

COMMITTENTE:



ALTA SORVEGLIANZA:



GENERAL CONTRACTOR:



**INFRASTRUTTURE FERROVIARIE STRATEGICHE DEFINITE DALLA LEGGE  
OBIETTIVO N. 443/01  
LINEA AV/AC TORINO – VENEZIA Tratta VERONA – PADOVA  
Lotto funzionale Verona – Bivio Vicenza  
PROGETTO ESECUTIVO  
PRESIDI ANTI-RUMORE/VIBRAZIONI  
BARRIERA ANTIRUMORE DA PROGR. 23+761.31 A PROGR. 23+983.39 LATO  
SX - OPERE DI ELEVAZIONE  
GENERALE  
Relazione di confronto P.D. / P.E.**

GENERAL CONTRACTOR		DIRETTORE LAVORI		SCALA -
IL PROGETTISTA INTEGRATORE	Consorzio Iricav Due			
 Ing. Giovanni MALAVENDA iscritto all'ordine degli ingegneri di Venezia n. 4289 Data: 20/10/21	ing. Paolo Carmona Data: 20/10/21			

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	OPERA/DISCIPLINA	PROGR.	REV.	FOGLIO
I N 1 7	1 2	E	I 2	R O	B A 4 2 B 0	0 0 2	A	- - - P - - -

	VISTO CONSORZIO IRICAV DUE	
	Firma	Data
	Luca RANDOLFI	20/10/21

Progettazione:

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	IL PROGETTISTA
A	EMISSIONE	Bartolucci	20/10/21	Alfieri	20/10/21	Galvanin	20/10/21	 ALPINA Ing. Paolo GALVANIN Albo Ingegneri Milano n. 421784 Data: 20/10/21
		<i>CB</i>		<i>LQ</i>		<i>PS</i>		

CIG. 8377957CD1	CUP: J41E91000000009	File: IN1712EI2ROBA42B0002A.DOCX
		Cod. origine:



Progetto cofinanziato dalla Unione Europea

TUTTI I DIRITTI DEL PRESENTE DOCUMENTO SONO RISERVATI: LA RIPRODUZIONE ANCHE PARZIALE E' VIETATA

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 				
Relazione di confronto P.D. / P.E.	Progetto IN17	Lotto 12	Codifica Documento EI2 RO BA 42 B 0 002	Rev. A	Foglio 2 di 4

## INDICE

1	PREMESSA.....	3
2	DESCRIZIONE DELLE MODIFICHE .....	3
2.1	Aspetti relativi alla progettazione strutturale.....	3
3	CONCLUSIONI.....	4

<b>GENERAL CONTRACTOR</b> 		<b>ALTA SORVEGLIANZA</b> 				
Relazione di confronto P.D. / P.E.		Progetto IN17	Lotto 12	Codifica Documento EI2 RO BA 42 B 0 002	Rev. A	Foglio 3 di 4

## 1 PREMESSA

La presente relazione attesta la sostanziale rispondenza al progetto Definitivo del dimensionamento e la verifica statica e a fatica dei montanti delle barriere antirumore su rilevato (H barriera=3.75m, profili HEA240) da installarsi sulla Linea AV/AC Verona - Padova posta in corrispondenza del Primo Lotto Funzionale Verona – Bivio Vicenza tra le progressive pk 23+761,31 e 23+983,39.

## 2 DESCRIZIONE DELLE MODIFICHE

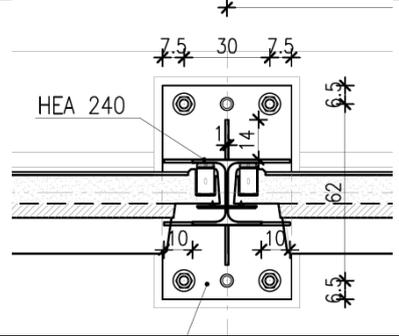
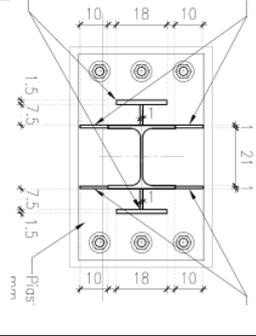
Nello sviluppo del Progetto Esecutivo, oltre ai normali studi ed approfondimenti delle problematiche dell'opera e la miglior definizione di alcuni dettagli e particolari costruttivi, tipici di tale processo, sono state apportate le seguenti variazioni e/o affinamenti rispetto al Progetto Definitivo:

### 2.1 Aspetti relativi alla progettazione strutturale

Di seguito una sintesi delle principali modifiche tra le soluzioni previste nel progetto definitivo e di quelle sviluppate nel progetto esecutivo in relazione agli aspetti strutturali.

	P.D.	P.E.																																																																												
<b>Estensione Barriera</b>	<p>Da PD, si prevede un'estensione della tratta di barriera pari a 492m.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="3">CODICE</th> <th rowspan="3">LUNGHEZZA TOTALE (m)</th> <th rowspan="3">SUDDIVISIONE TRATTI</th> <th rowspan="3">LUNGHEZZA SINGOLI TRATTI (m)</th> <th colspan="2">FONDAZIONE</th> <th rowspan="3">TIPOLOGIA</th> </tr> <tr> <th colspan="2">PROGRESSIVA (km)</th> </tr> <tr> <th>INIZIO</th> <th>FINE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">BA42-F01</td> <td>171,5</td> <td>BA42-F01a</td> <td>171,5</td> <td>23+727,5</td> <td>23+898</td> <td>CORDOLO TIPO I</td> </tr> <tr> <td>6</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>SCAVALCO TIPO R</td> </tr> <tr> <td>72,5</td> <td>BA42-F01b</td> <td>72,5</td> <td>23+904</td> <td>23+976,5</td> <td>CORDOLO TIPO I</td> </tr> <tr> <td>6</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>SCAVALCO TIPO R</td> </tr> <tr> <td></td> <td>15,5</td> <td>BA42-F01c</td> <td>15,5</td> <td>23+981,5</td> <td>23+997</td> <td>CORDOLO TIPO I</td> </tr> <tr> <td>BA42-F02</td> <td>12</td> <td>BA42-F02</td> <td>12</td> <td>23+997</td> <td>24+009</td> <td>OPERE</td> </tr> <tr> <td>BA42-F03</td> <td>210</td> <td>BA42-F03</td> <td>210</td> <td>24+009</td> <td>24+220</td> <td>CORDOLO TIPO I</td> </tr> </tbody> </table>	CODICE	LUNGHEZZA TOTALE (m)	SUDDIVISIONE TRATTI	LUNGHEZZA SINGOLI TRATTI (m)	FONDAZIONE		TIPOLOGIA	PROGRESSIVA (km)		INIZIO	FINE	BA42-F01	171,5	BA42-F01a	171,5	23+727,5	23+898	CORDOLO TIPO I	6	-	-	-	-	SCAVALCO TIPO R	72,5	BA42-F01b	72,5	23+904	23+976,5	CORDOLO TIPO I	6	-	-	-	-	SCAVALCO TIPO R		15,5	BA42-F01c	15,5	23+981,5	23+997	CORDOLO TIPO I	BA42-F02	12	BA42-F02	12	23+997	24+009	OPERE	BA42-F03	210	BA42-F03	210	24+009	24+220	CORDOLO TIPO I	<p>In accordo allo studio acustico, si propone una riduzione della tratta di competenza della WBS in esame, limitandone l'estensione in corrispondenza dell'interferenza di SL05, per una lunghezza totale di 222m.</p> <p>Si prevede una trave di scavalco in C.A. in corrispondenza dell'interferenza con l'opera IN1N (Tombino scatolare).</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="3">SOTTO TRATTA</th> <th colspan="2">PROGRESSIVA</th> <th>CORDOLO</th> </tr> <tr> <th>INIZIO</th> <th>FINE</th> <th>TIPOLOGIA</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>F01</td> <td>23+761.31</td> <td>23+974.39</td> <td>CORDOLO</td> </tr> <tr> <td>F02</td> <td>23+974.39</td> <td>23+980.39</td> <td>Trave di scavalco in C.A. (L=9m)</td> </tr> <tr> <td>F03</td> <td>23+980.39</td> <td>23+983.39</td> <td>CORDOLO</td> </tr> </tbody> </table>	SOTTO TRATTA	PROGRESSIVA		CORDOLO	INIZIO	FINE	TIPOLOGIA	F01	23+761.31	23+974.39	CORDOLO	F02	23+974.39	23+980.39	Trave di scavalco in C.A. (L=9m)	F03	23+980.39	23+983.39	CORDOLO
CODICE	LUNGHEZZA TOTALE (m)					SUDDIVISIONE TRATTI	LUNGHEZZA SINGOLI TRATTI (m)		FONDAZIONE		TIPOLOGIA																																																																			
									PROGRESSIVA (km)																																																																					
		INIZIO	FINE																																																																											
BA42-F01	171,5	BA42-F01a	171,5	23+727,5	23+898	CORDOLO TIPO I																																																																								
	6	-	-	-	-	SCAVALCO TIPO R																																																																								
	72,5	BA42-F01b	72,5	23+904	23+976,5	CORDOLO TIPO I																																																																								
	6	-	-	-	-	SCAVALCO TIPO R																																																																								
	15,5	BA42-F01c	15,5	23+981,5	23+997	CORDOLO TIPO I																																																																								
BA42-F02	12	BA42-F02	12	23+997	24+009	OPERE																																																																								
BA42-F03	210	BA42-F03	210	24+009	24+220	CORDOLO TIPO I																																																																								
SOTTO TRATTA	PROGRESSIVA		CORDOLO																																																																											
	INIZIO	FINE	TIPOLOGIA																																																																											
	F01	23+761.31	23+974.39	CORDOLO																																																																										
F02	23+974.39	23+980.39	Trave di scavalco in C.A. (L=9m)																																																																											
F03	23+980.39	23+983.39	CORDOLO																																																																											
<b>Irrigidimenti</b>	<p>Nel PD, sono previsti irrigidimenti realizzati tramite piatti per un'altezza pari a 100cm.</p>	<p>A seguito delle analisi dinamiche svolte sul tipologico di montante adottato per barriera H=3.75, si propongono irrigidimenti a "T" per un'altezza pari a 175cm.</p>																																																																												

<b>GENERAL CONTRACTOR</b> 	<b>ALTA SORVEGLIANZA</b> 				
Relazione di confronto P.D. / P.E.	Progetto IN17	Lotto 12	Codifica Documento EI2 RO BA 42 B 0 002	Rev. A	Foglio 4 di 4

		
<b>Tirafondi</b>	<p>Si prevede l'utilizzo di 2+2 tirafondi M33 classe 10.9</p>	<p>A seguito dell'analisi strutturale del collegamento, risulta necessario l'utilizzo di 3+3 tirafondi M30 classe 8.8.</p>

### 3 CONCLUSIONI

L'opera prevista in Progetto Esecutivo, grazie all'adozione di alcune modifiche, presenta una miglior funzionalità strutturale, rispetto a quanto previsto nel Progetto Definitivo.