



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Monfalcone

PROGETTO AdSP n. 1951

Estensione delle infrastrutture comuni per lo sviluppo del Punto Franco Nuovo nel porto di Trieste


CUP: C94E21000460001

Progetto di Fattibilità Tecnico Economica Fascicolo A – intervento PNC da autorizzare

| GRUPPO DI PROGETTAZIONE: | | |
|--|------------------------------|---|
| arch. Gerardo Nappa | AdSP MAO | Responsabile dell'integrazione e Coordinatore per la Sicurezza in fase di Progettazione |
| arch. Sofia Dal Piva | AdSP MAO | Progettazione generale |
| arch. Stefano Semenic | AdSP MAO | Progettazione generale |
| ing. Roberto Leoni | BITECNO S.r.l. | Sistema di trazione elettrica ferroviaria |
| ing. Saturno Minnucci | MINNUCCI ASSOCIATI S.r.l. | Impianti speciali e segnalamenti ferroviari |
| ing. Dario Fedrigo | ALPE ENGINEERING S.r.l. | Progettazione strutturale oo.cc. ferrovia e strade |
| ing. Andrea Guidolin p.i. Furio Benci | SQS S.r.l. | Progettazione della sicurezza |
| ing. Sara Agnoletto | HMR Ambiente S.r.l. | Progettazione MISP e cassa di colmata |
| p.i. Trivellato, dott. G. Malvasi, dott. S. Bartolomei | p.i. Antonio Trivellato d.i. | Modellazione rumore, atmosfera, vibrazioni |
| dott. Gabriele Cailotto ing. Anca Tamasan | NEXTECO S.r.l. | Studio di impatto ambientale e piano di monitoraggio ambientale |
| ing. Sebastiano Cristoforetti | CRISCON S.r.l.s. | Relazione di sostenibilità |
| ing. Tommaso Tassi | F&M Ingegneria S.p.A. | Progettazione degli edifici pubblici nel contesto dell'ex area "a caldo" |
| ing. Michele Titton | ITS s.r.l. | Connessione stradale alla GVT |
| RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO: ing. Paolo Crescenzi | | |

| | |
|---|--|
| NOME FILE: 3STR_P_R_N-STR_2AT_001_17_00.docx | SCALA: --- |
| TITOLO ELABORATO: PIANO PREL. MONITORAGGIO GEOTEC. E STR. | ELABORATO: 3STR_P_R_N-STR_2AT_001_17_00 |

| Rev. | Data | Descrizione | Redatto | Verificato | Approvato |
|------|------------|-------------|------------|------------|-----------|
| 00 | 01/02/2023 | Definitivo | D. Fedrigo | S.Dal Piva | G.Nappa |


| | | |
|---|--|---------------------|
|  | <p>Estensione delle infrastrutture comuni per lo sviluppo del Punto Franco Nuovo nel porto di Trieste - CUP: C94E21000460001</p> <p>Piano preliminare di monitoraggio geotecnico e strutturale</p> | <p>Pag. 1 di 24</p> |
|---|--|---------------------|

Sommario


| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | PREMESSA | 3 |
| 2 | IL MONITORAGGIO GEOTECNICO E STRUTTURALE | 4 |
| 2.1 | SCOPO DEL MONITORAGGIO | 5 |
| 2.2 | CRITERI DI PROGETTAZIONE DEL SISTEMA DI MONITORAGGIO | 6 |
| 2.3 | IL FLUSSO DEI DATI | 7 |
| 3 | INFRASTRUTTURA STRADALE | 10 |
| 3.1 | OPERE OGGETTO DI MONITORAGGIO | 10 |
| 3.1.1 | <i>Sovrappasso della linea ferroviaria in ingresso al Terminal</i> | 11 |
| 3.1.2 | <i>Rampa semidiretta in uscita Sud</i> | 12 |
| 3.1.3 | <i>Rampa diretta in uscita Nord</i> | 13 |
| 3.1.4 | <i>Rampa indiretta in entrata Nord</i> | 14 |
| 3.1.5 | <i>Rampa diretta in uscita Sud</i> | 15 |
| 3.2 | PROGETTAZIONE DEL SISTEMA DI MONITORAGGIO | 16 |
| 3.2.1 | <i>Misure Tipo a: Deformazione della superficie topografica</i> | 17 |
| 3.2.2 | <i>Misure Tipo b: Deformazione degli strati di terreno profondi</i> | 17 |
| 3.2.3 | <i>Misure Tipo c: Rotazioni, distorsioni e cedimenti o innalzamento delle strutture degli edifici esistenti</i> | 18 |
| 3.2.4 | <i>Misure Tipo d: Monitoraggio degli spostamenti e delle rotazioni delle strutture</i> | 19 |
| 3.2.5 | <i>Misure tipo e: monitoraggio del tasso di lavoro dei tiranti</i> | 20 |
| 3.2.6 | <i>Misure tipo f: monitoraggio delle pressioni interstiziali</i> | 20 |
| 3.2.7 | <i>Misure Tipo g: Monitoraggio dei cedimenti</i> | 21 |
| 3.2.8 | <i>Misure Tipo h: Monitoraggio delle temperature nei getti massivi in c.a.</i> | 21 |
| 3.3 | PERIODICITÀ DELLE MISURE | 22 |
| 4 | CONCLUSIONI | 23 |

Sommario figure

| | | |
|------------|---|----|
| Figura 3-1 | Planimetria dell'intervento..... | 10 |
| Figura 3-2 | Particolare sistema viario di collegamento di progetto..... | 10 |
| Figura 3-3 | Vista della zona in esame..... | 11 |
| Figura 3-4 | Sezione longitudinale impalcato | 12 |

| | | |
|---|--|---------------------|
|  | <p>Estensione delle infrastrutture comuni per lo sviluppo del Punto Franco Nuovo nel porto di Trieste - CUP: C94E21000460001</p> <p>Piano preliminare di monitoraggio geotecnico e strutturale</p> | <p>Pag. 2 di 24</p> |
|---|--|---------------------|

| | | |
|-------------|---|----|
| Figura 3-5 | Planimetria con evidenziata la rampa semidiretta uscita Sud | 12 |
| Figura 3-6 | Particolare appoggio impalcato su spalla a terra..... | 13 |
| Figura 3-7 | Planimetria con evidenziata la rampa diretta uscita Nord: in blu i tratti di rampa su impalcato e in verde il tratto in rilevato | 14 |
| Figura 3-8 | Sezione tipo su scavalco rampa in uscita Sud | 14 |
| Figura 3-9 | Planimetria con evidenziata la rampa indiretta in entrata Nord: in blu i tratti di rampa su impalcato, in rosso la parte in trincea e in verde i tratti di rampa in rilevato..... | 15 |
| Figura 3-10 | Planimetria con evidenziata la rampa diretta uscita Sud | 15 |

| | | |
|---|---|--------------|
|  | Estensione delle infrastrutture comuni per lo sviluppo del Punto Franco Nuovo nel porto di Trieste - CUP: C94E21000460001 Piano preliminare di monitoraggio geotecnico e strutturale | Pag. 3 di 24 |
|---|---|--------------|

1 PREMESSA

Il presente documento descrive, seppur in modo preliminare, le attività di monitoraggio da porre in atto sulle opere civili necessarie alla realizzazione dell'infrastruttura viaria stradale per la connessione della nuova stazione di Servola e delle aree correlate (nuovo Terminal del molo VIII, aree Arvedi in primis).

Nell'ambito del Piano Regolatore del Porto di Trieste è prevista un'espansione verso Sud della zona del porto franco, con una nuova infrastruttura (denominata Molo VIII) dedicata alla movimentazione di navi Ro-Ro e container. L'obiettivo di tale intervento è riconvertire l'attività produttiva siderurgica alla funzione portuale e di potenziare il polo logistico a servizio dell'economia del territorio. Un team di progettazione multidisciplinare ha sviluppato il progetto integrato relativo alla nuova opera marittima e alle annesse infrastrutture stradali e ferroviarie, secondo una pianificazione che si sviluppa su più fasi successive.


Nello specifico del documento in esame, le nuove linee guida del CSLPP sul PTFE definiscono che già in fase preliminare venga redatto il "Piano preliminare di monitoraggio geotecnico e strutturale".

Il monitoraggio consiste nella tempestiva individuazione del comportamento e delle eventuali anomalie delle opere geotecniche e strutturali, sia durante la loro realizzazione e sia nella vita utile dell'opera, ricoprendo sempre di più un ruolo fondamentale nell'ingegneria.

Tale approccio può essere assimilato e mutuato al metodo osservazionale da lungo tempo impiegato in ambito geotecnico e di cui il primo tentativo di formalizzazione fu opera di Peck (1969); se da una parte tale metodologia sia ormai divenuta nota e abituale nella progettazione e nella realizzazione delle opere geotecniche, visto anche il tempo intercorso dal suo primo tentativo di formalizzazione e tutti gli sviluppi successivi (Beniawski, 1989, Sakurai et al. 2003, Christian, 2004, Powderam, 2004), dall'altra gli strumenti e le tecniche di misura sono andati incontro ad uno sviluppo senza precedenti che ha completamente rivoluzionato le modalità, le frequenze e la precisione delle misurazioni.

Attualmente gli strumenti e le tecniche di monitoraggio disponibili nel mercato sono in grado di misurare il più possibile in continuo ed in tempo reale, o comunque con una elevata frequenza temporale, le grandezze fisiche di interesse (deformazioni, spostamenti e velocità di spostamento, inclinazioni, tensioni, temperature, ecc...) che di volta in volta vengono individuati come rappresentativi per l'opera geotecnica in esame.

L'impiego simultaneo di più sensori (monitoraggio multisensore) e differenti tecniche di misura risponde perfettamente alle già menzionate esigenze e consente allo stesso tempo sufficiente ridondanza nelle misurazioni nonché possibilità di confronto e validazione tra le stesse al fine di superare le limitazioni intrinseche di ciascuna tecnica.

| | | |
|---|---|--------------|
|  | Estensione delle infrastrutture comuni per lo sviluppo del Punto Franco Nuovo nel porto di Trieste - CUP: C94E21000460001 Piano preliminare di monitoraggio geotecnico e strutturale | Pag. 4 di 24 |
|---|---|--------------|

2 IL MONITORAGGIO GEOTECNICO E STRUTTURALE


Per il monitoraggio geotecnico e strutturale, gli strumenti e le tecniche utilizzabili possono essere raggruppati in due grandi classi: le tecniche dirette e le tecniche indirette o da remoto. Nel primo caso c'è necessità di contatto diretto tra strumentazione di misura e oggetto misurato ed è quindi necessario installare uno o più sensori sull'oggetto di cui si vuole conoscere una specifica grandezza fisica (e le sue variazioni nel tempo). Utilizzando invece tecniche di monitoraggio da remoto questa necessità viene meno e diviene possibile misurare l'andamento nel tempo delle grandezze fisiche di interesse senza alcuna necessità di contatto tra sensore e oggetto.

Tra gli strumenti per il **monitoraggio diretto** di uso più comune in ambito geotecnico si possono usare i clinometri e gli inclinometri per la misura delle inclinazioni delle strutture o degli spostamenti orizzontali nel terreno, i fessurimetri, i deformometri e i trasduttori di spostamento lineari per la misura delle aperture di lesioni e fessure, le celle di pressione e le fibre ottiche per la misura dello stato tensionale e delle deformazioni all'interno di elementi strutturali. Possono essere considerate misure dirette degli spostamenti anche le misure topografiche manuali o automatizzate mediante stazioni totali robotizzate (ATS) ed il posizionamento GPS differenziale (D-GNSS) su specifici punti materializzati con basette, bersagli e mire ottiche.

Per quanto concerne il **monitoraggio da remoto**, le tecniche più utilizzate in campo geotecnico risultano essere la fotogrammetria, il laser scanner terrestre (TLS) e l'interferometria radar sia con sensori basati a terra (GBInSAR) che da satellite (DInSAR). Tutte queste tecniche sono volte principalmente alla misura degli spostamenti e delle deformazioni dei manufatti antropici, delle strutture ed anche di scenari naturali (pendii instabili, fronti di roccia, fronti di cava, fronti di scavo). Da sottolineare comunque che sia la fotogrammetria che il TLS hanno spesso necessità dell'installazione, seppur temporanea, di alcuni riferimenti specifici nello scenario monitorato, ad esempio per facilitare l'unione e la comparazione delle differenti riprese fotografiche e/o delle nuvole di punti tridimensionali, che quindi ne limitano in parte la potenzialità di monitoraggio puramente da remoto.

Tra le tecniche completamente da remoto più promettenti spicca l'interferometria radar da terra ad apertura sintetica (GBInSAR) per le caratteristiche che la rendono uno strumento di monitoraggio avanzato di primario interesse in ambito geotecnico e strutturale. Questa tecnica consente di ottenere una ricostruzione spazialmente continua ed estesa arealmente fino ad alcuni km² degli spostamenti di opere geotecniche con precisione sub-millimetrica ed in ogni condizione atmosferica. Tra le caratteristiche sono da ricordare l'alta frequenza di acquisizione delle immagini (fino ad un'immagine ogni 30") ed una relativa semplicità di interpretazione delle stesse che consentono quindi una determinazione del campo degli spostamenti dello scenario monitorato sostanzialmente in tempo reale anche per lunghi periodi di tempo (settimane e/o mesi). Gli output che si ottengono, sotto forma di mappe di velocità e spostamento costantemente aggiornate, possono essere georeferenziate e quindi successivamente integrate nell'analisi strutturale e geotecnica volta all'individuazione ed allo studio dei cinematismi di collasso, nonché per un utilizzo all'interno di sistemi di allertamento rapido.

Per quanto concerne il monitoraggio geotecnico e strutturale diretto, sono di particolare interesse le reti multi-sensori wireless (WSN), ovvero reti di sensori collegati con protocolli di comunicazione che utilizzano frequenze radio. In senso più generale le WSN possono essere quindi ricondotte a un'applicazione delle Internet of Things (IoT) ovvero una moltitudine di oggetti

| | | |
|---|--|---------------------|
|  | <p>Estensione delle infrastrutture comuni per lo sviluppo del Punto Franco Nuovo nel porto di Trieste - CUP: C94E21000460001</p> <p>Piano preliminare di monitoraggio geotecnico e strutturale</p> | <p>Pag. 5 di 24</p> |
|---|--|---------------------|

eterogenei che interagiscono e dialogano con l'ambiente fisico che le circonda. Le WSN sono tipicamente basate su nodi sensore a basso costo e a basso consumo energetico che riescono così ad assicurare un funzionamento indipendente per tutto il ciclo di vita del nodo. Il segnale acquisito dai vari sensori, controllato dai nodi che fungono da acquisitori e trasmettitori, viene indirizzato verso un nodo coordinatore e da questo ad una piattaforma web da cui è possibile la consultazione, l'interrogazione e lo scaricamento dei dati agli utenti abilitati. La capacità di auto-organizzazione delle WSN fa sì che i dati acquisiti e trasmessi possano di volta in volta utilizzare percorsi differenti all'interno della rete per raggiungere il coordinatore, rendendo, di fatto, la rete scalabile, adattabile alla variabilità degli ambienti in cui sono installate, e con una elevata tolleranza ai guasti; se un singolo nodo sensore si guasta, i protocolli di trasmissione identificano un percorso alternativo per raggiungere il nodo coordinatore (Giorgetti et al. 2016). I sensori che si possono impiegare nelle reti WSN sono tra i più svariati e variano in base alla grandezza fisica che risulta necessario misurare.

2.1 Scopo del monitoraggio


Il sistema di monitoraggio riguarderà le opere civili nelle fasi costruttive, ad ultimazione avvenuta ed in esercizio, nonché le strutture al loro contorno.

Esiste una differenza tra il monitoraggio in corso d'opera e quello in esercizio che non è solo cronologica ma sostanziale, come differenti tra loro sono i soggetti interessati alle due attività. Il monitoraggio in corso d'opera mira a verificare la rispondenza delle situazioni reali costruttive ed ambientali alle ipotesi progettuali nonché a prevenire, innescando opportuni interventi correttivi, incontrollati sviluppi negativi riguardo alla sicurezza delle opere, del personale e del contesto urbano. Esso ha per attori l'Impresa costruttrice, la Direzione Lavori ed il Progettista, oltre naturalmente alla Stazione Appaltante. Il monitoraggio in esercizio verifica la persistenza delle capacità prestazionali delle opere e vede come attore principale l'Ente Gestore dell'infrastruttura.

In corso d'opera il monitoraggio dovranno essere eseguite letture con apparecchiature di acquisizione fisse e/o portatili ed alla trasmissione dei dati in sedi decentrate (cantieri, pozzi e stazioni in costruzione) per la raccolta, l'elaborazione e la gestione dei risultati delle misure effettuate. I medesimi dati confluiranno in una corposa banca dati in un unico Centro di Elaborazione Dati che raccoglierà tutti i dati dell'opera. Anche in esercizio, nell'eventualità che si ritenga necessario mantenere in funzione il sistema di controllo, i risultati delle misure effettuate nelle stazioni periferiche dovranno pervenire, via cavo o via radio-modem, ad un Centro di Elaborazione Dati.

Obiettivo generale del monitoraggio in corso d'opera è quello di verificare la corrispondenza tra il comportamento reale del terreno e della struttura in esso inserita con il comportamento ipotizzato e calcolato nelle varie fasi progettuali, in considerazione anche dell'influenza dell'opera sulle aree superficiali circostanti. Tale verifica è quindi finalizzata a valutare gli andamenti dei vari parametri misurati in relazione alle fasi costruttive, alle tecniche scelte e alle geometrie in gioco.

Il sistema di monitoraggio deve essere, inoltre, finalizzato alla sicurezza di chi lavora e dei residenti nelle aree prossime alle opere da realizzare, nonché alla salvaguardia delle preesistenze: fabbricati, collettori fognari, condotte idriche, ecc. Quest'ultimo obiettivo, poi, diventa prioritario ed il più esigente se i fabbricati hanno particolare pregio storico-artistico-monumentale.

| | | |
|---|--|---------------------|
|  | <p>Estensione delle infrastrutture comuni per lo sviluppo del Punto Franco Nuovo nel porto di Trieste - CUP: C94E21000460001</p> <p>Piano preliminare di monitoraggio geotecnico e strutturale</p> | <p>Pag. 6 di 24</p> |
|---|--|---------------------|

Per cogliere tutte le finalità sopraesposte sarà necessario monitorare i fabbricati, il terreno e le strutture già eseguite. Di ausilio importante per tale studio è inoltre l'analisi dello stato di consistenza dei fabbricati esistenti limitrofi alle nuove opere e di eventuali effetti di subsidenza già presenti negli ultimi anni per effetto delle recenti attività (es: Piattaforma Logistica, Nuovo Depuratore, ...); per tale studio potranno essere, ad esempio, impiegate tecniche di analisi satellitare basate su sistemi SAR.

2.2 Criteri di progettazione del sistema di monitoraggio


I principali criteri di progettazione dei vari componenti di un sistema di monitoraggio, a partire dai sensori e fino ad arrivare ai sistemi di acquisizione possono riassumersi in:

- tipo di grandezza da misurare e precisione della misura in funzione dell'obiettivo del monitoraggio;
- uniformità di segnale elettrico in ingresso ed in uscita e facilità nei cablaggi elettrici, uniformità nel tipo di cavo e nei collegamenti, presenza di protezioni elettriche e meccaniche, minimo ingombro dei cavi e dei cablaggi;
- tempi e vincoli di installazione, in relazione alle fasi costruttive dell'opera;
- identificazione immediata del singolo sensore e facilità di misura;
- facilità di manutenzione dei possibili componenti del sistema di monitoraggio;
- affidabilità del sistema, sia del singolo componente, sia dell'intera struttura;
- ridondanza delle misure, sia per assicurare l'affidabilità del sistema, sia per garantire la qualità del singolo dato;
- tempistica nell'esecuzione della misura correlata alle principali attività costruttive, elasticità nell'utilizzo e nell'interpretazione dei singoli dati provenienti dai sensori in campo;
- modalità univoca e quanto più rappresentativa possibile rispetto all'architettura del sistema, per quanto riguarda l'archiviazione e la presentazione dei dati.

La predisposizione della strumentazione di monitoraggio sulle opere, nonché le relative letture di zero devono sempre anticipare le fasi costruttive delle opere civili. Per ogni sensore installato è sempre di grande importanza, per una migliore elaborazione successiva e garanzia d'affidabilità del sistema, la conoscenza di una lettura di zero antecedente all'inizio dei lavori.

L'installazione degli strumenti deve essere sempre preceduta dalla localizzazione di possibili interferenze con i sottoservizi, i manufatti interrati, i cavidotti e le emergenze archeologiche, nell'ottica della loro conservazione.

Particolare attenzione dovrà essere posta nell'installazione e nella localizzazione della strumentazione di monitoraggio nella prima tratta prevista nel cronoprogramma dei lavori. La strumentazione ivi prevista costituirà, infatti, l'elemento cruciale per la verifica dei modelli di calcolo che hanno guidato la distribuzione degli strumenti in tutta l'opera, servirà da taratura per l'intero sistema di monitoraggio e permetterà di correggere eventuali errori commessi nell'elaborazione del progetto esecutivo del monitoraggio aumentando, modificando o diminuendo le quantità degli strumenti previsti.


| | | |
|---|--|---------------------|
|  | <p>Estensione delle infrastrutture comuni per lo sviluppo del Punto Franco Nuovo nel porto di Trieste - CUP: C94E21000460001</p> <p>Piano preliminare di monitoraggio geotecnico e strutturale</p> | <p>Pag. 7 di 24</p> |
|---|--|---------------------|

2.3 Il flusso dei dati

Tutti i segnali provenienti dai sensori di tipo elettrico dovranno essere raccolti e centralizzati in un unico Centro di Elaborazione Dati. Il sistema automatico d'acquisizione dati sarà composto da diversi moduli elettronici, ognuno con una propria funzione, organizzati secondo un'architettura a più livelli. Per una corretta progettazione bisogna tener conto delle ubicazioni delle sezioni strumentate, del tipo di collegamento tra i moduli, della tipologia di scambio del segnale e di quali grandezze si desidera monitorare.

Si possono identificare 4 livelli principali nell'architettura del flusso dei dati, a partire dai sensori fino ad arrivare alla banca dati centrale sita nel Centro di Elaborazione Dati.

| Livello | Descrizione |
|---------|--|
| I | <p>Comprende l'insieme dei trasduttori elettrici, sia quelli posizionati all'interno dello scavo, sulla struttura,... sia quelli in superficie, suddivisi per sezione strumentata, e che nel tempo convertono un cambiamento fisico in un corrispondente segnale elettrico. Il segnale in uscita può essere trasmesso via cavo oppure attraverso sistemi wireless al secondo livello. Nel primo caso i dati fluiranno attraverso cavi bi o multipolari schermati, mentre nel secondo caso si sfrutterà la comunicazione wireless del tipo radio, bluetooth, wi-fi. La scelta dipenderà dalle distanze che si devono ricoprire e dalle caratteristiche del percorso tra trasmettitore e ricevitore.</p> |
| II | <p>A questo livello si trovano le Unità di Acquisizione Dati (UAD) periferiche, la cui funzione è quella di raccogliere, memorizzare in locale e digitalizzare le misure; si tratta di moduli elettronici che possono essere allocati in armadi (apparecchiature fisse) e/o in valigie dotate di pressacavi (apparecchiature mobili). Ogni UAD controlla, in linea di principio, un'intera sezione strumentata di dimensioni anche considerevoli (fino a circa 100 canali). Le UAD dovranno prevedere multiplexer per la raccolta dei segnali dai sensori. Le UAD possono essere collegate tra loro e ai moduli di livello superiore con o senza cavo trasmettendo dati in formato digitale. La trasmissione dati tra il secondo e il terzo livello può avvenire con o senza l'impiego di cavi. L'utilizzo di fibra ottica o cavi digitali è sempre possibile, così come l'impiego di onde radio, GSM, GPRS o UMTS per trasportare il segnale al terzo livello.</p> |
| III | <p>Tale livello è caratterizzato dal centro di raccolta dati periferico. Esso si compone essenzialmente di un potente server atto alla gestione e memorizzazione dei dati di un'intera area di cantiere (stazione o tratta). Il PC ha il compito di interrogare e caricare i dati da un certo numero di UAD ad esso collegate, di verificarne il regolare funzionamento e di individuare guasti o anomalie di singoli sensori, di intere UAD o di intere linee di comunicazione. Il server dovrà dunque disporre di una capacità di memoria adeguata a gestire lo scarico (e quindi le diverse linee e protocolli di comunicazione) e la memorizzazione di una gran mole di dati. Ogni server è dotato, inoltre, di un adeguato gruppo di continuità e di stabilizzazione, per fronteggiare eventuali anomalie nell'alimentazione della rete elettrica. A tale livello dovranno essere già presenti i software di rappresentazione grafica dei dati, i filtri e i modelli matematici</p> |

| | | |
|---|--|---------------------|
|  | <p>Estensione delle infrastrutture comuni per lo sviluppo del Punto Franco Nuovo nel porto di Trieste - CUP: C94E21000460001</p> <p>Piano preliminare di monitoraggio geotecnico e strutturale</p> | <p>Pag. 8 di 24</p> |
|---|--|---------------------|

| | |
|-----------|---|
| | <p>per l'azionamento delle soglie d'attenzione e d'allarme, al fine di rendere efficace il monitoraggio già nelle sedi decentrate. In particolare, il server dovrà essere dotato di un'interfaccia utente semplice che consenta la diagrammazione in tempo reale di tutti i dati di cantiere, anche sovrapponendo diagrammi di più sensori. Inoltre, dovrà essere garantita un'interfaccia web dei dati di cantiere in modo da poter accedere in tempo reale da postazioni remote alla banca dati.</p> |
| <p>IV</p> | <p>rappresenta il livello più alto da cui si gestisce tutto il sistema di monitoraggio, ed è rappresentato dal Centro di Elaborazione Dati (CED) che è connesso a tutti i moduli di terzo livello mediante collegamenti con o senza cavi. Il CED sarà costituito da un Server di prestazioni superiori, atto alla gestione del sistema nel suo complesso. Ad esso giungono tutti i dati provenienti dall'intero sistema sensoristico installato, il CED dovrà essere in grado di gestire tutti i collegamenti tra i vari livelli e di disporre di una banca dati di tutte le misure eseguite.</p> |

Il CED si preoccuperà di garantire l'uniformità e la consistenza della banca dati generale con le banche dati dei server dislocati nei vari cantieri (workstation di livello III). Da esso si effettuerà l'aggiornamento ciclico della banca dati, nonché l'elaborazione, la visualizzazione, la stampa e l'archiviazione dei dati.


Dal CED si dovranno poter effettuare tutte le operazioni che sarebbero effettuabili anche ai livelli inferiori, fino al cambio della singola costante di elaborazione del singolo sensore. Dai livelli inferiori si dovrà poter effettuare qualsiasi operazione senza compromettere l'integrità e l'uniformità delle diverse banche dati.

L'intero sistema di monitoraggio organizzato secondo l'architettura a livelli appena descritta dovrà essere in grado di eseguire le seguenti funzioni:

- gestire, attraverso le diverse unità, l'intero processo di acquisizione dei dati, impartendo comandi ai vari moduli in campo per l'esecuzione delle misure;
- deve essere configurato e riconfigurabile dall'utente per quanto riguarda il numero di unità di acquisizione collegate, il numero ed il tipo di sensori posti in opera, la frequenza di misure eseguite;
- archiviare su memoria non volatile tutti i dati acquisiti;
- trasformare in unità ingegneristiche le misure eseguite dalla strumentazione, sia mediante conversioni di tipo lineare che conversioni tramite algoritmi di tipo non lineare;
- deve essere dotato di possibilità di collegamenti locali e remoti con PC, tramite connessioni con cavo o senza cavo.

L'architettura del sistema deve essere tale che, nel caso di manutenzioni di una o più unità d'acquisizione, il dialogo tra il server e le unità d'acquisizione avvenga senza alcuna interferenza e perdita d'informazioni.

Il software di gestione sarà di specifica implementazione, sarà realizzato in base alle caratteristiche dell'impianto, deve essere in grado di controllare ogni singola fase e garantire la

| | | |
|---|---|--------------|
|  | Estensione delle infrastrutture comuni per lo sviluppo del Punto Franco Nuovo nel porto di Trieste - CUP: C94E21000460001 Piano preliminare di monitoraggio geotecnico e strutturale | Pag. 9 di 24 |
|---|---|--------------|

sicurezza e la gestione degli stati d'allarme. Il software dovrà permettere un'intuitiva "navigazione" all'interno dei cantieri, e una ricerca dei dati e dei sensori veloce ed immediata. Il software dovrà fornire automaticamente diagrammi e tabelle di tutti i sensori aggiornati all'ultima acquisizione effettuata, e dovrà prevedere un *tool* di segnalazione evidente di livelli di attenzione o di allarme presenti.



3 INFRASTRUTTURA STRADALE

3.1 Opere oggetto di monitoraggio

Il sistema viabile necessario per collegare le aree portuali con l'importante asse viario locale si sviluppa nella zona centrale rispetto l'intera area di intervento, andando ad interessare sia la zona subito a Nord della nuova stazione di Servola, che quella a Sud.

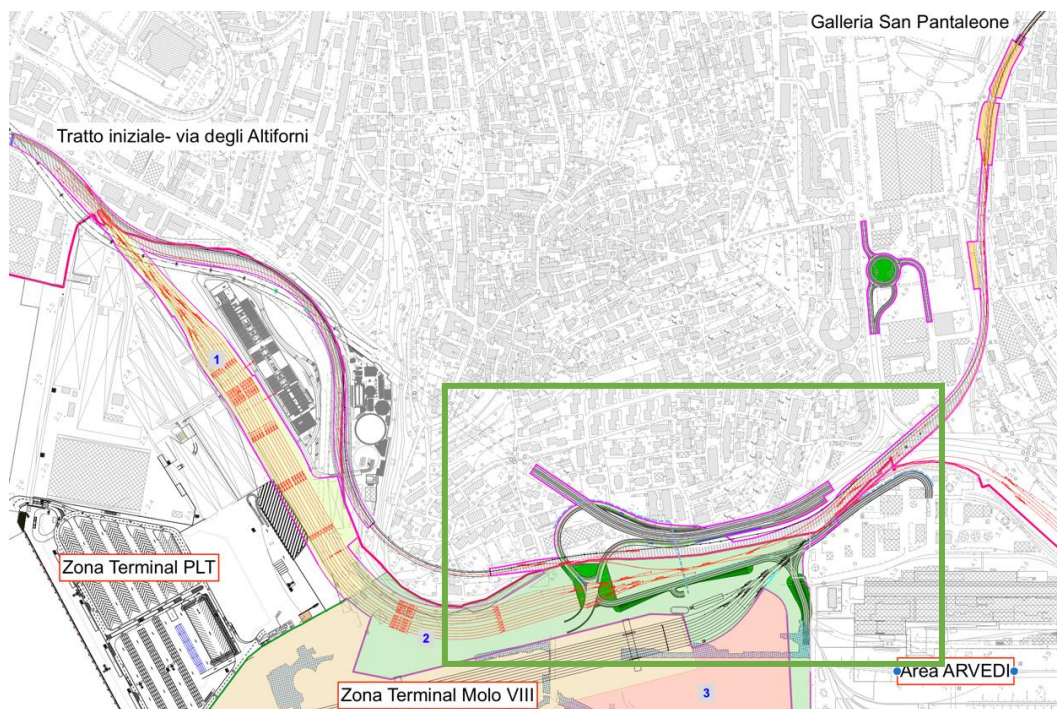


Figura 3-1 Planimetria dell'intervento

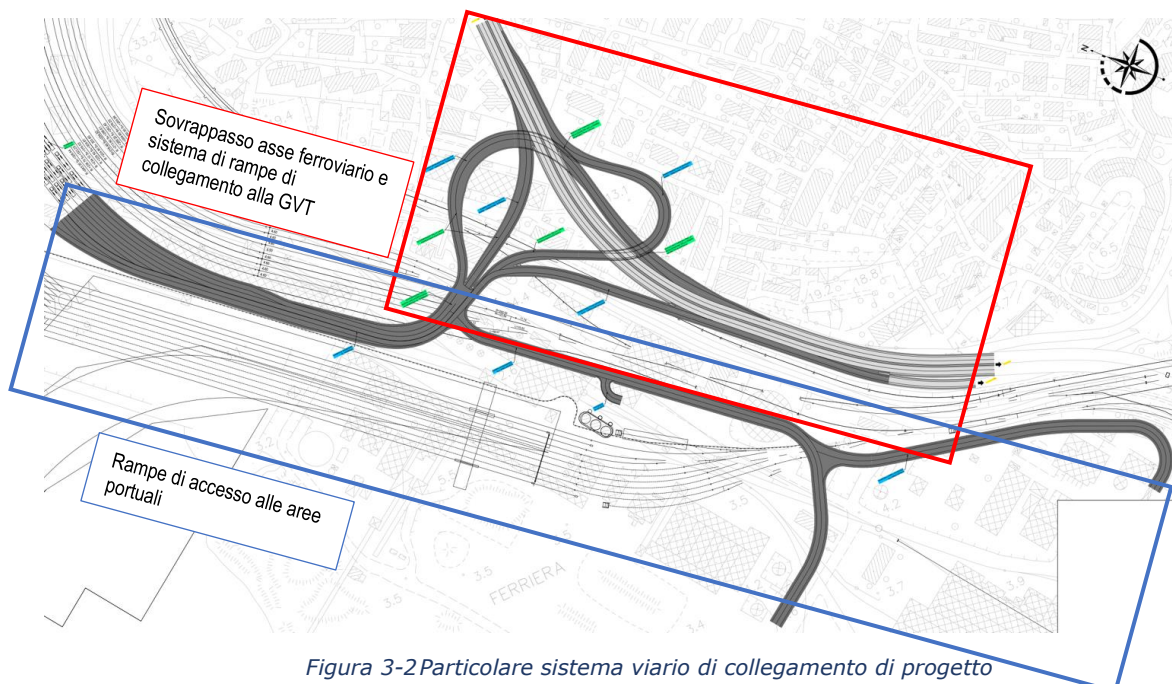


Figura 3-2 Particolare sistema viario di collegamento di progetto



Il collegamento alla Grande Viabilità Triestina (riquadro rosso nella figura precedente) avviene per tramite di 4 rampe indipendenti che si staccano dall'asse viario principale e convergono poi su un impalcato posto a cavallo del fascio di binari. Complessivamente si tratta di un insieme di cavalcavia, di varia dimensione ed orientamento, realizzati con impalcati ottenuti affiancando travi prefabbricate precomprese con soletta collaborante in c.a.; questi vanno in appoggio su muri continui fondati su pali, al fin di poter limitare gli interventi di scavo e gli ingombri delle opere strutturali nella zona interessata dal fascio ferroviario. Le porzioni di svincolo poste a Nord sono impostate anche su rilevati o trincee, delimitate da muri di sostegno in c.a. che seguono l'andamento planimetrico di ogni singola rampa.

Le rampe poste nella zona Sud (interna all'area portuale, riquadro blu nella figura precedente) sono in generale ottenute mediante rilevati contenuti tra muri di sostegno, la cui sommità sarà variabile in funzione del profilo stradale della rampa stessa. In corrispondenza dello svincolo per l'accesso all'area Arvedi l'asse stradale interseca l'asse dei binari diretti verso il Terminal del Molo VIII: per risolvere l'interferenza la strada si rialza e scavalca il corpo ferroviario con un cavalcavia costituito da muri (ortogonali in genere all'asse stradale) su pali e una serie di impalcati ricavati affiancando travi prefabbricate in c.a.p. con soletta collaborante in c.a..

3.1.1 Sovrappasso della linea ferroviaria in ingresso al Terminal

La zona in esame è quella baricentrica rispetto l'intera infrastruttura: sull'impalcato convergono le rampe che provengono dalla GVT, e le rampe che portano alle diverse aree portuali.

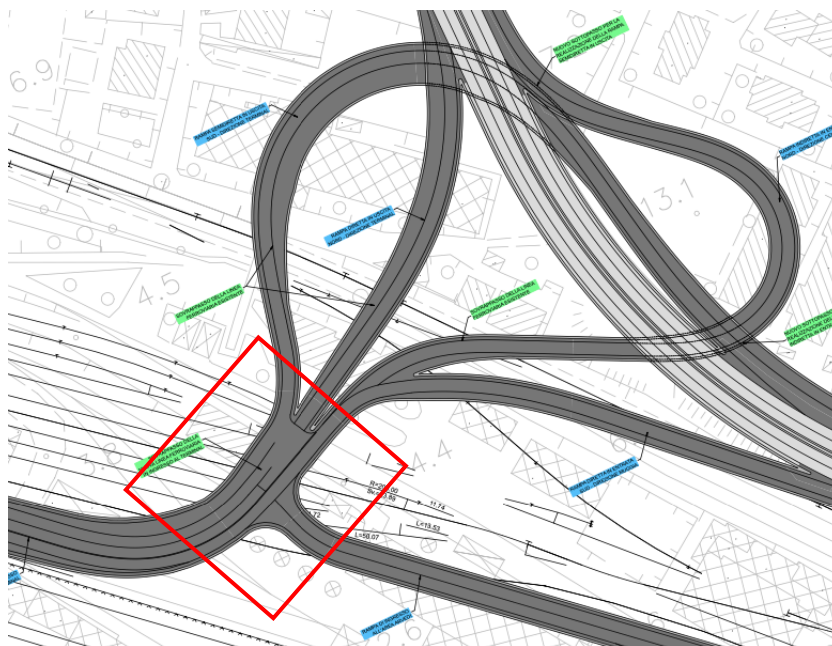


Figura 3-3 Vista della zona in esame

L'impalcato è ottenuto affiancando tra loro delle travi prefabbricate in c.a.p. collegate tra loro dalla soletta collaborante in c.a.; la luce massima da superare è di 27m circa, con larghezza dell'impalcato strutturale che varia da un minimo di circa 14.2m ad un massimo di 69.0m (lato terminal). Le travi hanno sezione a doppio T, con altezza di 1.20m e interasse medio di 1.0m, mentre la soletta ha spessore minimo di 0.20m. Le elevazioni sono costituite da muri in c.a., con spessore di 1.20, sulla cui sommità saranno posizionate le estremità delle travi; le fondazioni sono



su pali, in modo da poter assorbire in modo adeguato sia i carichi verticali che quelli orizzontali. L'altezza minima sotto impalcato, rispetto il piano del ferro, è di 7.15m.

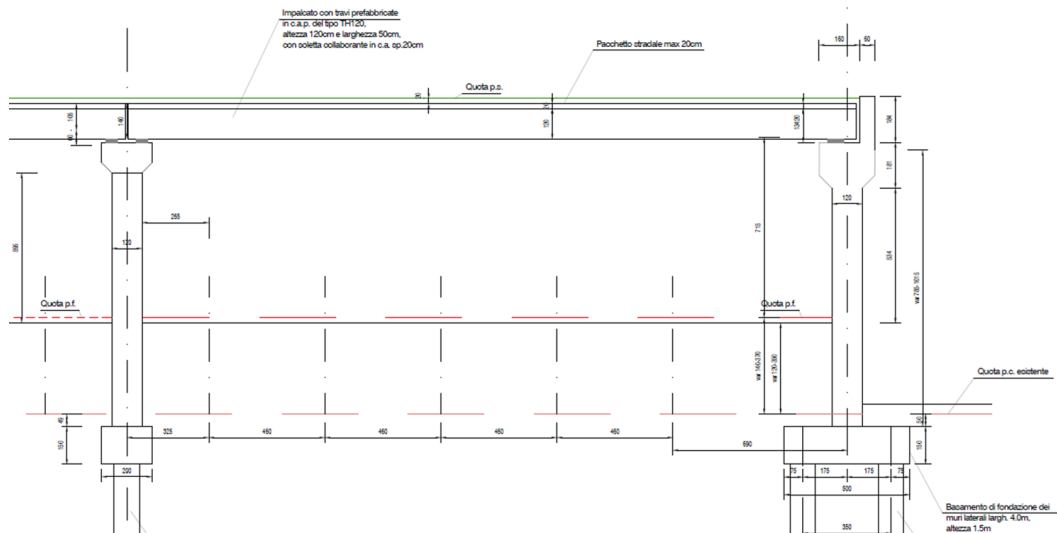


Figura 3-4 Sezione longitudinale impalcato

3.1.2 Rampa semidiretta in uscita Sud

Trattasi della rampa che permette l'ingresso in area portuale del traffico proveniente dalla carreggiata Nord della GVT: il primo tratto della rampa (partendo dal lato Terminal) è costituito da un cavalcavia con impalcato in travi prefabbricate in c.a.p. e soletta collaborante in c.a.: ogni singola campata ha pianta sostanzialmente quadrangolare, con lati a 2 a 2 paralleli, che circonda il sedime della strada. La strada prosegue poi in trincea per sottopassare la GVT, e quindi risale (in rilevato) fino a raccordarsi con la carreggiata della viabilità esistente.

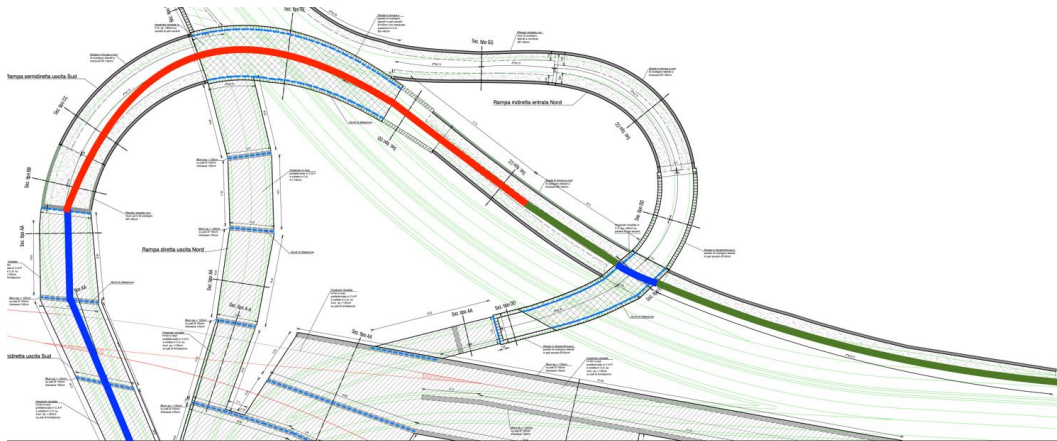


Figura 3-5 Planimetria con evidenziata la rampa semidiretta uscita Sud

Gli orizzontamenti sono ottenuti con travi prefabbricate in c.a.p. con soletta in c.a.: le travi hanno sezione a T rovescia, interasse medio di 1.0m, mentre lo spessore della soletta è pari a 0.20m. La luce massima (misurata lungo l'asse stradale) è di 24m circa. Le elevazioni sono costituite da muri in c.a. spessi 1.20m, fondati su una cortina di pali affiancati di diametro 1.0m e interasse 1.0m. L'altezza minima dell'impalcato rispetto il piano del ferro è di 7.0m. Lo scavalco della rampa



in uscita è infine ottenuto con un solettone monolitico di spessore 0.60m, poggiante sulla sottostante cortina di pali secanti.

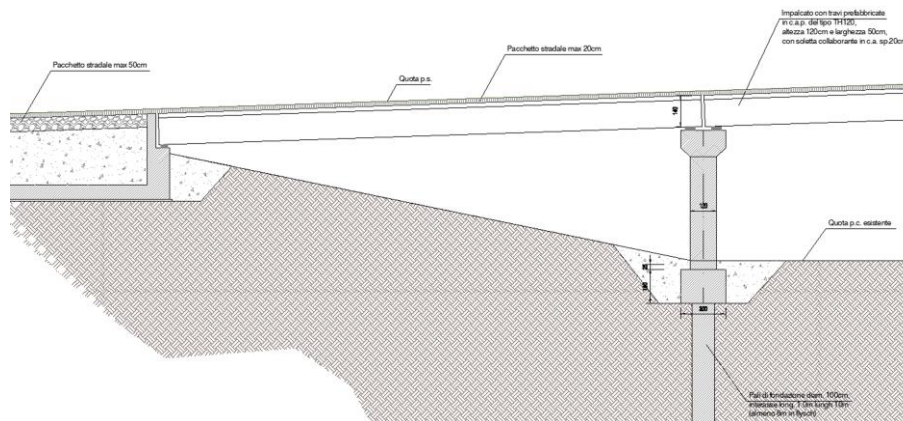


Figura 3-6 Particolare appoggio impalcato su spalla a terra

Per i tratti in trincea, compreso il sottopasso alla GVT, il terreno è sostenuto da muri di sostegno a mensola, salvo che nel tratto in sottopasso. Questo è previsto con elevazioni costituite da una cortina di pali secanti (diam. 1.0m, interasse 80cm), e impalcato con solettone monolitico di spessore 80cm.

I tratti in rilevato sono ottenuti andando a realizzare un muro di sostegno sul lato Nord, addossando il materiale di riempimento contro il muro dell'esistente viabilità.

3.1.3 Rampa diretta in uscita Nord

Trattasi della rampa che permette l'ingresso in area portuale del traffico proveniente dalla carreggiata Sud della GVT. La rampa è costituita da un unico cavalcavia, con impalcati in travi prefabbricate in c.a.p. e soletta collaborante in c.a. Le travi hanno sezione a T rovescia, interasse medio di 1.0m, mentre lo spessore della soletta è pari a 0.20m. Le elevazioni sono costituite da muri in c.a. spessi 1.20m, fondati su una cortina di pali affiancati di diametro 1.0m e interasse 1.0m. La luce massima delle campate, misurata lungo l'asse stradale, è di 24m circa.

Fa eccezione l'ultimo tratto, che scavalca la rampa in uscita Sud, in cui l'impalcato è costituito da una soletta in c.a. monolitica di spessore 0.80m, poggiante sulla sottostante cortina di pali secanti.

Il tratto in rilevato è ottenuto andando a realizzare un muro di sostegno sul lato Ovest e addossando il materiale di riempimento contro il muro dell'esistente viabilità.

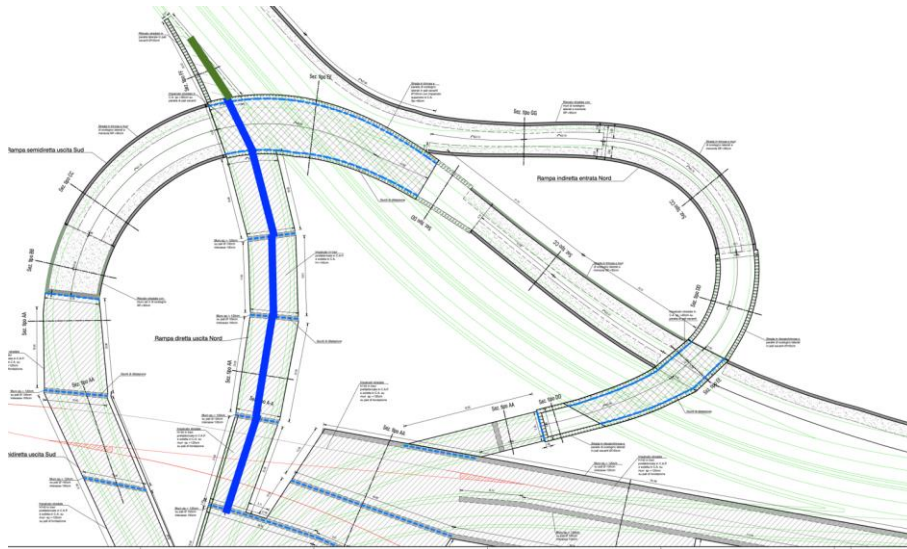


Figura 3-7 Planimetria con evidenziata la rampa diretta uscita Nord: in blu i tratti di rampa su impalcato e in verde il tratto in rilevato

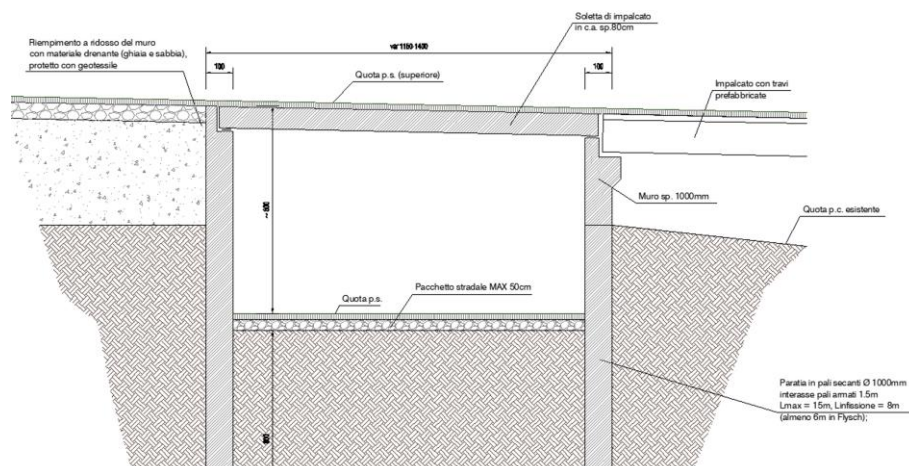


Figura 3-8 Sezione tipo su scavalco rampa in uscita Sud

3.1.4 Rampa indiretta in entrata Nord

Trattasi della rampa che dall'area portuale dirige il traffico veicolare in uscita verso Nord (direzione Trieste centro): il primo tratto della rampa è costituito da un cavalcavia con impalcato in travi prefabbricate in c.a.p. e soletta collaborante in c.a.. Le travi hanno sezione a T rovescia, interasse medio di 1.0m, mentre lo spessore della soletta è pari a 0.20m. Le elevazioni sono costituite da muri in c.a. spessi 1.20m, fondati su una cortina di pali affiancati di diametro 1.0m e interasse 1.0m.

Per il tratto in trincea il terreno è sostenuto da muri di sostegno a mensola, salvo che nel tratto in sottopasso. Questo è previsto con elevazioni costituite da una cortina di pali secanti (diam. 1.0m, interasse 80cm), e impalcato con solettone monolitico di spessore 60cm.

I tratti in rilevato sono ottenuti mediante una coppia di muri di sostegno a mensola, che corrono paralleli e sostengono il rilevato stradale. Nel tratto finale sarà presente invece un solo muro di



sostegno, sul lato Nord, mentre sul lato Sud il materiale di riempimento sarà addossato al muro dell'esistente viabilità.

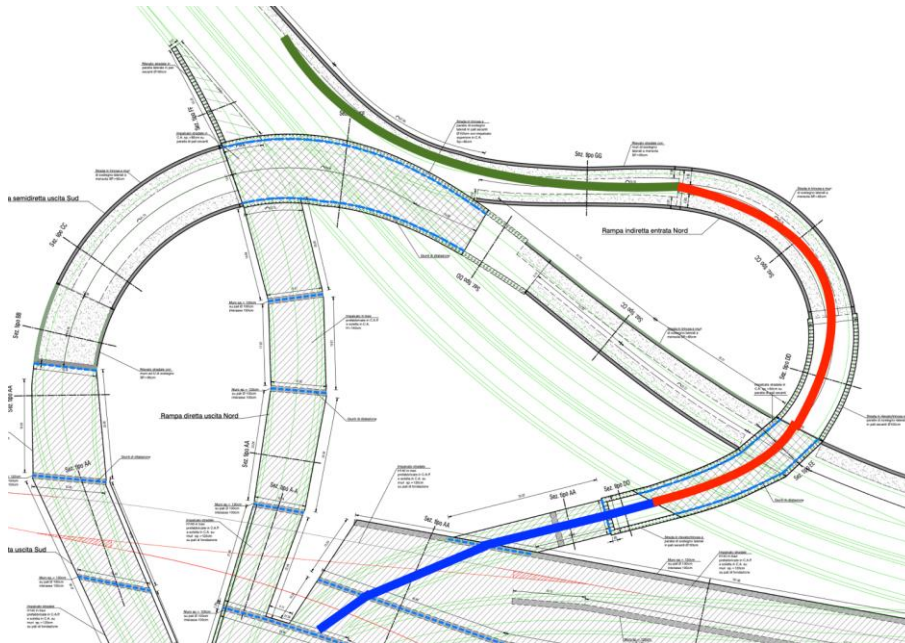


Figura 3-9 Planimetria con evidenziata la rampa indiretta in entrata Nord: in blu i tratti di rampa su impalcato, in rosso la parte in trincea e in verde i tratti di rampa in rilevato

3.1.5 Rampa diretta in uscita Sud

Trattasi della rampa che dall'area portuale dirige il traffico veicolare in uscita verso Sud (direzione Muggia). Gli impalcati sono realizzati con travi prefabbricate in c.a.p. e soletta in c.a.: le travi hanno sezione a T rovescia, interasse medio di 1.0m, mentre lo spessore della soletta è pari a 0.20m. Le elevazioni sono costituite da muri in c.a. spessi 1.20m, fondati su una cortina di pali affiancati di diametro 1.0m e interasse 1.0m.

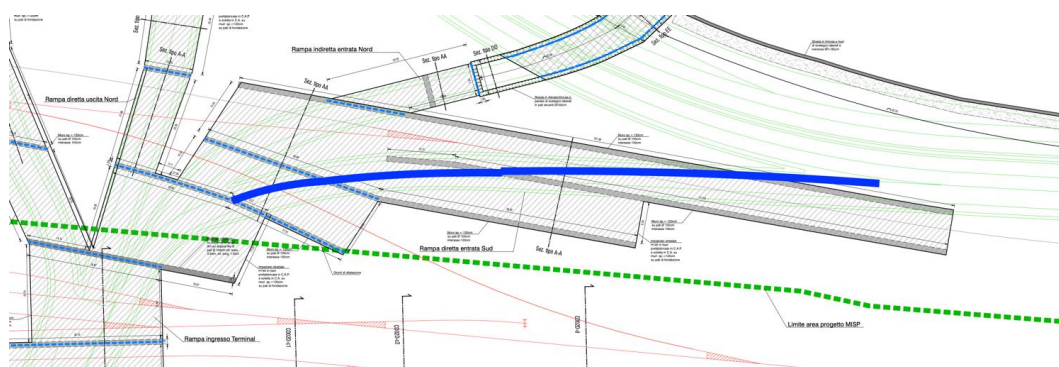



Figura 3-10 Planimetria con evidenziata la rampa diretta uscita Sud

| | | |
|---|--|----------------------|
|  | <p>Estensione delle infrastrutture comuni per lo sviluppo del Punto Franco Nuovo nel porto di Trieste - CUP: C94E21000460001</p> <p>Piano preliminare di monitoraggio geotecnico e strutturale</p> | <p>Pag. 16 di 24</p> |
|---|--|----------------------|

3.2 Progettazione del sistema di monitoraggio

Lo scopo del monitoraggio è quello di verificare l'evoluzione delle deformazioni delle strutture esistenti e quelle di progetto, rispetto ad una soglia di attenzione e una di allarme, superate le quali devono essere avviate le attività progettuali atte a limitare e a contenere le deformazioni nelle stesse strutture con cadenza da valutare via via il procedere dei lavori. Le soglie sono state così suddivise:

- soglia di attenzione compresa tra nessun movimento ed il raggiungimento del limite di tolleranza;
- soglia di allarme al superamento del limite di tolleranza.

L'attenta analisi del progetto delle opere d'arte, lo studio geologico dell'area e il contesto del sito di realizzazione hanno definito le grandezze da monitorare; grandezze propedeutiche alle scelte delle tecniche, della metodologia e delle strumentazioni utili per impostare, programmare ed eseguire il monitoraggio.

Grandezze da monitorare durante la realizzazione delle opere di fondazione profonda:

- a. Deformazione della superficie topografica.
- b. Deformazioni degli strati di terreno profondi.
- c. Rotazioni, distorsioni e cedimenti o innalzamento delle strutture degli edifici esistenti.

Grandezze da monitorare durante la realizzazione delle opere di sostegno:


- a. Deformazione della superficie topografica.
- b. Deformazioni degli strati di terreno profondi.
- c. Rotazioni, distorsioni e cedimenti o innalzamento delle strutture degli edifici esistenti.
- d. Monitoraggio degli spostamenti e delle rotazioni delle strutture.
- h. Monitoraggio delle temperature dei getti massivi in c.a.

Grandezze da monitorare durante la realizzazione delle opere in trincea:

- a. Deformazione della superficie topografica.
- b. Deformazioni degli strati di terreno profondi.
- c. Rotazioni, distorsioni e cedimenti o innalzamento delle strutture degli edifici esistenti.

Grandezze da monitorare durante la realizzazione dei rilevati:

- a. Deformazione della superficie topografica.
- b. Deformazioni degli strati di terreno profondi.

| | | |
|---|--|----------------------|
|  | <p>Estensione delle infrastrutture comuni per lo sviluppo del Punto Franco Nuovo nel porto di Trieste - CUP: C94E21000460001</p> <p>Piano preliminare di monitoraggio geotecnico e strutturale</p> | <p>Pag. 17 di 24</p> |
|---|--|----------------------|

c. Rotazioni, distorsioni e cedimenti o innalzamento delle strutture degli edifici esistenti.

Grandezze da monitorare con la realizzazione delle opere d'arte:

d. Monitoraggio degli spostamenti e delle rotazioni delle strutture.

Grandezze da monitorare con la realizzazione delle opere di sostegno:

d. Monitoraggio degli spostamenti e delle rotazioni delle strutture.

e. Monitoraggio delle pressioni interstiziali.

Grandezze da monitorare con la realizzazione dei rilevati:

d. Monitoraggio degli spostamenti e delle rotazioni delle strutture.

f. Monitoraggio delle pressioni interstiziali.

g. Monitoraggio dei cedimenti.

3.2.1 Misure Tipo a: Deformazione della superficie topografica

La misura delle grandezze di cui al **punto a)** "Deformazione della superficie topografica" sono di tipo topografico 1D attraverso la misura cadenzata nel tempo delle opere esistenti opportunamente materializzate.

3.2.2 Misure Tipo b: Deformazione degli strati di terreno profondi

Le misure delle grandezze di cui al **punto b)** "Deformazioni degli strati di terreno profondi" sono di tipo geotecnico attraverso l'uso di estensimetri multibase ed inclinometri.





Gli estensimetri multibase da foro sono usati per controllare i movimenti di un certo numero di cosiddetti "punti di misura" in terreni e rocce. Questi punti di misura sono installati in modo permanente a profondità definite entro una perforazione permettendo di rilevarne la posizione rispetto ad un riferimento di superficie determinando così un profilo deformativo.

Gli estensimetri multibase, applicati all'interno di perforazioni di diametro non inferiore a 101 mm fino ad una profondità fino al raggiungimento del substrato stabile provvisti di basi di misura con trasduttori di spostamento che si interfacciano con il sistema centrale di acquisizione (lo stesso utilizzato per i sistemi di velocimetri ed accelerometri) per una lettura in continuo dei valori di cedimento misurati.

Saranno gestiti sistemi di soglia che permetteranno di mettere in stato di allerta gli operatori, tramite spie luminose e segnale acustico, nel caso in cui vengano superate le soglie preimpostate.

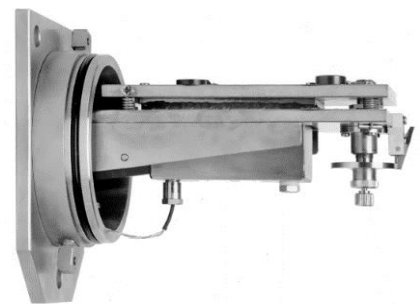
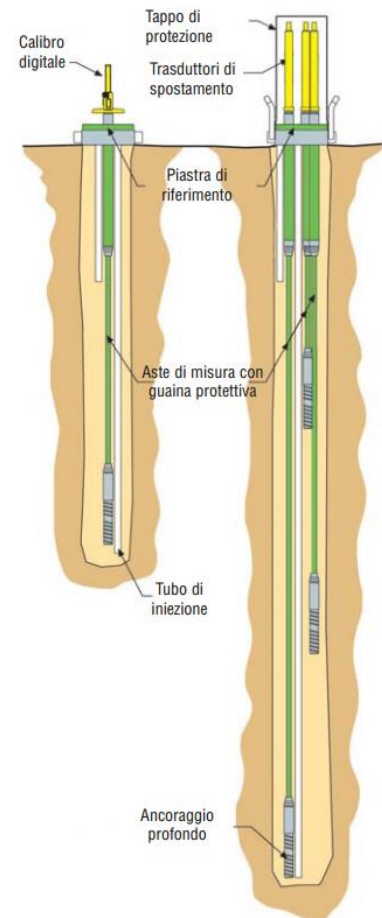
Il sistema sarà composto da estensimetri multibase da foro, con ognuno 3 basi di misura, e sarà riposizionato in funzione dell'avanzamento dei lavori e delle indicazioni della D.L.


Per le opere di sostegno permanente o temporaneo, è prevista un'**elettrolivella** a tenuta IP67, da installare anche in contemporanea all'estensimetro. La livella questa sarà montata in modo da misurare la rotazione del piano verticale rappresentato dell'opera di sostegno (permanente o temporanea) durante lo scavo. Anche in questo caso la misura è assoluta e viene eseguita con estrema precisione (la sensibilità dello strumento proposto è tale da assicurare una precisione nella misura pari a 0.1 mm/m). L'elettrolivella di precisione è un sensore angolare con prestazioni d'eccellenza in termini di stabilità, precisione e sensibilità oltre ad essere autocompensato in temperatura.

Tutte le sezioni previste saranno collegate via cavo ad un unico punto, appositamente individuato, ove sarà ubicata un **sistema di acquisizione dati automatico**, completa di modem GSM in modo da poter eseguire un telecontrollo da una o più sedi remote.

3.2.3 Misure Tipo c: Rotazioni, distorsioni e cedimenti o innalzamento delle strutture degli edifici esistenti

Le misure delle grandezze di cui al **punto c)** "Rotazioni, distorsioni e cedimenti o innalzamento delle strutture degli edifici esistenti" sono di tipo topografico 3D. La rotazione e l'inclinazione degli edifici definita attraverso l'utilizzo di inclinometri biassiali, da GPS opportunamente ingegnerizzati, mire fisse e capisaldi di livellazione su ogni edificio/manufatto esistente monitorato. Il monitoraggio comprende le seguenti attività



| | | |
|---|--|----------------------|
|  | <p>Estensione delle infrastrutture comuni per lo sviluppo del Punto Franco Nuovo nel porto di Trieste - CUP: C94E21000460001</p> <p>Piano preliminare di monitoraggio geotecnico e strutturale</p> | <p>Pag. 19 di 24</p> |
|---|--|----------------------|

→ **Verifica dello stato di consistenza delle opere d'arte esistenti**

L'individuazione degli stati di consistenza sarà effettuata mediante sopralluoghi nei manufatti esistenti e redazione di specifiche relazioni comprensive di documentazione fotografica e rilievo di dettaglio che attesteranno la situazione esistente (stato di fatto, antecedente l'inizio dei lavori) nell'edificio prospiciente all'area di cantiere e lungo le banchine limitrofe. In particolare, potranno ottenersi informazioni circa particolari situazioni anomale pregresse anche al fine di localizzare in maniera precisa la sensoristica da applicare per il monitoraggio in continuo.

→ **Monitoraggio con velocimetri e accelerometri a 3 uscite**

Onde monitorare il livello di vibrazioni strutturali in corrispondenza delle fasi di effettuazione delle principali lavorazioni, sarà installato un sistema composto da velocimetri e accelerometri a 3 uscite finalizzato alla determinazione sia del livello vibrazionale (riportato con valutazione dei livelli di tollerabilità delle stesse vibrazioni in relazione ai limiti delle strutture) che gli spostamenti e l'accelerazione e, dunque, disporre di una misura del cemento sull'opera esterna. Il sistema sarà integrato nella stessa unità di acquisizione centralizzata definita per le altre proposte e sarà composto da terne di velocimetri posti alla base ed in sommità delle strutture prossime all'area di cantiere. I segnali saranno acquisiti in continuo e registrati al superamento dei valori di soglia preimpostati, sia nel dominio del tempo che delle frequenze, avvisando gli operatori, tramite spie luminose e segnale acustico, dell'avvenuto superamento della soglia critica.



→ **Monitoraggio con inclinometri ad alta precisione**

Al fine di monitorare il fronte banchina si prevede l'utilizzo di inclinometri ad alta precisione, per il reperimento delle grandezze "assolute" di rotazione, installati in corrispondenza della trave di coronamento della parete combinata e che consentano di stabilire con elevato margine di precisione le eventuali variazioni angolari dei macro-elementi individuati. Il sistema di monitoraggio dedicato permetterà l'acquisizione dei valori misurati sia in continuo che al superamento di soglie preimpostate, avvisando la D.L. e/o la Stazione Appaltante nel caso di situazioni critiche.



3.2.4 *Misure Tipo d: Monitoraggio degli spostamenti e delle rotazioni delle strutture*

Le misure delle grandezze di cui al **punto d)** "monitoraggio degli spostamenti e delle rotazioni delle strutture" sono di tipo topografico rispetto a specifici caposaldi di controllo disposti su strutture rese fisse esistenti.

Le sezioni saranno costituite da punti di misura materializzati con mini prismi. Tutti i punti saranno controllati attraverso stazioni robotiche completamente automatizzate ed opportunamente installate nell'area. Ogni stazione collimerà automaticamente, alla frequenza di



1 prisma al minuto, ogni punto di sua competenza. Le stazioni saranno protette da atti vandalici e collegate a una linea di alimentazione a 230V. Ogni misura sarà eseguita nelle 4 posizioni dritto e capovolto e coniugate e ne sarà automaticamente estrapolata la media. Le caratteristiche di collimazione assicurano precisioni strumentali di 0.5" sulle misure angolari e di 0.6 mm + 1 ppm sulla distanza inclinata. Tutte le unità robotiche saranno spostabili da una postazione all'altra e saranno accoppiate ad un sensore di temperatura e pressione atmosferica al fine di verificare le condizioni ambientali di misurazione. L'obiettivo così raggiunto è un controllo automatico distribuito di tutta la zona interessata dall'area.




3.2.5 Misure tipo e: monitoraggio del tasso di lavoro dei tiranti

Le misure delle grandezze di cui al **punto e)** "monitoraggio del tasso di lavoro dei tiranti" sono di tipo strutturale al fine di misurare lo stato di sollecitazione degli elementi di contrasto a seguito dello scavo di valle o dell'incremento dei carichi di monte o, in generale, a seguito di spostamenti e di rotazioni dell'opera di sostegno.

La portata delle celle di carico dovrà essere idonea a consentire di misurare lo stato di sollecitazione previsto in progetto per i tiranti con adeguato margine. Le celle di carico avranno un grado di accuratezza di 0,5% o migliore del fondo scala e potranno essere operativa a temperature comprese nell'intervallo (minimo) da -10 a +50°C.

3.2.6 Misure tipo f: monitoraggio delle pressioni interstiziali

Le misure delle grandezze di cui al **punto f)** "monitoraggio delle pressioni interstiziali" sono di tipo geotecnico al fine di indagare l'incremento delle pressioni interstiziali causate dai carichi provenienti dalle strutture di nuova realizzazione e al fine di indagare la presenza di pressioni idrostatiche a tergo delle strutture di sostegno non previste in fase di calcolo.

| | | |
|---|--|----------------------|
|  | <p>Estensione delle infrastrutture comuni per lo sviluppo del Punto Franco Nuovo nel porto di Trieste - CUP: C94E21000460001</p> <p>Piano preliminare di monitoraggio geotecnico e strutturale</p> | <p>Pag. 21 di 24</p> |
|---|--|----------------------|

I piezometri saranno installati entro perforazioni realizzate a carotaggio continuo o a distruzione di nucleo con tubazione di rivestimento provvisoria, di diametro interno non inferiore a 85 mm. Per opere di sostegno tipo i muri a mensola, i piezometri possono essere installati prima della posa del riempimento a tergo del muro.

I piezometri dovranno saranno in grado di misurare i valori di pressione nell'intervallo 0-400 kPa, e comunque in funzione al *range* di variazione di pressione prevista per la specifica opera, con precisione di 1-2 kPa.

3.2.7 Misure Tipo g: Monitoraggio dei cedimenti

Le misure delle grandezze di cui al **punto g)** "monitoraggio dei cedimenti" sono di tipo topografico rispetto a specifici caposaldi di controllo disposti su strutture rese fisse esistenti, e di tipo geotecnico con la misura delle pressioni interstiziali nel terreno.

Per le opere strutturali sensibili ai fenomeni di cedimento del terreno si prevedono dei punti di misura materializzati con mini prismi. Tutti i punti saranno controllati attraverso stazioni robotiche completamente automatizzate ed opportunamente installate nell'area. Ogni stazione collimerà automaticamente ogni punto di sua competenza. Le stazioni saranno protette da atti vandalici e collegate a una linea di alimentazione a 230V. Ogni misura sarà eseguita nelle 4 posizioni diritto e capovolto e coniugate e ne sarà automaticamente estrapolata la media. Le caratteristiche di collimazione assicurano precisioni strumentali di 0.5" sulle misure angolari e di 0.6 mm + 1 ppm sulla distanza inclinata. Tutte le unità robotiche saranno spostabili da una postazione all'altra e saranno accoppiate ad un sensore di temperatura e pressione atmosferica al fine di verificare le condizioni ambientali di misurazione. L'obbiettivo così raggiunto è un controllo automatico distribuito di tutta la zona interessata dall'area.

In prossimità del punto di misura si prevede l'installazione di un piezometro installato entro una perforazione realizzate a carotaggio continuo o a distruzione di nucleo con tubazione di rivestimento provvisoria, di diametro interno non inferiore a 85 mm. I piezometri dovranno saranno in grado di misurare i valori di pressione nell'intervallo 0-400 kPa, e comunque in funzione al *range* di variazione di pressione prevista per la specifica opera, con precisione di 1-2 kPa.

Le misure effettuate con la stazione totale e con il piezometro saranno realizzate nel medesimo instante e con una frequenza di una misurazione a giorno.

3.2.8 Misure Tipo h: Monitoraggio delle temperature nei getti massivi in c.a.

Le misure delle grandezze di cui al **punto h)** "monitoraggio delle temperature dei getti massivi in c.a." si riferiscono a misure di tipo diretto.




3.3 Periodicità delle misure

L'installazione della strumentazione sarà eseguita prima dell'inizio dei lavori con anticipo di almeno 15gg al fine di permettere la maturazione della malta di ancoraggio e la lettura di 0. Le mire topografiche sui manufatti e sul piano campagna saranno collocate almeno una settimana prima dell'inizio delle lavorazioni profonde. Le letture successive saranno eseguite ad ogni fase sensibile allo scopo di seguire costantemente l'effettiva risposta dell'opera privilegiando le fasi di approfondimento del fondale marino durante le operazioni di dragaggio. Altre misure potranno essere necessarie secondo la necessità.

In ogni caso si indica la seguente tempistica di misurazione:

- nel corso dell'esecuzione dei pali di fondazione;
- durante le fasi di realizzazione dei rilevati;
- durante l'esecuzione degli scavi, con particolare riguardo all'attraversamento della GVT;
- durante le fasi di costruzione degli impalcati.

La frequenza delle letture prevista varierà in considerazione dell'impatto che le diverse lavorazioni hanno sulle strutture. Si prevede una frequenza "intensiva" per una settimana all'inizio di ogni fase lavorativa importante seguita da una frequenza "ordinaria" se durante tale prima settimana non si sono registrate misure anomale.

| | | |
|---|---|---------------|
|  | Estensione delle infrastrutture comuni per lo sviluppo del Punto Franco Nuovo nel porto di Trieste - CUP: C94E21000460001 Piano preliminare di monitoraggio geotecnico e strutturale | Pag. 23 di 24 |
|---|---|---------------|

4 CONCLUSIONI

Il piano di monitoraggio elencato, da sviluppare in maniera dettagliata durante i successivi livelli di progettazione, permetterà di valutare il comportamento delle opere nel corso delle più importanti fasi di costruzione e di messa in esercizio.