



COMUNE DI GENOVA

PROCEDURA DI DIALOGO COMPETITIVO AI SENSI DELL'ART. 64 DEL D.LGS. N. 50/2016 (CODICE) PER L'AFFIDAMENTO DELLA PROGETTAZIONE E DELL'ESECUZIONE DELLA NUOVA INFRASTRUTTURA CICLO-PEDONALE DENOMINATA IL "CERCHIO ROSSO" PER IL COLLEGAMENTO E LA FRUIZIONE DEGLI SPAZI PUBBLICI DEL PARCO DEL PONTE IN VALPOLCEVERA

CUP: B33J20000000007

MOGE: 20363.33

CIG: 9802673DA7

DOCUMENTO TECNICO PRESTAZIONALE



COMUNE DI GENOVA

1- FINALITA'

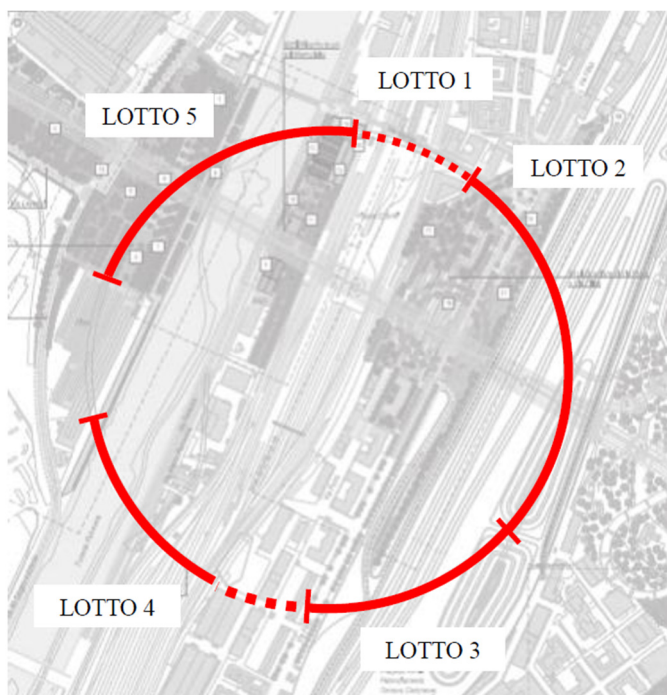
La Civica Amministrazione ha scelto per l'aggiudicazione dell'appalto in oggetto, in ragione della sua elevata complessità, l'istituto del dialogo competitivo al fine di elaborare una o più soluzioni tecniche atte a soddisfare le proprie necessità.

Le prescrizioni tecniche di seguito riportate, scaturite dalle precedenti fasi di dialogo e dalla conseguente scelta dell'Amministrazione, costituiscono le linee di indirizzo da fornire agli invitati per la formulazione delle offerte finali e per lo sviluppo dei successivi livelli progettuali.

All'aggiudicatario potrà essere richiesto di adeguare, con integrazioni e/o modifiche, la progettazione oggetto di affidamento, ossia il completamento della progettazione di fattibilità tecnico economica, e la progettazione esecutiva, anche in relazione alle future prescrizioni rilasciate da tutti gli enti coinvolti durante l'iter autorizzativo.

2- TRACCIATO DELL'INFRASTRUTTURA CICLOPEDONALE, LOTTI E ARTICOLAZIONE DELLA PROPOSTA PROGETTUALE

Si conferma l'originaria giacitura planimetrica e la forma circolare del percorso ciclopeditone, che si intende suddividere nei seguenti lotti attuativi, ordinati in base a quella che si ritiene essere la priorità di collegamento e che, partendo dal Memoriale in fase di costruzione, avanzano in senso orario:



LOTTO 1 - TRATTO DI COLLEGAMENTO MEMORIALE / RADURA DELLA MEMORIA (quindi tra Ambito B3 e Ambito B4 del Masterplan di riferimento) - QE massimo 6.000.000 €

LOTTO 2 - TRATTO DI COLLEGAMENTO RADURA DELLA MEMORIA / CAMPASSO - QE massimo 13.000.000 €

LOTTO 3 - TRATTO DI COLLEGAMENTO CAMPASSO / VIA FILLAK

LOTTO 4 - TRATTO DI COLLEGAMENTO VIA CAPELLO / VIA ARGINE POLCEVERA / SPONDA DESTRA POLCEVERA

LOTTO 5 - TRATTO DI COLLEGAMENTO SPONDA DESTRA POLCEVERA / MEMORIALE



COMUNE DI GENOVA

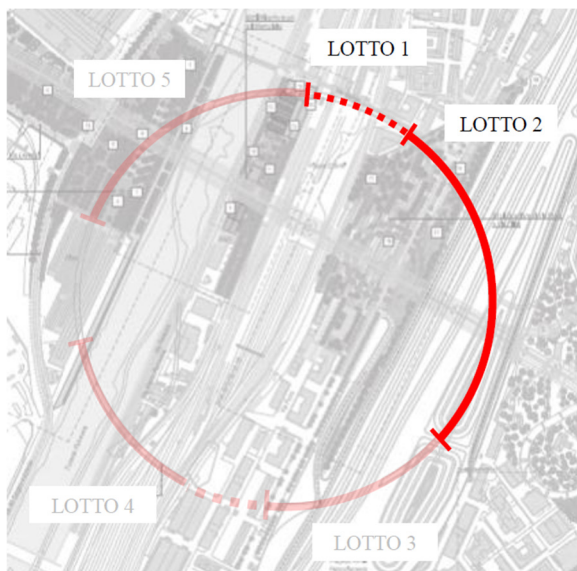
In ragione delle somme a disposizione della Civica Amministrazione e della suddetta suddivisione in lotti, la proposta progettuale deve essere articolata secondo quanto di seguito dettagliato:

1. Sviluppo completo del tracciato del Cerchio Rosso: progetto planimetrico e profilo altimetrico.

Le analisi svolte e il dettaglio progettuale devono essere tali da restituire e garantire la fattibilità dell'intervento complessivo: affinché possa essere realizzato agevolmente per lotti, il percorso deve risultare realizzabile innanzi tutto nel suo complesso, in termini di accessibilità, di rispetto delle norme e delle prescrizioni, di coerenza tra quote e caratteristiche dei vari tratti.

2. Progetto di fattibilità dei primi due lotti.

Dal progetto complessivo, coerente e funzionante, dovranno essere estrapolati e approfonditi a livello di fattibilità tecnico economica i **primi due lotti di intervento** (allegato 1), in particolare:



- **LOTTO 1 (appalto base)**, TRATTO DI COLLEGAMENTO MEMORIALE / RADURA DELLA MEMORIA (quindi tra Ambito B3 e Ambito B4 del Masterplan di riferimento)
- **LOTTO 2 (appalto opzionale)** TRATTO DI COLLEGAMENTO RADURA DELLA MEMORIA / CAMPASSO

3. Stima di massima dell'importo dei lavori e della progettazione.

- La **proposta complessiva** deve comprendere una **stima di massima**, articolata per macro-voci di spesa, del costo di tutta l'infrastruttura e della relativa parcella per la progettazione di fattibilità tecnico economica;
- La **progettazione dei primi due lotti di intervento** deve comprendere, invece, una **stima analitica** del costo dei lavori e della relativa parcella per la progettazione esecutiva, con l'individuazione degli importi di ogni lotto.

Sulla base della stima di massima allegata al presente documento, per il **Lotto 1** è stato quantificato un importo per la realizzazione dei lavori pari a **euro 4.200.000**, per un Q.E. complessivo massimo di **euro 6.000.000**.

Per il **Lotto 2** invece l'importo quantificato per la realizzazione dei lavori risulta pari a **euro 10.465.000**, per un Q.E. complessivo massimo di **euro 13.000.000**.



COMUNE DI GENOVA

La somma attualmente a disposizione della Civica Amministrazione è di **euro 13.000.000**, con una previsione di possibile estensione dell'investimento fino ad un massimo di euro 22.000.000.

Gli importi dei due lotti, come sopra esplicitati, sono da intendersi come valore orientativo, pertanto, l'obiettivo della soluzione proposta dall'operatore economico deve essere quello di realizzare il maggior tratto di infrastruttura, nel rispetto della somma a disposizione della Civica Amministrazione.

4. Cronoprogramma della progettazione e dei lavori.

- La **proposta complessiva** deve comprendere una **stima di massima** dei tempi previsti per la progettazione e per l'esecuzione dei lavori di tutta l'infrastruttura;
- La **progettazione dei primi due lotti di intervento** deve comprendere, invece, un **cronoprogramma dettagliato** delle diverse fasi dell'attività di progettazione e dell'esecuzione dei lavori.

Sono ammesse puntuali alterazioni / rettifiche / appendici / deviazioni del tracciato circolare se utili a risolvere interferenze e / o a ottimizzare l'attraversamento di ostacoli infrastrutturali o territoriali, anche in un'ottica di semplificazione delle procedure autorizzative e di contenimento dei costi (es. passerelle sul torrente Polcevera). Anche in questi casi, la riconoscibilità estetico formale e l'integrità del Cerchio devono rimanere comunque leggibili.

Sono ammessi *landmark* puntuali lungo tutto il tracciato - se significativi per esaltare la complessiva visibilità e percezione della forma circolare, da terra e/o dall'alto. Di questi *landmark* si può ipotizzare la realizzazione anticipata rispetto al tratto di percorso in cui sono integrati, se ospitanti funzioni autonome e fruibili, e se realizzabili come elementi architettonici e strutturali finiti.

Eventuali corpi scala / ascensore di accesso all'infrastruttura ciclopeditone in quota posti in prossimità del Memoriale delle Vittime, ora in fase di costruzione, devono evitare di entrare in competizione con l'edificio commemorativo o nascondere la vista e devono rispettarne le aree di pertinenza e i percorsi di accesso.

La rifunionalizzazione / trasformazione di percorsi e spazi urbani esistenti, è ammessa anche in altre circostanze, se e laddove risulti adeguata a garantire un'efficace continuità di collegamento, non frammenti e non indebolisca eccessivamente l'integrità del cerchio e sia connotata, dal punto di vista architettonico / paesaggistico / cromatico, in modo tale da rendere evidente la sua appartenenza al Cerchio Rosso, sia da terra che dall'alto.

Lotto 1: preso atto dell'impatto che avrebbe un percorso sopraelevato in prossimità di edifici di civile abitazione, per la realizzazione del LOTTO 1 in corrispondenza di Via Campi, è richiesta una soluzione di percorso ciclopeditone a raso, non in quota, che colleghi il Memoriale alla Radura della Memoria.

Lotto 4 e 5: Il percorso in sponda destra del Polcevera deve arrestarsi, in una prima fase realizzativa, comunque compiuta, all'esterno degli edifici del BIC, evitandone l'attraversamento. La soluzione adottata



COMUNE DI GENOVA

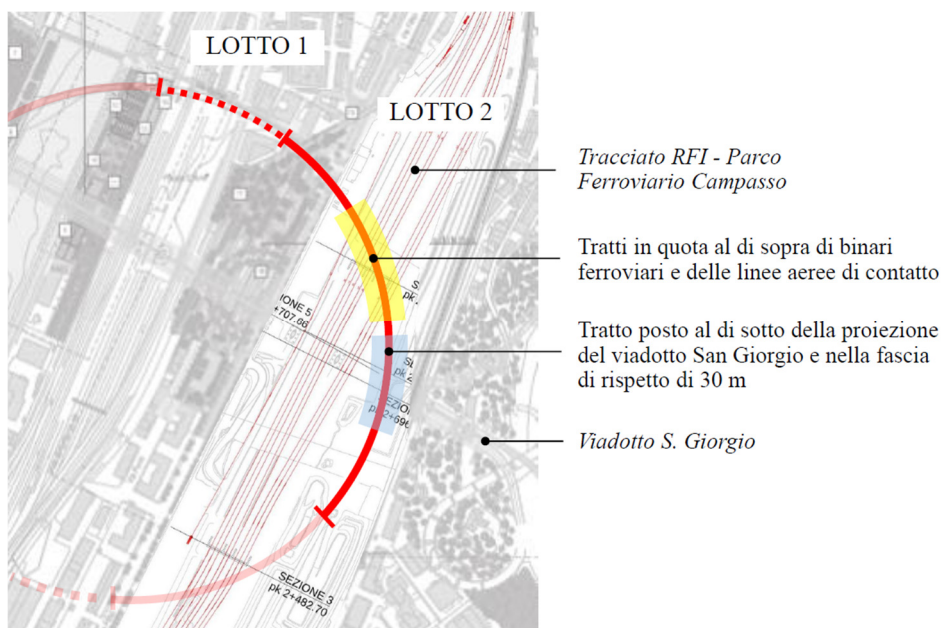
deve però consentire, in una seconda fase realizzativa, di proseguire eventualmente il percorso integrandone la progettazione con quella della *Green Factory*.

3- DIMENSIONI DELL'IMPALCATO E ALTRE CARATTERISTICHE GEOMETRICHE

La larghezza massima netta del percorso ciclopeditonale deve essere di m 4,00 (con un margine di tolleranza del 20%, applicabile solo in difetto e per brevi tratti di percorso). Tale larghezza utile consente di disporre indicativamente di m 1,50 per il percorso pedonale e di m 2,50 per la pista ciclabile; i due percorsi non sono separati da barriere fisiche, ma solo indicati con apposita grafica a pavimento, per consentire fungibilità d'uso.

Per i tratti in quota posti al di sopra dei binari ferroviari e delle linee aeree di contatto, occorre un parapetto che rispetti le prescrizioni delle normative e delle istruzioni tecniche di RFI (altezza minima m 2,00 dal piano di calpestio, di cui il primo tratto di m 1,00 dal piano di calpestio deve essere cieco).

Per i tratti posti al di sotto della proiezione del viadotto San Giorgio e nella fascia di rispetto autostradale di 30 m, il percorso dovrà essere dotato di idonea copertura.



Stralcio dell'allegato 2

L'altezza dell'impalcato della passerella e il profilo longitudinale del percorso devono essere progettati in modo da garantire, per i tratti soprastanti il rilevato ferroviario, il rispetto delle distanze minime di legge tra l'intradosso dell'impalcato stesso, il piano del ferro e le linee elettrificate. Ciò detto, per mantenere la forza della composizione geometrica, l'altezza dell'impalcato della passerella dovrebbe essere il più possibile costante, per tutto lo sviluppo del percorso.



COMUNE DI GENOVA

In alternativa, laddove fosse impossibile mantenere una quota di calpestio pressoché costante, il progetto deve prevedere una modalità realizzativa che consenta di rispettare i limiti di pendenza previsti per l'accessibilità ai disabili motori e di percepire comunque la circolarità del percorso.

Sotto il profilo dell'accessibilità, il progetto deve essere guidato dal principio *design for all*, quindi appropriato, commisurato alle capacità motorie e sensoriali di ogni individuo, inclusivo dei bisogni di tutti, in modo da evitare qualsiasi forma di discriminazione.

4- PRINCIPALI INTERFERENZE

L'Infrastruttura oggetto della presente procedura genera interferenze con il tessuto urbano, con il nuovo viadotto autostradale San Giorgio, con le aree ferroviarie in più punti del tracciato (la cosiddetta linea "sommersibile" e la Piazza d'armi in zona Via Campi ed il nuovo Parco Ferroviario del Campasso) e con il Torrente Polcevera.

Si specificano nei capitoli seguenti le principali prescrizioni tecniche pervenute dagli enti competenti al rilascio di vari pareri.

5- RAPPORTO CON INFRASTRUTTURA AUTOSTRADALE (VIADOTTO S. GIORGIO)

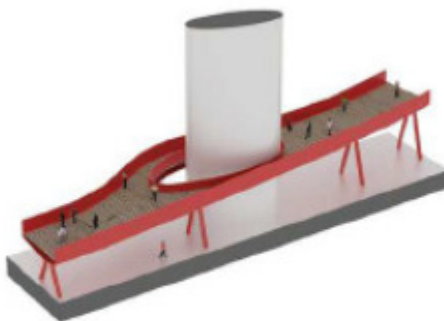
Per tutti gli interventi di riqualificazione delle aree sottostanti il viadotto San Giorgio, la realizzazione di nuove costruzioni all'interno della fascia di rispetto è normata dagli artt.16, 17 e 18 del Nuovo Codice della Strada, D.L. vo n. 285/92, e dagli artt. 26, 27 28 del D.P.R. n. 495/92.

La nuova pista ciclopeditonale in quota si pone al di sotto e in attraversamento del nuovo Ponte San Giorgio. Riconoscendone la valenza di necessario percorso di collegamento tra aree urbane in via di riqualificazione, ASPI e il Concedente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ne hanno ammesso la realizzazione, a condizione che, a tutela del vincolo autostradale e del nuovo Ponte San Giorgio, siano rispettate le prescrizioni riguardanti i cavalcavia e/o i sottopassi autostradali che, in questo caso, impongono di:

1. Dotare di idonea copertura l'opera in parola, per il tratto posto sotto la proiezione del nuovo Ponte San Giorgio e all'interno della fascia di rispetto autostradale, onde evitare potenziali pericoli derivanti dal soprastante viadotto;
2. Garantire le attività ispettive / manutentive alle pile autostradali, evitando di collocare opere ad una distanza inferiore di m 3,00 dalle stesse;
3. Evitare soluzioni che circoscrivano le pile autostradali come quella sottorappresentata:



COMUNE DI GENOVA



8. Il Cerchio Rosso e il nuovo ponte

4. Garantire tramite appositi percorsi l'accesso al personale e ai mezzi di Autostrade per l'Italia, per consentire qualsiasi eventuale operazione funzionale alla sorveglianza e / o alla manutenzione delle opere autostradali;
5. Evitare gravami sulle fondazioni delle pile autostradali;
6. Regimare e smaltire in rivo tutte le acque, evitando / limitando l'installazione di manufatti all'interno della fascia di rispetto autostradale;
7. Evitare la messa a dimora di essenze rampicanti che possano interferire con le attività ispettive sulle opere di competenza ASPI. Le essenze arboree potranno in ogni caso essere collocate ad una distanza non inferiore a m 3,00 dalla proprietà autostradale e comunque a una distanza non inferiore alla massima altezza raggiungibile dalla specie di essenza;
8. Per l'installazione di pali di illuminazione, la distanza minima dal margine stradale per i sostegni verticali deve essere pari alla loro altezza più un franco di sicurezza e comunque non inferiore a m 15,00.

Le indicazioni sopra riportate sono specifiche per l'intervento in questione e aggiornano i pareri rilasciati in conferenza dei servizi e in ogni successiva occasione da parte degli enti competenti.

Si evidenzia che l'opera in attraversamento al Ponte San Giorgio dovrà essere regolata da apposito atto convenzione, la cui efficacia è subordinata all'approvazione del Concedente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. ASPI e il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti si sono riservati di esprimere ulteriori valutazioni al ricevimento di elaborati che chiariscano, con sufficiente dettaglio, l'entità delle opere previste.

6- RAPPORTO CON INFRASTRUTTURE FERROVIARIE

Con riferimento all'attraversamento del rilevato del parco ferroviario del Campasso, RFI ha dichiarato la generale fattibilità dell'intervento, a condizione che la progettazione si attenga alle norme inerenti alla



COMUNE DI GENOVA

costruzione di cavalcavia e sottopassi ferroviari, ne rispetti le prescrizioni in termini di distanze dai binari e dalla linea aerea di contatto. Si rimanda, a tale scopo, alle seguenti norme:

- DPR 11 luglio 1980, n. 753, “Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell’esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto”
- Istruzione 44.A (ed. 1/9/1971) - Criteri per la compilazione e l'esame dei progetti di cavalcavia sulla sede ferroviaria
- Istruzione 44/M (Ed. 20/03/2000) - Specifica tecnica relativa al collaudo dei materiali ed alla costruzione delle strutture metalliche per ponti ferroviari e calcaferrovia
- D.Lgs. 81/2008 (art. 83, Capo III del Titolo III, art. 117, Capo II del Titolo IV, Tabella 1 Allegato IX, punto 6.4.4 della norma EN 50110-1:2013, punto 6.4.4 della norma CEI 11-27, IV Edizione 2014)
- D.M. 4 aprile 2014 n. 137 “Norme tecniche per gli attraversamenti e per i parallelismi di condotte e canali convoglianti liquidi e gas con ferrovie ed altre linee di trasporto”
- DM Infrastrutture del 17/01/2018 – Aggiornamento delle Norme tecniche per le costruzioni
- Circolare esplicativa del 2 febbraio 2009, n. 617/C.S.LL.PP. - Istruzioni per l'applicazione delle “Nuove norme tecniche per le costruzioni”
- Capitolato Generale Tecnico di Appalto delle opere civili Parte II - Sezione 12 - Ponti, viadotti, sottovia e cavalcavia – Rete Ferroviaria Italiana (In particolare Sezione 6 del capitolato, “Opere in conglomerato cementizio e in acciaio”)
- Manuali di Progettazione delle Opere Civili di RFI - 7 sezioni - ed. corrente

Allo scopo di valutare il rispetto di tali normative per il corretto inserimento della soluzione progettuale proposta dall’operatore all’interno del nuovo Parco Ferroviario del Campasso, si allega al presente documento l’elaborato planimetrico del progetto di RFI relativo al parco stesso (allegato 3).

7- RAPPORTO CON TEMATICHE INERENTI ALLA DIFESA DEL SUOLO E I CORSI D’ACQUA

È necessario verificare la fattibilità delle opere in funzione del disposto normativo ex Regolamento Regionale n. 3/2011 e ss.mm.ii. e degli indirizzi applicativi di cui alla D.G.R. 1205/2019, relativamente alla fascia di inedificabilità assoluta dei corsi d’acqua presenti nel comparto di intervento. I corsi d’acqua soggetti all’applicazione della normativa citata sono individuati nell’ambito del Reticolo Idrografico della Regione Liguria adottato con D.G.R. 507/2019.



COMUNE DI GENOVA

Occorre verificare l'ammissibilità delle opere in relazione alla pianificazione di bacino e occorre che la progettazione delle stesse venga sviluppata in base alla definizione del quadro di pericolosità idraulica associata ai corsi d'acqua individuati nel reticolo citato, sia in riferimento ai corsi d'acqua non indagati idraulicamente nell'ambito del Piano di bacino (e quindi da indagare ai sensi dell'art. 8 delle Norme di Attuazione del Piano di bacino), sia in riferimento a quelli già indagati idraulicamente nello stesso piano e quindi sulla base della normativa vigente associata ai diversi livelli di pericolosità, con particolare riferimento all'art. 15 delle norme di attuazione citate.

È necessario verificare l'eventuale interferenza delle opere con la progettazione della c.d. "Gronda" con particolare riferimento allo *slurrydotto*, anche per quanto attiene alle tempistiche realizzative.

Più precisamente, nel comparto di intervento è presente il Torrente Polcevera e quattro corsi d'acqua identificati nel Reticolo Idrografico della Regione Liguria adottato con D.G.R. 507/2019. L'area di intervento in sponda sinistra rispetto al torrente Polcevera è interessata dalla Roggia Bercilli e in sponda destra, rispetto allo stesso torrente, dalla Roggia Lorenzi a monte del viadotto San Giorgio e da due rii senza nome a valle. Si evidenzia che, per il rio più a sud, occorre verificare l'effettivo percorso, in quanto è stato oggetto di una deviazione approvata nell'ambito di procedimento di Conferenza dei Servizi avente ad oggetto: "IKEA ITALIA RETAIL S.R.L.- Ampliamento della grande struttura di vendita di generi non alimentari contraddistinti con i civv. 5 e 7 di Via Perini nel Comune di Genova- S.U. 177/2010".

Nell'elaborato GE-PF-ITU-03 del Progetto di Fattibilità Parco del Ponte - Ambito B, esaminato da Regione Liguria nel contesto di una conferenza dei servizi istruttoria attivata nell'anno 2020, le superfici drenate dai diversi corsi d'acqua presenti nel comparto risultano superiori a 0,1 kmq, pertanto le aree interessate dagli interventi sono soggette alle Norme di Attuazione del Piano di Bacino, nonché al "Regolamento Regionale recante disposizioni in materia di tutela delle aree di pertinenza dei corsi d'acqua" n. 3/2011 e ss.mm.ii..

La carta delle fasce di inondabilità, tav.1, riporta in sponda sinistra del torrente Polcevera un'area mappata come fascia A* (nei pressi del tracciato della Roggia Bercilli) pertanto soggetta al regime di fascia A come disposto dall'art. 15 comma 4bis delle Norme di Attuazione del Piano di Bacino. Inoltre, in sponda destra e sinistra del torrente Polcevera, sono presenti aree mappate in fascia C (aree storicamente allagate) pertanto normate dall'art. 15 c. 4 delle norme citate.

Nella "Redazione illustrativa" del Progetto di Fattibilità Parco del Ponte - Ambito B, era riportata la previsione di "...un intervento migliorativo idraulico, costituito dallo spostamento della Roggia Bercilli (nell'ambito B3) e "Senza nome" (nell'ambito B1 e B2)", del quale non erano presenti elaborati descrittivi. A tale proposito, Regione Liguria aveva evidenziato che le deviazioni dei corsi d'acqua sono ammissibili alle condizioni di cui all'art. 7 del regolamento regionale n. 3/2011 e ss.mm.ii., da verificarsi in sede autorizzativa sulla base di adeguata documentazione progettuale.

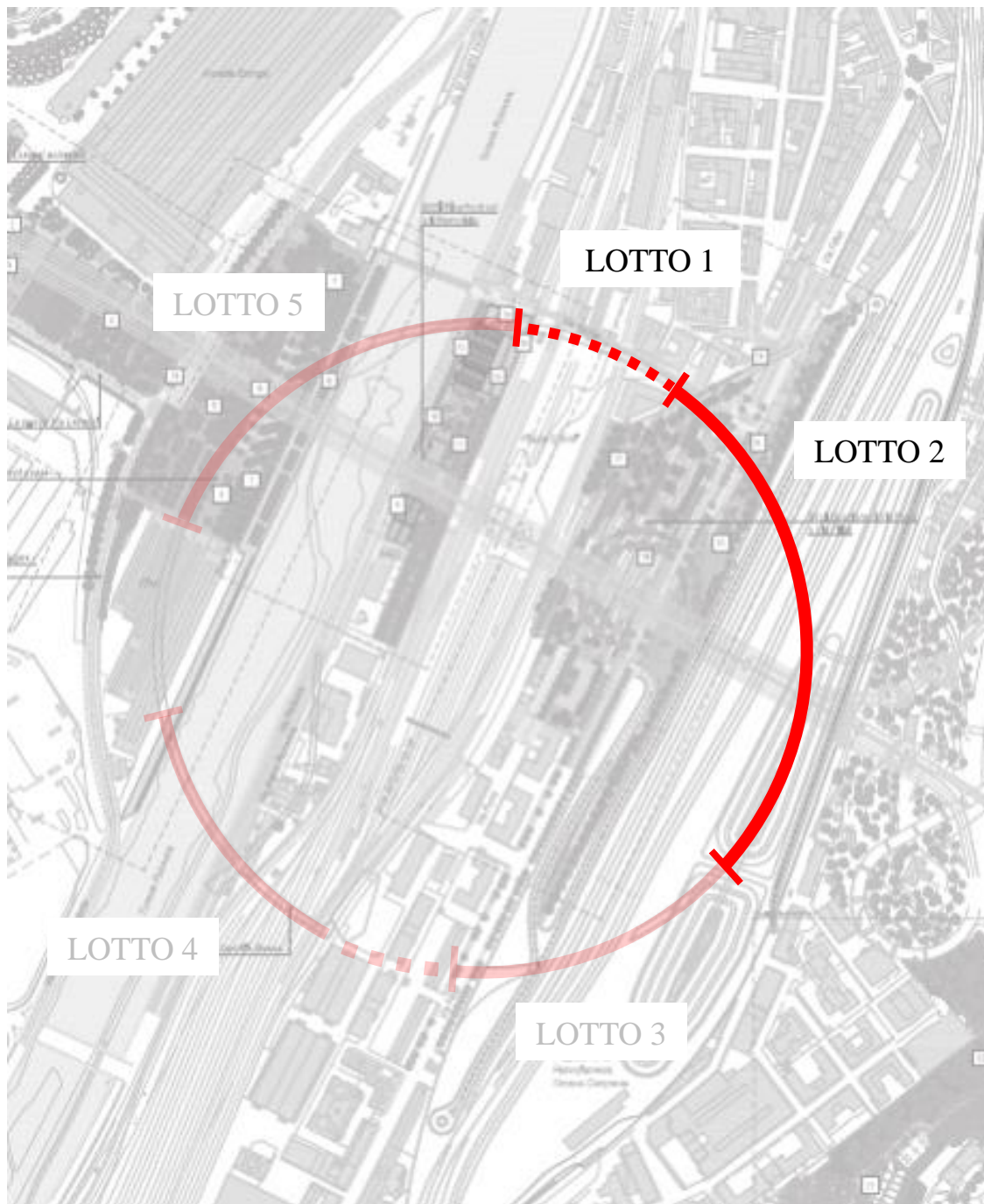
Al fine di una corretta disamina da parte del competente Settore Difesa del Suolo Genova della Regione Liguria e della verifica dell'ammissibilità delle opere previste in progetto, nelle successive fasi progettuali dovranno essere forniti elaborati specifici in riferimento alle opere interferenti e/o limitrofe ai corsi d'acqua presenti nel comparto, con indicazione della reale ubicazione dei rii, delle distanze dagli stessi delle opere in progetto, nonché eventuali studi idraulici di approfondimento.

Qualora gli interventi edilizi ricadano in fasce di inedificabilità o di inondabilità o di rispetto, si dovrà valutare la loro compatibilità con la normativa di riferimento.

SCHEMA REALIZZAZIONE LOTTI

..... Percorso ciclopedonale a raso

———— Percorso ciclopedonale su passerella in quota



LOTTO 1 – APPALTO BASE

Realizzazione di percorso ciclopedonale a raso, lungo Via Campi, di collegamento tra Memoriale e Radura della Memoria

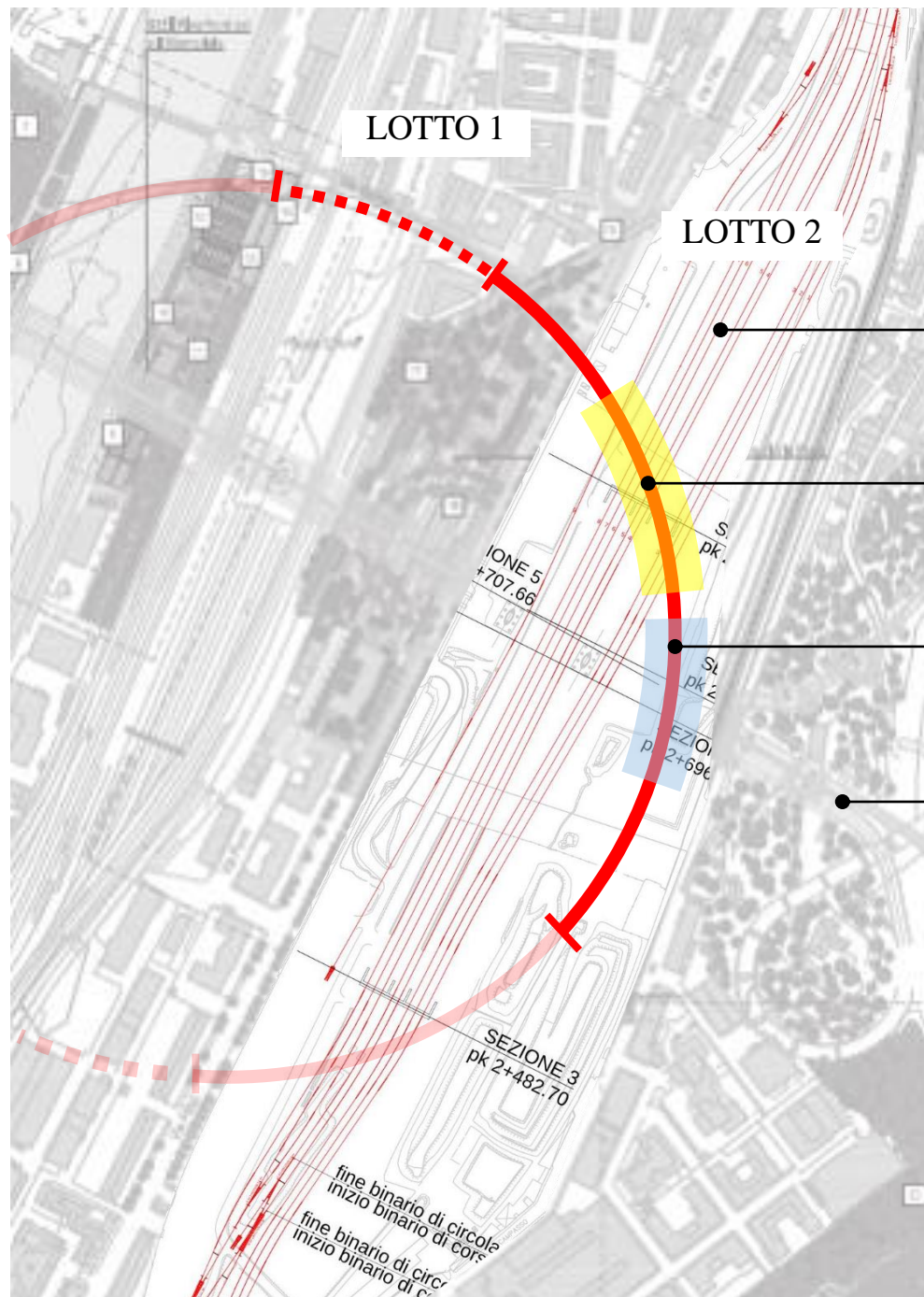
6.000.000 €

LOTTO 2 – APPALTO OPZIONALE

Realizzazione di passerella ciclopedonale in quota di collegamento fra Radura della Memoria e area del Campasso

13.000.000 €

TOTALE (1+2) = 19.000.000 €



Tracciato RFI - Parco Ferroviario Campasso

Tratti in quota al di sopra di binari ferroviari e delle linee aeree di contatto

Tratto posto al di sotto della proiezione del viadotto San Giorgio e nella fascia di rispetto di 30 m

Viadotto S. Giorgio

PROVINCIA :Genova
COMUNE :Genova

RIEPILOGO SCHEMATICO B.A.			
Altezza B.A. [m]	Binario	Sviluppo [m]	Tot. [m]
7,30 m da p.l.	BA1 - PARI	33,00	378,00
	BA1 - PARI	36,00	
	BA2 - PARI	123,00	
	BA2 - DISPARI	66,00	
	BA3 - DISPARI	33,00	
	BA3 - DISPARI	48,00	
	BA3 - DISPARI	39,00	

RIEPILOGO SCHEMATICO B.A.			
Altezza B.A. [m]	Binario	Sviluppo [m]	Tot. [m]
6,50 m da p.l.	BA1 - PARI	27,00	537,00
	BA1 - PARI	213,00	
	BA1 - PARI	24,00	
	BA1 - PARI	30,00	
	BA1 - PARI	21,00	
	BA1 - PARI	66,00	
	BA1 - PARI	24,00	

RIEPILOGO SCHEMATICO B.A.			
Altezza B.A. [m]	Binario	Sviluppo [m]	Tot. [m]
5,00 m da p.l.	BA1 - PARI	27,00	429,00
	BA1 - PARI	30,00	
	BA1 - PARI	27,00	
	BA1 - PARI	36,00	
	BA1 - PARI	6,00	
	BA1 - PARI	105,00	
	BA1 - PARI	12,00	
	BA1 - PARI	45,00	
	BA1 - PARI	60,00	
	BA1 - PARI	24,00	
	BA1 - PARI	27,00	
	BA1 - PARI	30,00	
	BA1 - DISPARI	54,00 + 1,95	
	BA1 - DISPARI	60,00	

RIEPILOGO SCHEMATICO WBS		
WBS	Tratto d'Opera	Totale [m]
RI01	A	24,08
	B	223,09
	C	46,05
	D	71,87
	E	191,54
	F (BIN. S)	1042,00
RI02	A (di cui cons.)	167,30 (11,50)
	B (di cui cons.)	13,00 (13,00)
RI02-C		91,40
VI04		50,65
VI05		31,50
SI02		11,50
RI03	A	25,34
	B	73,57
RI03-C		102,20
VI03		246,40

DIREZIONE NORD GEOGRAFICO

DIREZIONI

ACCESSI ALL'INFRASTRUTTURA

ACCESSO ALLA LINEA

LOCALE TECNICO FUORI TERRA

LOCALE TECNICO INTERRATO

VIABILITA' DI SERVIZIO

INCOMBRO AREA METRO GENOVA

SMALTIMENTO ACQUE

BINARI IN PROGETTO

DIREZIONE NORD GEOGRAFICO

DIREZIONI

ACCESSI ALL'INFRASTRUTTURA

ACCESSO ALLA LINEA

LOCALE TECNICO FUORI TERRA

LOCALE TECNICO INTERRATO

VIABILITA' DI SERVIZIO

INCOMBRO AREA METRO GENOVA

SMALTIMENTO ACQUE

BINARI IN PROGETTO

BARRIERE H 7,3 m SU CORDOLO O MURO DI CONSOLIDAMENTO

BARRIERE H 6,5 m SU CORDOLO

BARRIERE H 6,5 m SU TRAVE DI SCAVALCO

BARRIERE H 5 m SU SOLETTA A SBALZO

BARRIERE H 5 m SU CORDOLO

BARRIERE H 5 m SU TRAVE DI CAVALLO

BARRIERE H 5 m SU MURO DI SOSTEGNO

NOTA GENERALE: Prima dell'inizio delle lavorazioni sarà necessario verificare in sito l'eventuale presenza di sottoservizi ed identificarne la corretta posizione piano-altimetrica.

ORTOFOTO AREA DI INTERVENTO

DOCUMENTO TECNICO PRESTAZIONALE
ALLEGATO 3

COMMITTENTE:

RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

ALTA SORVEGLIANZA:

GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

GENERAL CONTRACTOR:

Consorzio Collegamenti Valico Vercelli

LEGGES N. 55 DEL 14/06/2019
TRATTA AVI/AC TERZO VALICO DEI GIOVI
COLLEGAMENTO PARCO RUGNA/BETTOLO - BIVIO FEGINO VIA CAMPASSO
TRATTA BIVIO FEGINO - EX BIVIO S. LOMBANIA
PROGETTO DEFINITIVO
TRATTA DA PK 3+270 A PK 4+930 (FEGINO-CAMPASSO NORD)
Corpo stradale ferroviario
Planimetria di intervento 3 di 3

GENERAL CONTRACTOR
Consorzio
Cocl
Ing. F. Poma

ITALFERR S.p.A.

SCALA:
1:1000

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	OPERADISCIPLINA	PROGR.	REV.
NG1	H	02	D	CV	P7	CS020200	003B

PROGETTAZIONE

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Progettista	Data	IL PROGETTISTA
A00	Emissione	COCLV	10/09/2020	P. Cosammedi	10/09/2020	A. Mancavilla	10/09/2020	
B00	Rev. a seguito struttura taller	COCLV	06/10/2021	P. Cosammedi	06/10/2021	P. Cosammedi	07/10/2021	Dott. Ing.  Costa Melchiorri Prov. TO

n. Elab.

File: N51H030C\PTC\02020003000300.dwg
CUP: F11H030000000000

Scala di plot 1: 1