

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. 191+222,616 A PROGR. 191+440,340
LATO SX - OPERE DI FONDAZIONE
GENERALE
Relazione di confronto P.D. / P.E.**

GENERAL CONTRACTOR		DIRETTORE LAVORI		SCALA -
IL PROGETTISTA INTEGRATORE	Consorzio Iricav Due Ing. Paolo Carmona Data: 15/09/21			

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	OPERA/DISCIPLINA	PROGR.	REV.	FOGLIO
I N 1 7	1 2	E	I 2	R O	B A 8 7 A 0	0 0 2	A	- - - P - - -

	VISTO CONSORZIO IRICAV DUE	
	Firma	Data
	Luca RANDOLFI	

Progettazione:

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	IL PROGETTISTA
A	EMISSIONE	Bartolucci <i>CB</i>	15/09/21	Alfieri <i>LA</i>	15/09/21	Galvanin <i>AG</i>	15/09/21	

CIG. 8377957CD1	CUP: J41E91000000009	File: IN1712EI2ROBA87A0002A.DOCX
		Cod. origine:



Progetto cofinanziato dalla Unione Europea

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 				
Relazione di confronto P.D. / P.E.	Progetto IN17	Lotto 12	Codifica Documento E12 RO BA 87 A 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 87 A 0 002	Rev. A	Foglio 3 di 4

1 PREMESSA

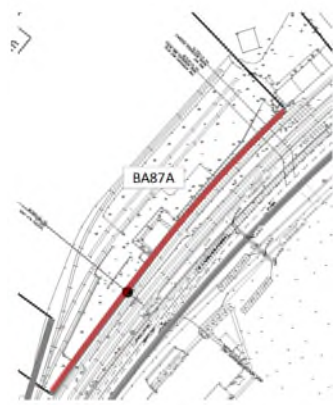

La presente relazione attesta la sostanziale rispondenza al progetto Definitivo del dimensionamento e la verifica statica delle fondazioni delle barriere antirumore su rilevato (cordoli in c.a. su micropali) da installarsi sulla linea storica esistente Verona – Vicenza tra le progressive pk 191+222,616 e 191+440,340, tratta in cui viene affiancata a sud dal tracciato della Linea AV/AC Verona - Padova posta in corrispondenza del Primo Lotto Funzionale Verona – Bivio Vicenza.

2 DESCRIZIONE DELLE MODIFICHE

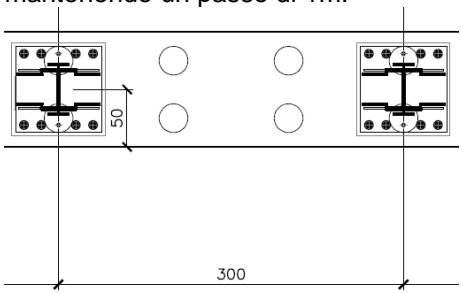
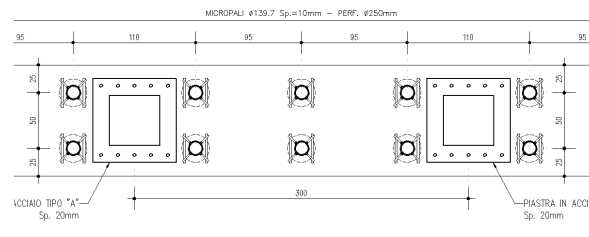
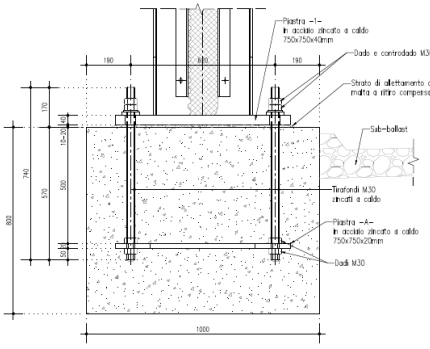
Nello sviluppo del Progetto Esecutivo, oltre ai normali studi ed approfondimenti delle problematiche dell'opera e la miglior definizione di alcuni dettagli e particolari costruttivi, tipici di tale processo, sono state apportate le seguenti variazioni e/o affinamenti rispetto al Progetto Definitivo:

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	<p>Il PD prevedeva una tratta continua di barriera, con porzione terminale in adiacenza alla stazione di Altavilla Vicentina.</p> 	<p>Per interferenze con Fabbricato esistente annesso alla stazione di Altavilla Vicentina, si propone un'interruzione del cordolo sulla sagoma dell'edificio.</p> 
Dimensioni cordolo	<p>Nel Progetto Definitivo veniva definito un cordolo di dimensioni pari a 100x60.</p>	<p>Per garantire un ancoraggio sufficiente dei tirafondi è stato necessario incrementare l'altezza del cordolo a 80cm.</p>

<p>GENERAL CONTRACTOR</p> 	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p> 				
<p>Relazione di confronto P.D. / P.E.</p>	<p>Progetto IN17</p>	<p>Lotto 12</p>	<p>Codifica Documento E12 RO BA 87 A 0 002</p>	<p>Rev. A</p>	<p>Foglio 4 di 4</p>

<p>Classe calcestruzzo per cordolo</p>	<p>Nel Progetto Definitivo era previsto l'utilizzo di calcestruzzo di classe C32/40</p>	<p>A seguito delle analisi strutturali della sezione trasversale del cordolo, è emerso che è sufficiente l'utilizzo di calcestruzzo classe C28/35.</p>
<p>Sfasamento Montante - Micropali</p>	<p>Nel Progetto Definitivo i micropali erano disposti in asse ai montanti, mantenendo un passo di 1m.</p> 	<p>Per eliminare interferenze tra testa micropali e tirafondi di collegamento, si prevede uno sfasamento dei micropali pari a 0.95m rispetto asse montante.</p> 
<p>Collegamento tirafondi</p>	<p>Si prescrivono tirafondi ammortati nello spessore del cordolo.</p>	<p>Viene inserita una piastra (sp.20mm) annegata nel cordolo alla quale i tirafondi vengono collegati attraverso l'utilizzo di dadi e controdadi.</p> <p>TIPOLOGICO TIRAFONDI M30 PER BARRIERE SU RILEVATO 1:10 (Quote in mm)</p> 
<p>Diametro e classe Tirafondi</p>	<p>Si prevede l'utilizzo di tirafondi M33 classe 10.9</p>	<p>A seguito dell'analisi strutturale del collegamento risulta sufficiente l'utilizzo di 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.