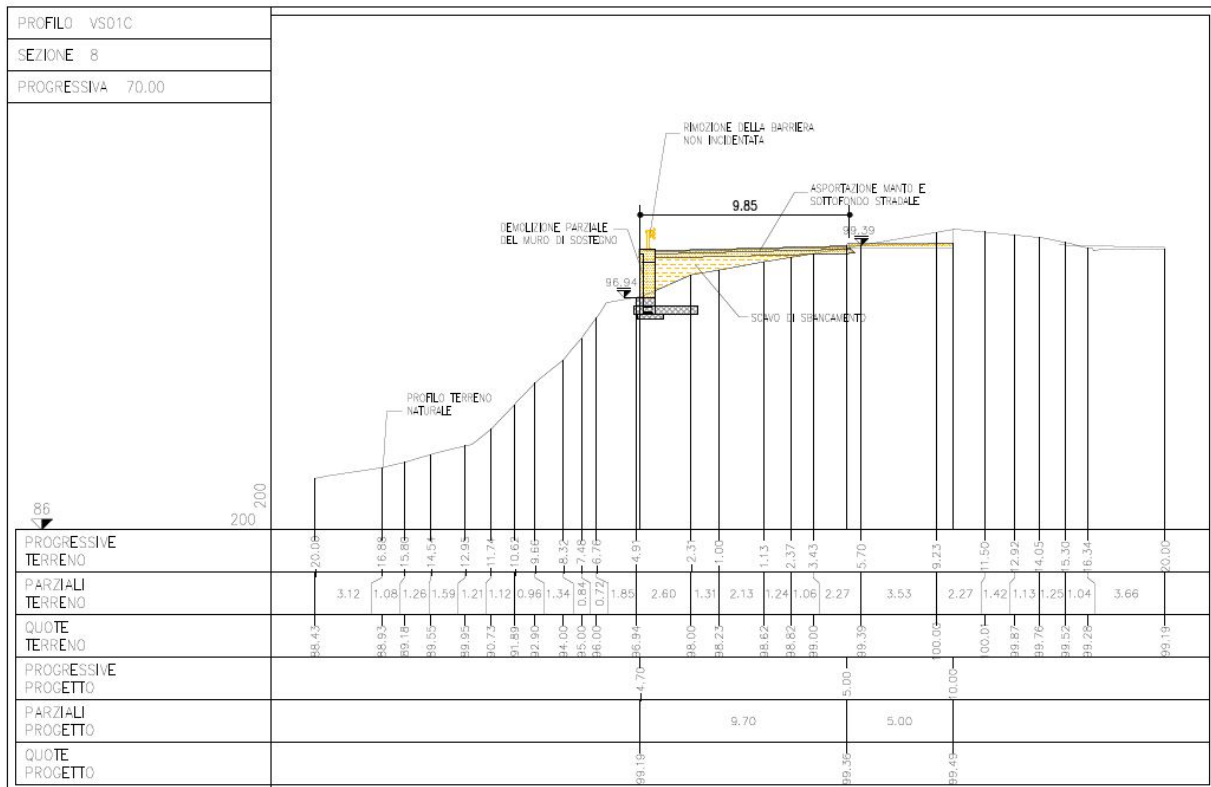


Figura 4-5. Sezione 8, VS01C

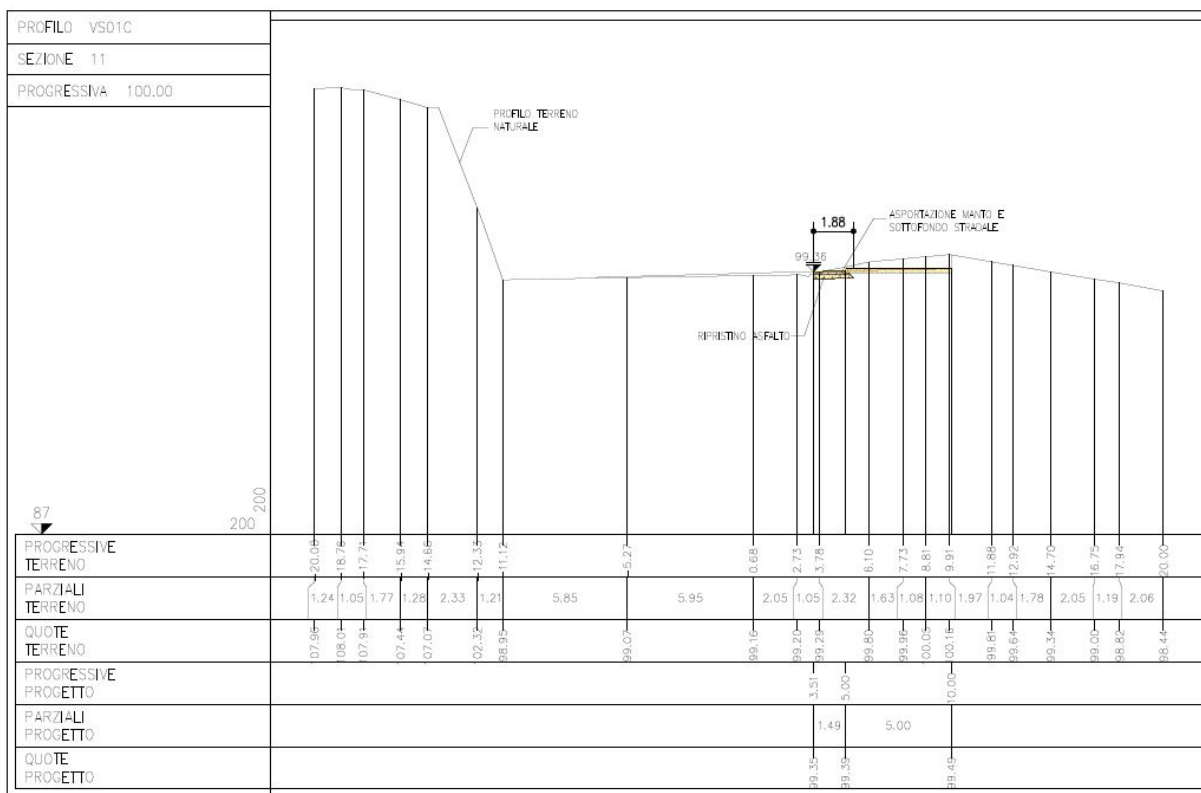


Figura 4-6. Sezione 11, VS01C

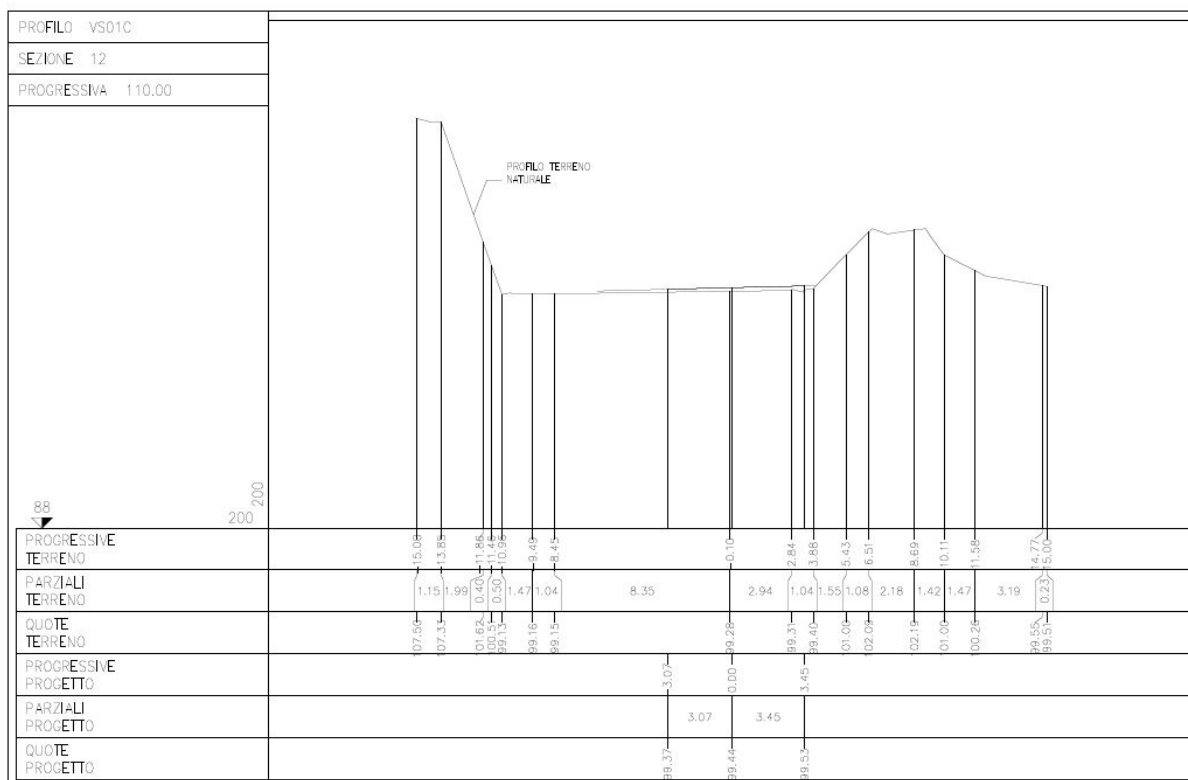


Figura 4-7. Sezione 12, VS01C

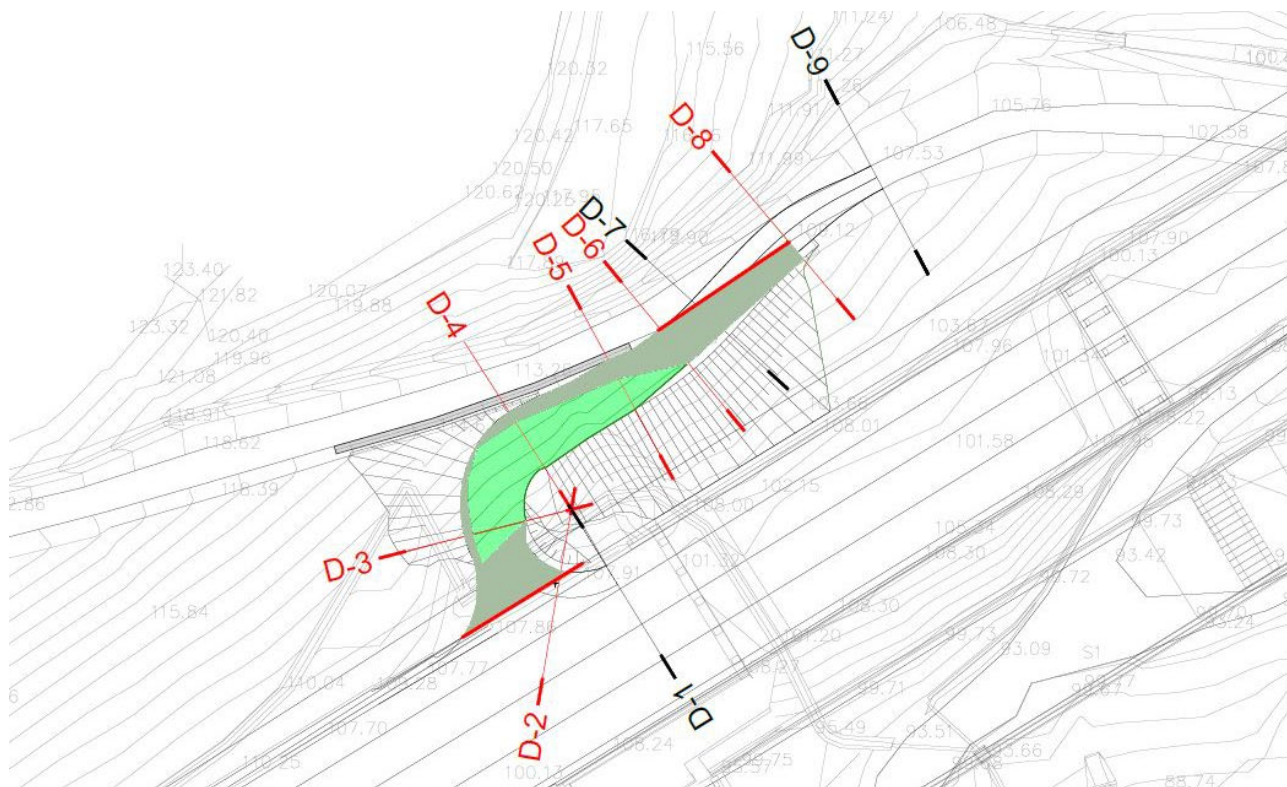


Figura 4-7. Planimetria VS001D con indicate le linee di sezione di riferimento

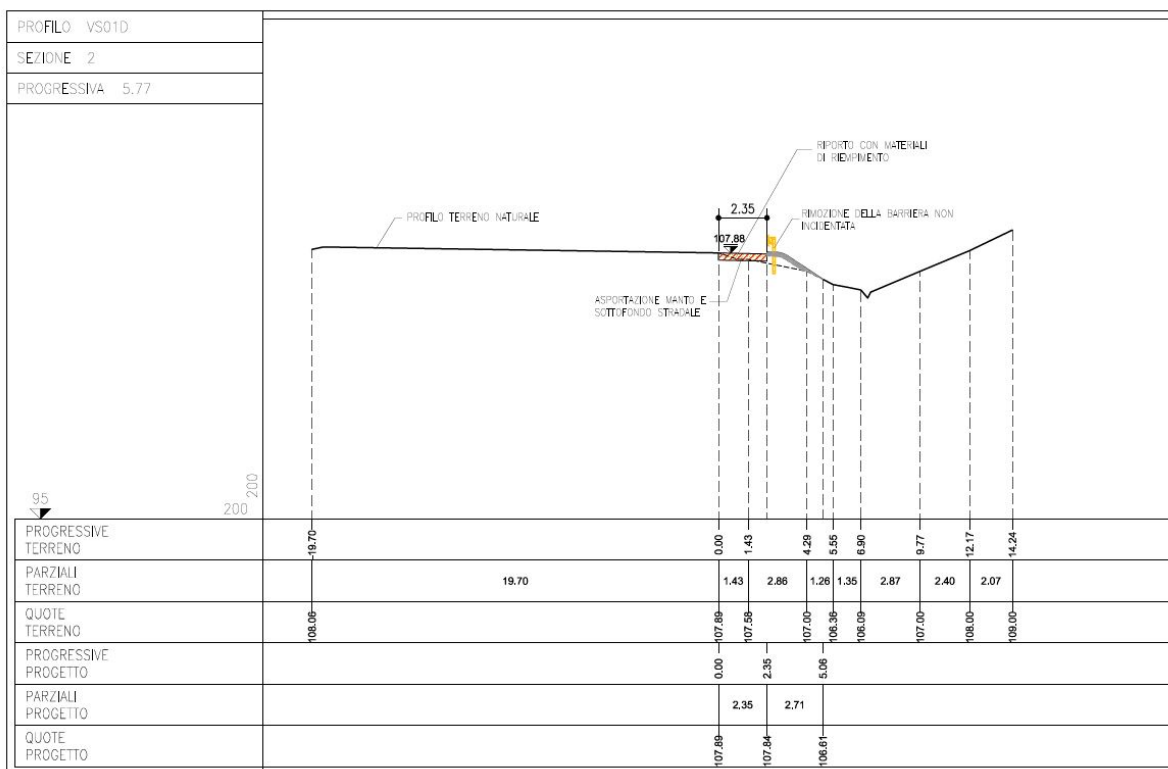


Figura 4-8. Sezione 2, VS001D

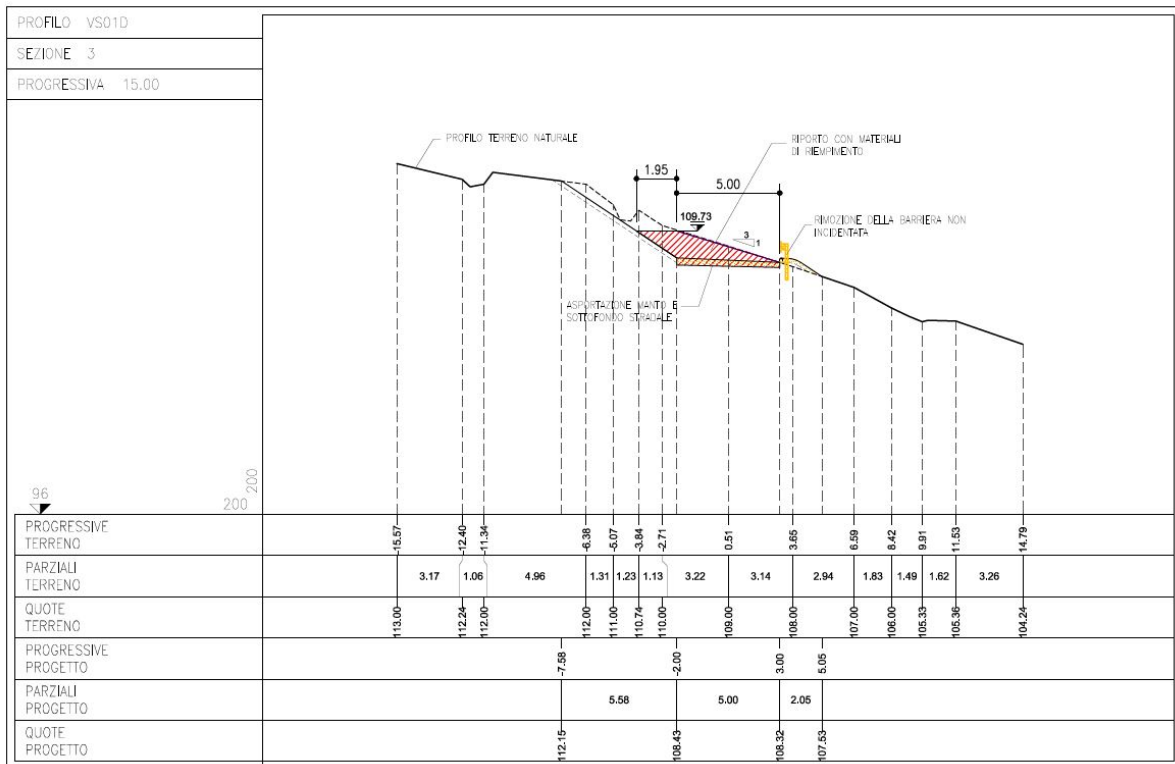


Figura 4-9. Sezione 3, VS001D

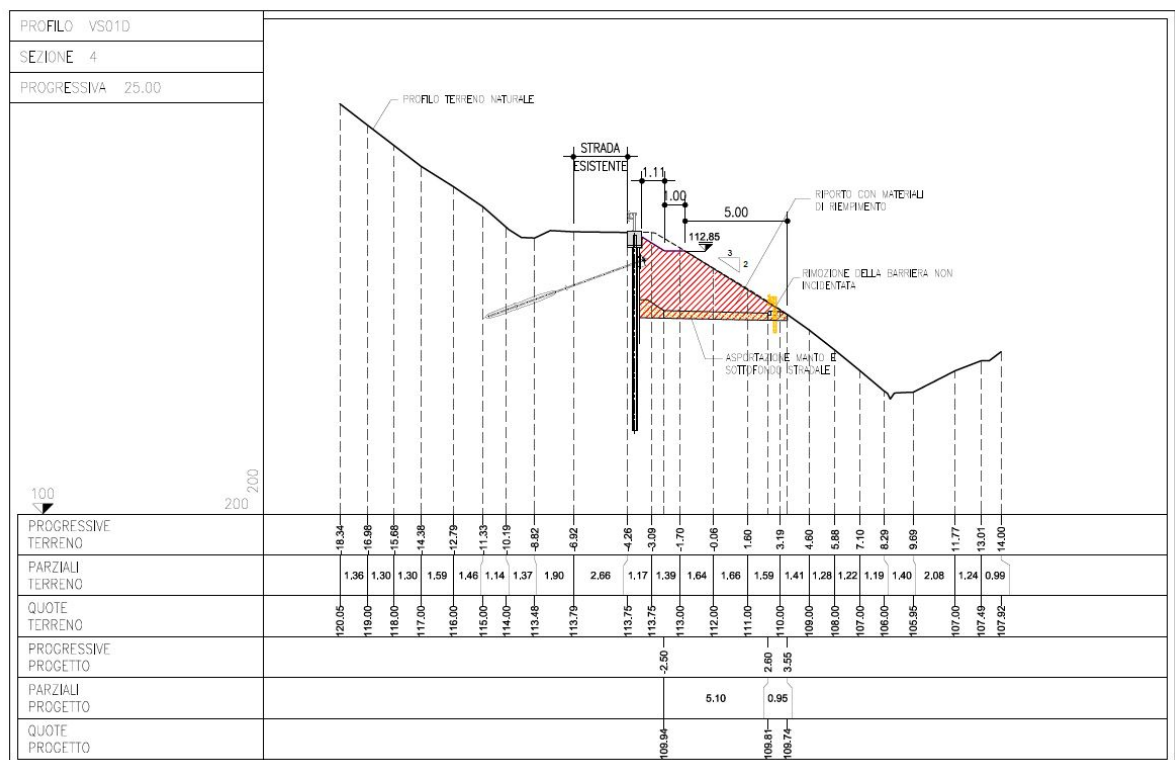


Figura 4-10. Sezione 4, VS001D

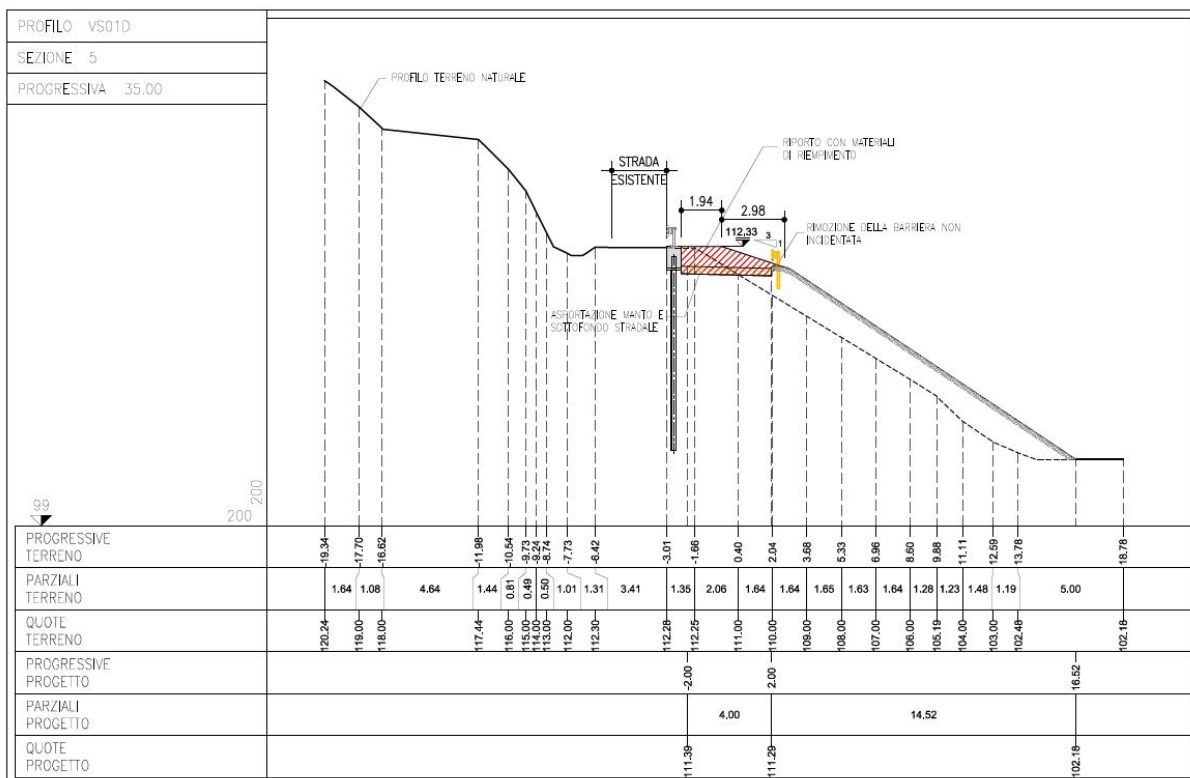


Figura 4-11. Sezione 5, VS001D

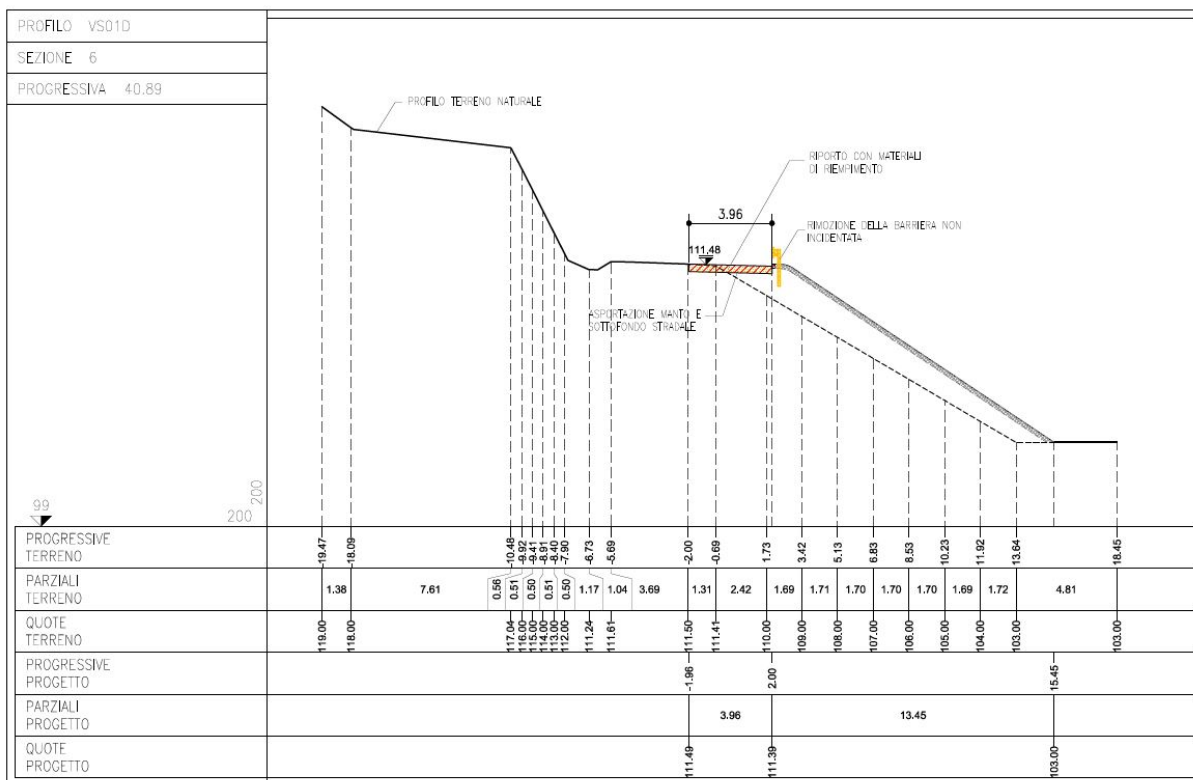


Figura 4-12. Sezione 6, VS001D

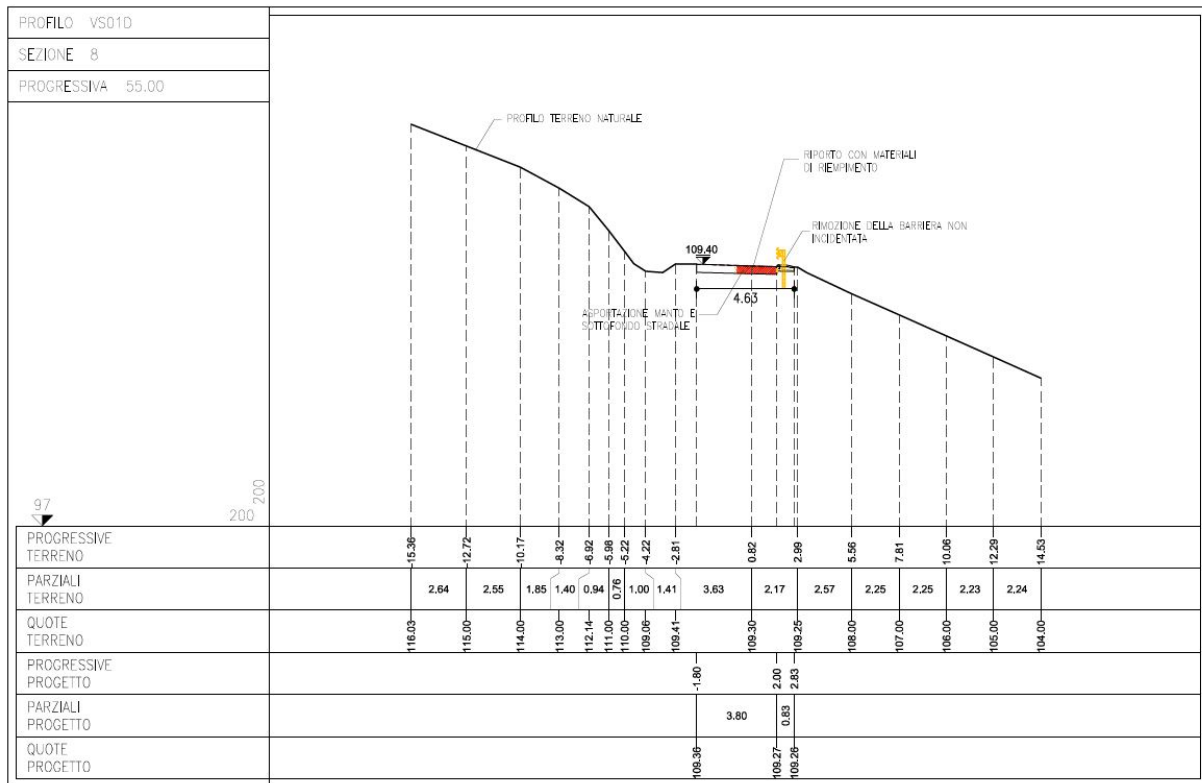


Figura 4-13. Sezione 8, VS01D