

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. 177+339.963 A PROGR. 177+378.992
LATO SX
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			

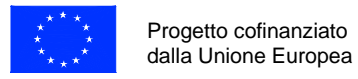
COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	OPERA/DISCIPLINA	PROGR.	REV.	FOGLIO
IN17	12	E	I2	RO	BA5900	002	A	- - - P - - -

	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	 ing. Paolo GALVANIN Albo Ingegneri Milano n. A21784 Data: 20/10/21

CIG. 8377957CD1	CUP: J41E9100000009	File: IN1712EI2ROBA5900002A.DOCX
		Cod. origine:



GENERAL CONTRACTOR 		ALTA SORVEGLIANZA 				
Relazione di confronto P.D. / P.E.	Progetto IN17	Lotto 12	Codifica Documento EI2 RO BA 59 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 59 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 muro (H barriera=2.5m, profili HEA240) della linea storica esistente Verona – Vicenza tra le progressive pk 177+339,963 e 177+378,992, tratta in cui viene affiancata a nord dal tracciato della Linea AV/AC Verona - Padova posta in corrispondenza del Primo Lotto Funzionale Verona – Bivio Vicenza.

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	Da PD, si prevedono barriere su muro della stazione di Lonigo: <table border="1" data-bbox="351 1265 949 1456"> <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>BA59-F01</td> <td>42</td> <td>BA59-F01</td> <td>42</td> <td>177+338</td> <td>177+380</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	BA59-F01	42	BA59-F01	42	177+338	177+380	MURO STAZIONE LONIGO	Si prevedono barriera su muro della stazione di Lonigo. Le progressive sono state modificate in funzione della posizione aggiornata dei muri: <table border="1" data-bbox="997 1321 1524 1512"> <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>177+339.963</td> <td>177+378.992</td> <td>Muro Stazione di Lonigo</td> </tr> </tbody> </table>	SOTTO TRATTA	FONDAZIONE			PROGRESSIVA		CORDOLO	INIZIO	FINE	TIPOLOGIA	F01	177+339.963	177+378.992	Muro Stazione di Lonigo
FONDAZIONE																																							
CODICE	LUNGHEZZA TOTALE (m)	SUDDIVISIONE TRATTI	LUNGHEZZA SINGOLI TRATTI (m)	PROGRESSIVA (km)		TIPOLOGIA																																	
				INIZIO	FINE																																		
BA59-F01	42	BA59-F01	42	177+338	177+380	MURO STAZIONE LONIGO																																	
SOTTO TRATTA	FONDAZIONE																																						
	PROGRESSIVA		CORDOLO																																				
	INIZIO	FINE	TIPOLOGIA																																				
F01	177+339.963	177+378.992	Muro Stazione di Lonigo																																				
Irrigidimenti	Nel PD, sono previsti irrigidimenti realizzati tramite piatti per un'altezza pari a 100cm.	A seguito delle analisi dinamiche svolte sul tipologico di montante: - adottato per barriera H=2.50, si propongono irrigidimenti a "T" per un'altezza pari a 75cm																																					
Tirafondi	Si prevede l'utilizzo di 4+4 tirafondi M30 classe 10.9	A seguito dell'analisi strutturale del collegamento, risulta necessario l'utilizzo di: - 4+4 tirafondi M30 classe 8.8 (P12)																																					
Piastra di base	Le dimensioni della piastra di base sono 500x800x40mm.	Si adottano piastre di dimensioni pari a: - 850x500x40 (P12)																																					

GENERAL CONTRACTOR 		ALTA SORVEGLIANZA 			
Relazione di confronto P.D. / P.E.	Progetto IN17	Lotto 12	Codifica Documento EI2 RO BA 59 0 0 002	Rev. A	Foglio 4 di 4

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.