

## INDICE

1. PREMESSA.....	3
2. CONFRONTO PROGETTI.....	4

## 1. PREMESSA

Il presente elaborato pone a confronto il Progetto Esecutivo (PE) sviluppato nell'ambito delle attività di ammodernamento e ampliamento alla terza corsia dell'Autostrada A1 Milano–Napoli, nel tratto compreso tra gli svincoli di Incisa e Valdarno, con il Progetto Esecutivo redatto nell'ambito del successivo stralcio funzionale relativo al rifacimento e all'adeguamento del cavalcavia di Via Ricavo, separato dalle lavorazioni generali previste per l'ammodernamento del medesimo tratto autostradale.

## 2. CONFRONTO PROGETTI

La sezione trasversale dell'impalcato è rimasta invariata tra le due soluzioni progettuali, confermando la configurazione a via inferiore. Tuttavia, sono state introdotte alcune ottimizzazioni geometriche nella carpenteria metallica, finalizzate a migliorare l'efficienza strutturale e a razionalizzare le fasi esecutive.

### PE TERZA CORSIA

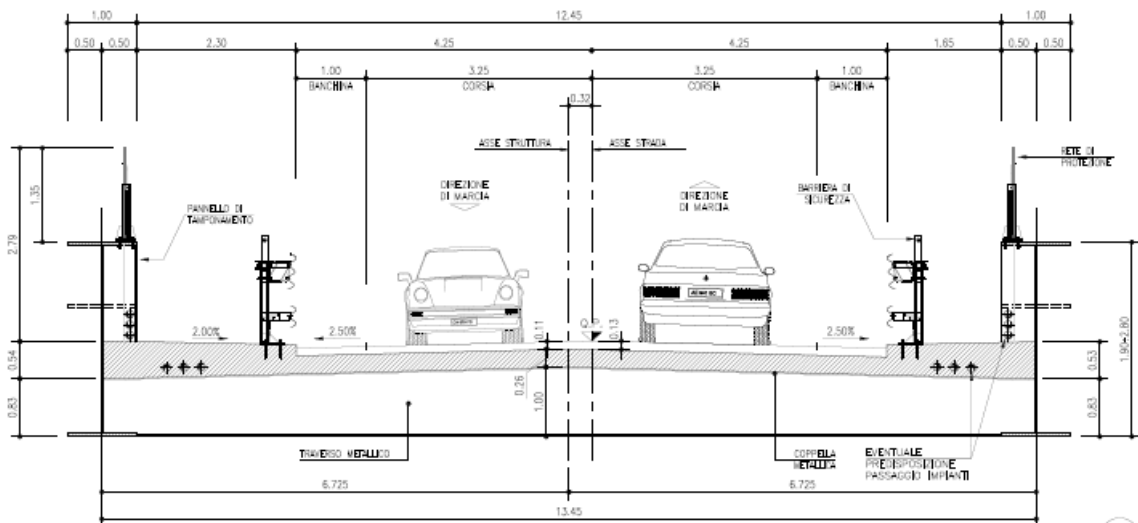


Figura 1 – Sezione trasversale PE terza corsia

### PE PROGER

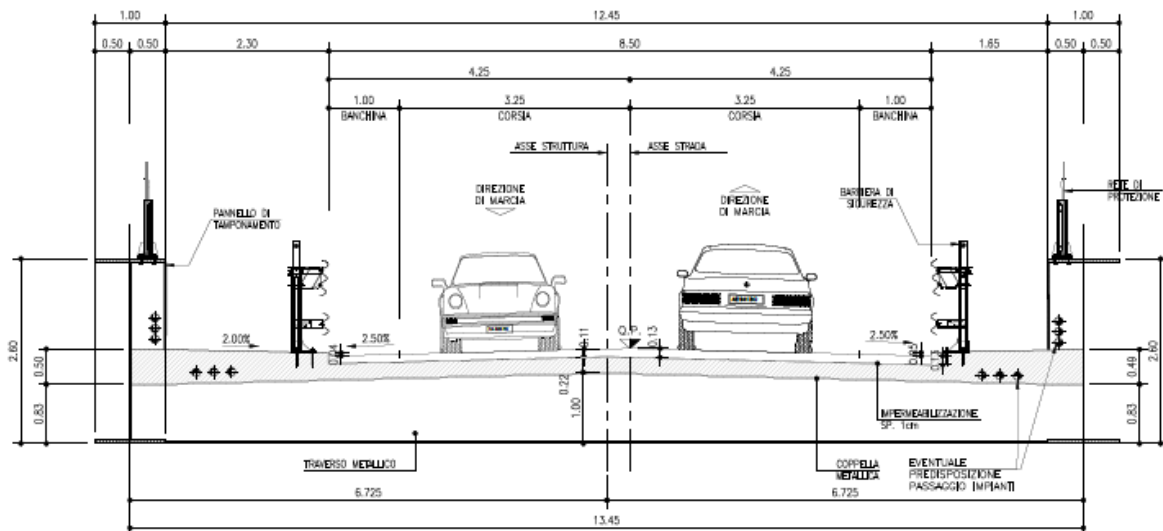
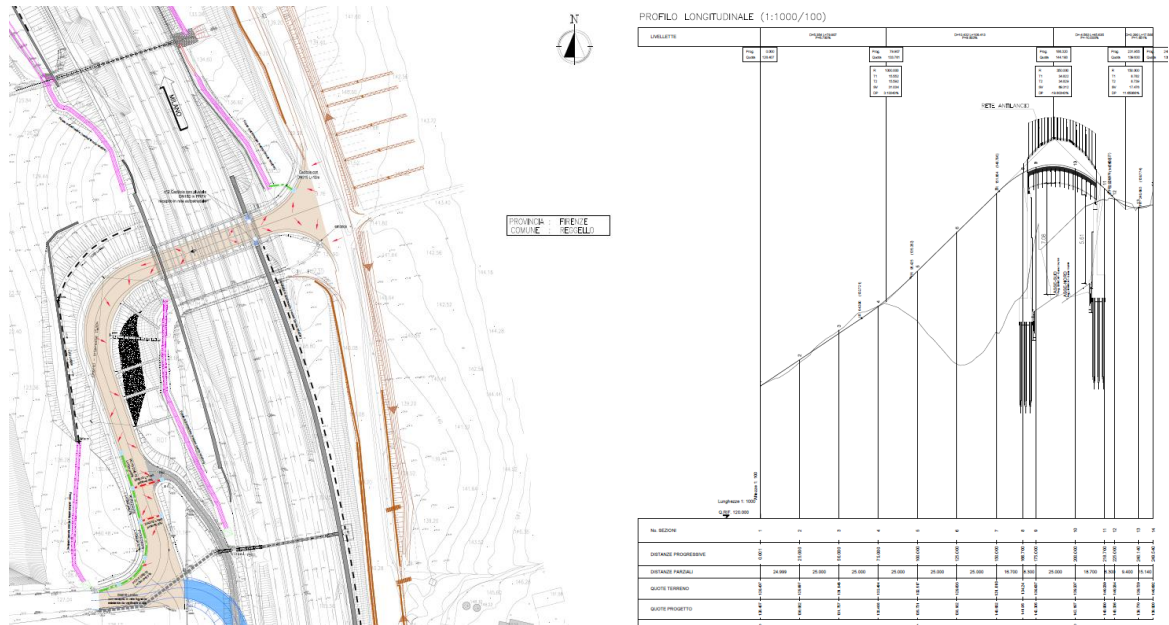


Figura 2 – Sezione trasversale PE Proger

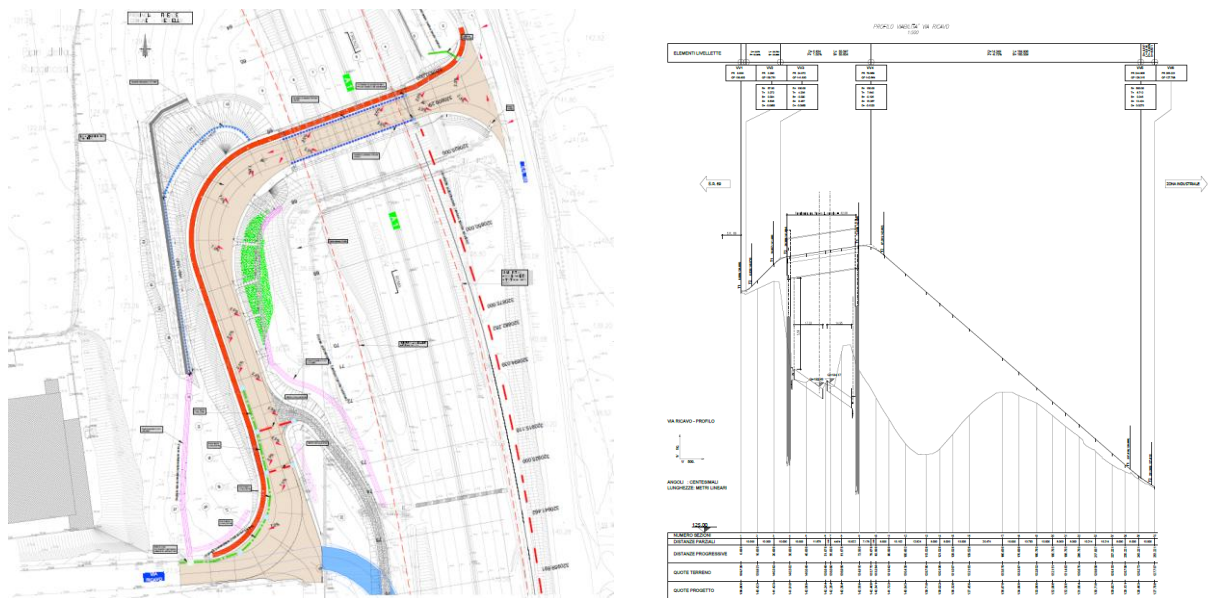
Con riferimento alla progettazione della nuova viabilità di Via Ricavo, a differenza di quanto previsto nel Progetto Esecutivo relativo all'allargamento alla terza corsia, nel PE redatto da Proger sono stati introdotti adeguati allargamenti in curva, in conformità con la normativa vigente in materia di geometria stradale. Tale revisione ha comportato un'ottimizzazione delle larghezze dei rilevati e delle relative opere accessorie, con benefici sia in termini funzionali che esecutivi.

**PE TERZA CORSIA**



*Figura 2 – Viabilità PE terza corsia*

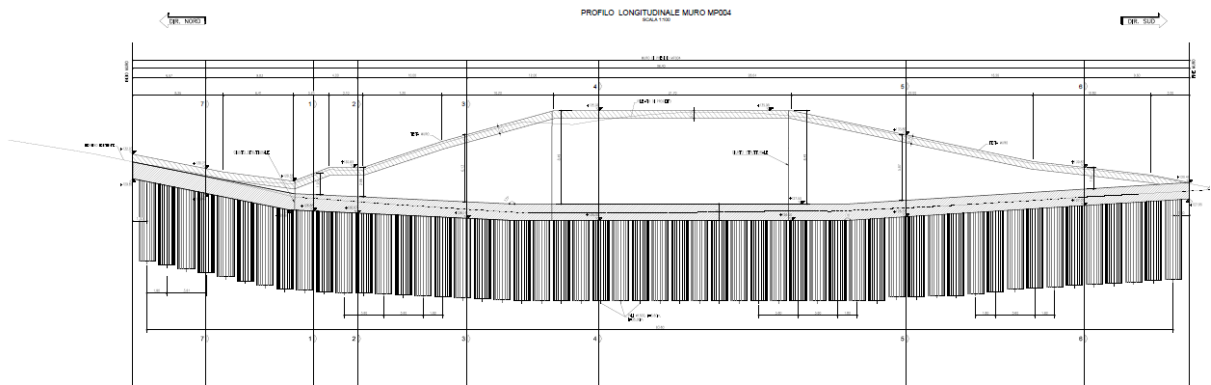
**PE PROGER**



*Figura 4 – Viabilità PE Proger*

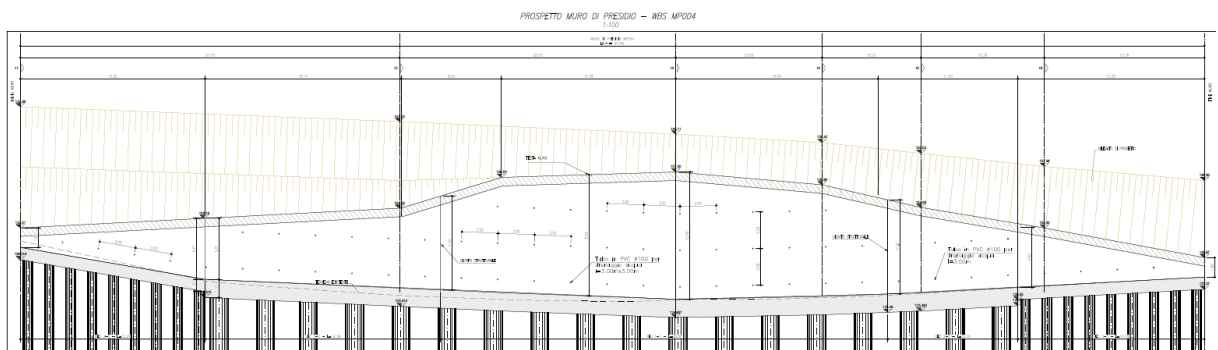
L'opera di sostegno a servizio della viabilità di Via Ricavo, già prevista nel tratto a est della direttrice autostradale, è stata confermata e oggetto di ottimizzazione. Gli interventi hanno riguardato sia le sottofondazioni, mediante la revisione del diametro e dell'interasse dei pali, sia la geometria del paramento, al fine di migliorarne le prestazioni statiche e l'inserimento morfologico nel contesto.

### PE TERZA CORSIA



*Figura 5 – Opera di sostegno PE terza corsia*

### PE PROGER



*Figura 6 – Opera di sostegno PE Proger*

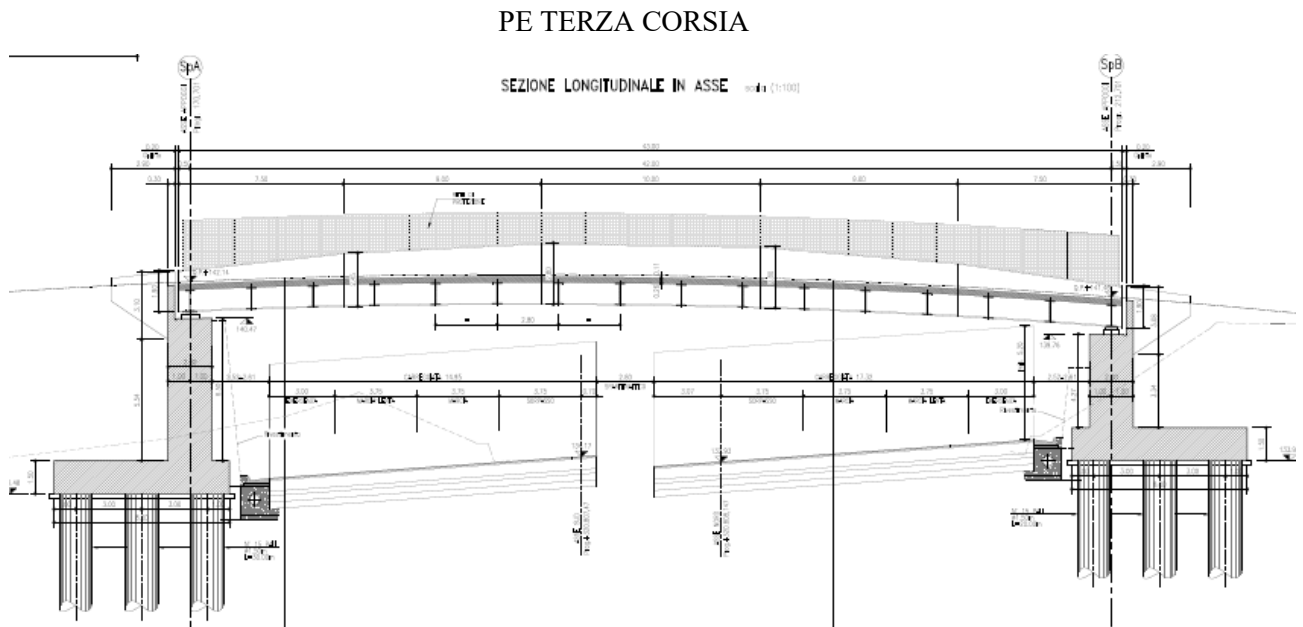
Come evidenziato nell'elaborato grafico riportato, relativo alla sovrapposizione delle due soluzioni progettuali, non si riscontrano differenze significative in merito alle aree soggette a esproprio.

**SOVRAPPOSIZIONE PROGETTI**



*Figura 7 – Sovrapposizione progetti*

Le principali differenze tra le due soluzioni progettuali emergono a livello delle sottostrutture del cavalcavia. Nel Progetto Esecutivo "Terza Corsia", le spalle erano previste in calcestruzzo armato ordinario (c.a.o.) su pali di fondazione, con impalcato impostato mediante semplice appoggio. Nel Progetto Esecutivo redatto da Proger, invece, si è adottata una configurazione con spalle in terre armate e impalcato sostenuto da pali-pila realizzati in adiacenza alle nuove spalle. Inoltre, è stato previsto un sistema di collegamento a cerniera tra pila e impalcato, in sostituzione degli appoggi tradizionali, al fine di garantire una maggiore continuità strutturale e migliorare la risposta sismica dell'opera. Infine, è stata ottimizzata l'altezza delle travi principali rendendole ad altezza costante minore e costante.



*Figura 8 – Sezione longitudinale impalcato PE terza corsia*

PE PROGER

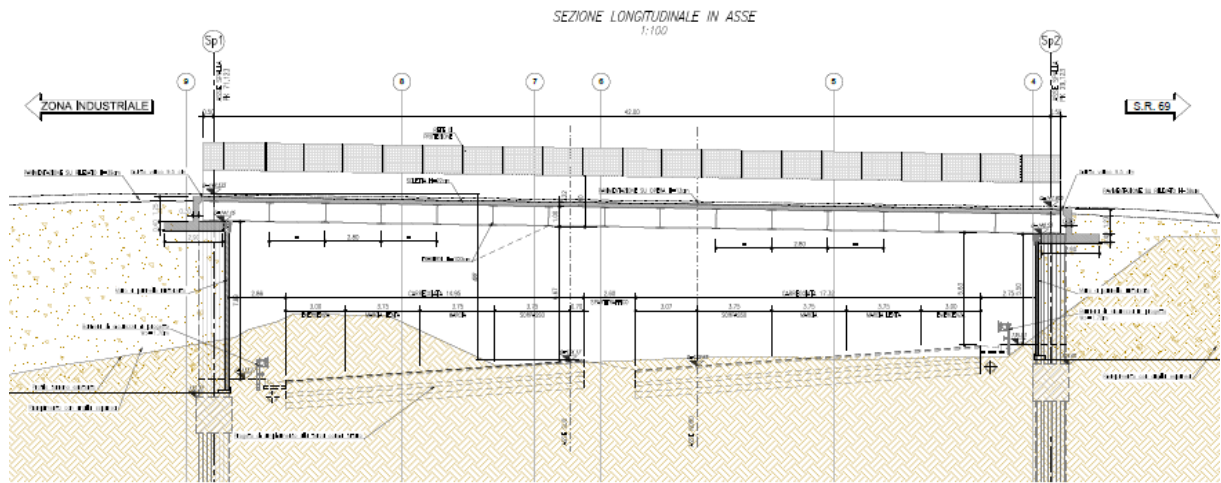


Figura 9 – Sezione longitudinale impalcato PE Proger