

collaudo



Realizzazione della viabilità alternativa alla discarica di Scarpino comprensiva delle opere di mitigazione e delle finiture, della strada di accesso, delle sistemazioni idrauliche e degli attraversamenti e della messa in sicurezza della cava di S. Stefano.

committente
A.M.I.U. Genova S.p.A.
importo lavori
euro 13.182.550,00

anno di riferimento
2010-2011



descrizione dell'opera

Si tratta di un'opera infrastrutturale di notevole importanza strategica ai fini della compatibilità ambientale e al miglior sfruttamento della discarica con contestuale valorizzazione del territorio circostante. A tal fine la tratta stradale si sviluppa prevalentemente in galleria mentre, per i tratti all'aperto, è stato curato l'aspetto paesaggistico delle opere e arredo del piano stradale. Un'adeguata rete di smaltimento delle acque permette il convogliamento delle piogge nei due rivi che delimitano la zona di intervento con ciò assicurando la stabilità dei pendii e la tutela ambientale.

Il complesso è studiato nelle seguenti aree d'intervento:

- area Sud: tratta a cielo aperto tra l'innesto con via Borzoli e l'imbocco sud della galleria Battestu (lunghezza di circa 300m);
- galleria Battestu: tratta in galleria (lunghezza di circa 529m);
- area Cava: tratta a cielo aperto (lunghezza di circa 430m);
- galleria S. Stefano: tratta in galleria (lunghezza di circa 142m);
- area Nord tratta a cielo aperto di raccordo dalla galleria S. Stefano con la Via Militare di Borzoli.

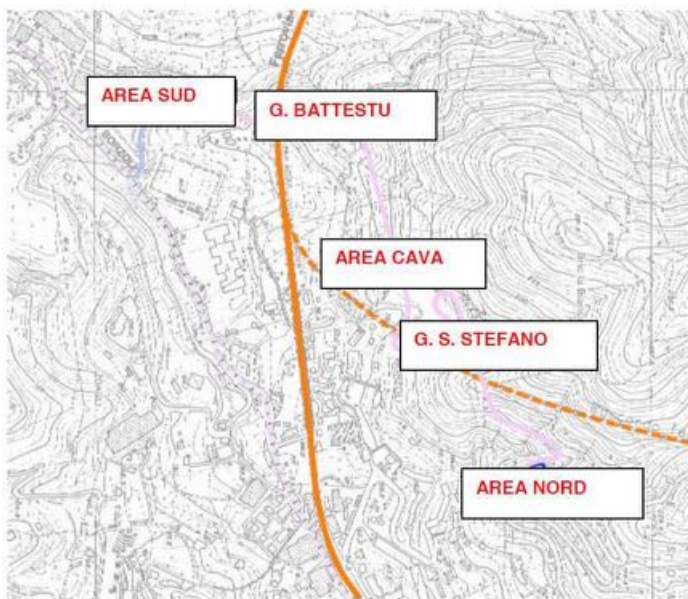


Fig.1 - Le aree di intervento



ARCHIMEDE S.R.L.
ingegneria e architettura

- 1 progettazione
preliminare
definitivo
esecutivo
- 2 direzione lavori
- 3 sicurezza
- 4 consulenze tecniche
- 5 collaudi





il progetto strutturale

Le principali attività di ingegneria civile sono costituite dalle due gallerie naturali, i relativi imbocchi, le opere d'arte all'aperto, elementi scatolare in c.a. per l'attraversamento stradale ed il consolidamento della cava di Borzoli.

Per quanto concerne le gallerie naturali, la caratterizzazione geologica dell'area, costituita principalmente da basalti, ha permesso supporti di prima fase agli scavi ordinari, costituiti principalmente da bulloni ad ancoraggio continuo, rivestimenti continui in calcestruzzo proiettato e profilati metallici di rinforzo al contorno del cavo; il rivestimento dell'opera è quindi costituito da un getto definitivo in calcestruzzo.

In prossimità di due imbocchi e lungo il tracciato stradale all'aperto, l'opera di sostegno è costituita da berlinesi multitirantate fino a quattro ordini di tiranti; data la funzione di sostegno definitivo, le paratie sono state rivestite con muri di placcaggio.

Le altre strutture di contenimento degli scavi e di sostegno della sede stradale sono costituite da scogliere rinverdate con massi di pietra naturale locale e da muri di sostegno a mensola. Le opere di valle, in particolar modo, sono sottoposte oltre che alle spinte del terreno ai carichi del vento agente sulla barriera fonoassorbente in sommità delle opere stesse ed ai carichi accidentali ed eccezionali relativi alla sede stradale.

