

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. 27+442.053 A PROGR. 27+526.037
LATO DX
GENERALE
Relazione di confronto P.D. / P.E.**

GENERAL CONTRACTOR		DIRETTORE LAVORI		SCALA -
IL PROGETTISTA INTEGRATORE	Consorzio Iricav Due ing. Paolo Carmona Data: 20/10/21			

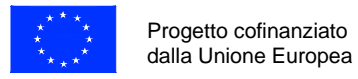
COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	OPERA/DISCIPLINA	PROGR.	REV.	FOGLIO
IN17	12	E	I2	RO	BA5600	002	A	- - - P - - -

	VISTO CONSORZIO IRICAV DUE	
	Firma Luca RANDOLFI	Data

Progettazione:

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	IL PROGETTISTA
A	EMISSIONE	Bartolucci <i>CB</i>	20/10/21	Alfieri <i>LA</i>	20/10/21	Galvanin <i>PS</i>	20/10/21	

CIG. 8377957CD1	CUP: J41E9100000009	File: IN1712EI2ROBA5600002A.DOCX
		Cod. origine:



GENERAL CONTRACTOR 		ALTA SORVEGLIANZA 				
Relazione di confronto P.D. / P.E.	Progetto IN17	Lotto 12	Codifica Documento EI2 RO BA 56 0 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

GENERAL CONTRACTOR 		ALTA SORVEGLIANZA 				
Relazione di confronto P.D. / P.E.		Progetto IN17	Lotto 12	Codifica Documento EI2 RO BA 56 0 0 002	Rev. A	Foglio 3 di 4

1 PREMESSA

La presente relazione attesta la sostanziale rispondenza al progetto Definitivo del dimensionamento del collegamento della piastra di base dei montanti e la verifica statica e a fatica dei montanti delle barriere antirumore su rilevato (H barriera=4.75m, profili HEA240) da installarsi sulla Linea AV/AC Verona - Padova posta in corrispondenza del Primo Lotto Funzionale Verona – Bivio Vicenza tra le progressive pk 27+442.053 e pk 27+526.037.

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.																																									
Estensione Barriera	<p>Da PD, si prevedono barriere su muro della stazione di Lonigo:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="7">FONDAZIONE</th> </tr> <tr> <th rowspan="2">CODICE</th> <th rowspan="2">LUNGHEZZA TOTALE (m)</th> <th rowspan="2">SUDDIVISIONE TRATTI</th> <th rowspan="2">LUNGHEZZA SINGOLI TRATTI (m)</th> <th colspan="2">PROGRESSIVA (km)</th> <th rowspan="2">TIPOLOGIA</th> </tr> <tr> <th>INIZIO</th> <th>FINE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>BA56-F01</td> <td>81</td> <td>BA56-F01</td> <td>81</td> <td>27+442</td> <td>27+523</td> <td>MURO STAZIONE LONIGO</td> </tr> </tbody> </table>	FONDAZIONE							CODICE	LUNGHEZZA TOTALE (m)	SUDDIVISIONE TRATTI	LUNGHEZZA SINGOLI TRATTI (m)	PROGRESSIVA (km)		TIPOLOGIA	INIZIO	FINE	BA56-F01	81	BA56-F01	81	27+442	27+523	MURO STAZIONE LONIGO	<p>Si prevedono barriera su cordolo di fondazione ad esclusione della tratta terminale su muro della stazione di Lonigo. Le progressive sono state modificate in funzione della posizione aggiornata delle interferenze:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="3">SOTTO TRATTA</th> <th colspan="3">FONDAZIONE</th> </tr> <tr> <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>27+442.053</td> <td>27+525.537</td> <td>CORDOLO</td> </tr> <tr> <td>F02</td> <td>27+525.537</td> <td>27+526.037</td> <td>Muro Stazione Lonigo</td> </tr> </tbody> </table>	SOTTO TRATTA	FONDAZIONE			PROGRESSIVA		CORDOLO	INIZIO	FINE	TIPOLOGIA	F01	27+442.053	27+525.537	CORDOLO	F02	27+525.537	27+526.037	Muro Stazione Lonigo
FONDAZIONE																																											
CODICE	LUNGHEZZA TOTALE (m)	SUDDIVISIONE TRATTI	LUNGHEZZA SINGOLI TRATTI (m)	PROGRESSIVA (km)		TIPOLOGIA																																					
				INIZIO	FINE																																						
BA56-F01	81	BA56-F01	81	27+442	27+523	MURO STAZIONE LONIGO																																					
SOTTO TRATTA	FONDAZIONE																																										
	PROGRESSIVA		CORDOLO																																								
	INIZIO	FINE	TIPOLOGIA																																								
F01	27+442.053	27+525.537	CORDOLO																																								
F02	27+525.537	27+526.037	Muro Stazione Lonigo																																								
Irrigidimenti	<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:</p> <ul style="list-style-type: none"> - adottato per barriera H=5.75, si propongono irrigidimenti a "T" per un'altezza pari a 275cm; - adottato per barriera H=3.50, si propongono irrigidimenti a "T" per un'altezza pari a 175cm 																																									
Tirafondi	<p>Si prevede l'utilizzo di 4+4 tirafondi M30 classe 10.9</p>	<p>A seguito dell'analisi strutturale del collegamento, risulta necessario l'utilizzo di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 5+5 tirafondi M30 classe 8.8 (P3) - 3+3 tirafondi M30 classe 8.8 (P11) 																																									

GENERAL CONTRACTOR 		ALTA SORVEGLIANZA 				
Relazione di confronto P.D. / P.E.	Progetto IN17	Lotto 12	Codifica Documento EI2 RO BA 56 0 0 002	Rev. A	Foglio 4 di 4	

Piastra di base	Le dimensioni della piastra di base sono 500x800x40mm.	Si adottano piastre di dimensioni pari a: - 750x750x40 (P3) - 450x750x40 (P11)
Dima recuperabile	Non si prevedono dime recuperabile per il posizionamento dei tirafondi.	Si prevede l'utilizzo di una dima recuperabile per il posizionamento dei tirafondi, prima del getto del cordolo della sezione dell'impalcato.

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.