DESCRIZIONE LAVORI PER TRATTI – DOCUMENTO PRELIMINARE

- Il primo tratto che va da ponte di via Mascagni per circa 700 m. verso monte, evidenziato con campitura grigia, è un tratto di corso d’acqua ristretto tra due viabilità in destra e sinistra idraulica; la portata non è contenuta e, vista l’inadeguatezza delle arginature esistenti e l’impossibilità di allargarne la sezione, si prevede di realizzare in destra e sinistra idraulica due muri in c.a. o meglio una “berlinese” di pali di grosso diametro D = 600/800 secanti ed armati alternativamente con gabbia in acciaio L= 20 m dalla testa dell’argine, che provvisoriamente sarà allargato per il transito dei mezzi d’opera. L’opera sarà finita con pannellatura in c.a. di rivestimento. Altezza massima muro lato strada H = 5 m. In questo tratto le lavorazioni avverranno dalla testa dell’argine attuale che sarà prima allargato e rialzato (fase 1 delle lavorazioni) con terra idonea a realizzare l’argine di natura idonea alle strutture arginali (A4-A6). La terra sarà compattata opportunamente sagomata come da disegni di progetto. La larghezza in testa argine sarà di circa 5 m in fase di pista di cantiere. La sua larghezza di progetto definitiva sarà di 4 m, idonea al transito dei mezzi di manutenzione. L’argine lato fiume sarà rinverdito. In testa all’argine (fase 2 di cantiere) si porterà la macchina trivellatrice per realizzare una berlinese di pali di grosso diametro (D= 600/800 mm) L= 20 m. compenetrati per almeno 20 cm ed armati con gabbia metallica in maniera alternata. I pali saranno collegati da un cordolo in c.a. di larghezza 1,2 m. ed altezza uguale. Successivamente lato strada si eliminerà la terra residua (fase 3) per dare al muro di tenuta idraulica la conformazione di Fig 1); la berlinese lato strada sarà completata con pannelli per uniformare la visione del muro in . c.a. La viabilità quindi sarà allargata rispetto allo stato attuale e sarà realizzato un marciapiede lato muro per il transito pedonale (Fase 4). I sottoservizi interferenti saranno valutati in Conferenza dei Servizi e spostati, ove necessario. Lato fiume la viabilità interna e gli accessi saranno mantenuti ove possibile, come rappresentato nelle Tav. 4A e 4B (planimetria di progetto). La sezione dx e sx sono della stessa tipologia. Le lavorazioni saranno fatte sia lato fiume, e quindi non interferenti con la viabilità se non negli accessi, sia lato strada con chiusura della stessa.

- Nel secondo successivo tratto, L= 750 m verso monte, con campitura arancio, il corso d’acqua si allarga e permette di far transitare la duecentennale intervenendo sulle arginature in terra esistente allargandole lato fiume e rialzandole. in questo tratto le lavorazioni sono meno impattanti, in quanto gli spazi permettono di realizzare la sezione in terra, conservando l’attuale configurazione. La prima fase di lavoro sarà quella dello scotico dell’argine attuale sia lato campagna che lato fiume; per poi (fase 2), dopo la gradonatura, lo si ricoprirà con un “cappotto” di terra idonea, adeguatamente compattato, con un allargamento lato fiume tale da dare una larghezza in testa di almeno 3 m e pendenze e consistenza idonee a garantire stabilità e tenuta idraulica in caso dell’evento di progetto (franco minimo circa 0.5 m) . In questo caso i cantieri saranno tutti interni al corso d’acqua. La viabilità nella golena e gli accessi saranno mantenuti, come evidenziato nella planimetria di progetto (Tav4C). Non può al momento escludersi la necessità di asportare il materiale che attualmente costituisce il rilevato arginale e/o la realizzazione di un taglione impermeabile, qualora lo indicassero come necessario i risultati delle verifiche a sifonamento da fare sulla base delle informazioni sulle caratteristiche granulometriche e la distribuzione spaziale dei litotipi presenti al momento in corso di acquisizione. - Il terzo tratto finale fino al ponte di via Marina Vecchia di circa 600 m, evidenziato con campitura verde, ha la portata duecentennale contenuta nella sezione attuale; sono però da adeguare gli argini esistenti non strutturalmente idonei. L’intervento è certamente meno prioritario rispetto a quelli precedenti. Gli interventi sono della stessa natura dei casi precedenti nella situazione di solo allargamento dell’argine o nel caso di inserimento di una palancola tipo larsen per la tenuta idraulica.

- Il terzo tratto finale fino al ponte di via Marina Vecchia di circa 600 m, evidenziato con campitura verde, ha la portata duecentennale contenuta nella sezione attuale; sono però da adeguare gli argini esistenti non strutturalmente idonei. L’intervento è certamente meno prioritario rispetto a quelli precedenti. Gli interventi sono della stessa natura dei casi precedenti nella situazione di solo allargamento dell’argine o nel caso di inserimento di una palancola tipo larsen per la tenuta idraulica.