

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

INTERFERENZE IDRAULICHE ED OPERE IDRAULICHE

FORNICE IN CLS SCATOLARE 5x2,5 AL KM 10+323,00

GENERALE

Relazione di confronto P.D. / P.E.

| | | | | |
|----------------------------|---|------------------|--|------------|
| GENERAL CONTRACTOR | | DIRETTORE LAVORI | | SCALA - |
| IL PROGETTISTA INTEGRATORE | Consorzio Iricav Due ing. Paolo CARMONA Data: Giugno 2021 | | | |

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

| | | |
|--|----------------------------|-------------|
| | VISTO CONSORZIO IRICAV DUE | |
| | Firma | Data |
| | Luca RANDOLFI | Giugno 2021 |

Progettazione:

| Rev. | Descrizione | Redatto | Data | Verificato | Data | Approvato | Data | IL PROGETTISTA |
|------|-------------|---------|---------|------------|---------|-----------|---------|----------------|
| A | EMISSIONE | Rocca | 06/2021 | Guilarte | 06/2021 | Aiello | 06/2021 | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |

| | | |
|-----------------|---------------------|----------------------------------|
| CIG. 8377957CD1 | CUP: J41E9100000009 | File: IN1712EI2ROIN2100002A.DOCX |
| | | Cod. origine: |



Progetto cofinanziato dalla Unione Europea

| | | | | | |
|---|--------------------------|--|---|-------------------|--------------------------|
| <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 E I2 RO IN 21 0 0 002</p> | <p>Rev. A</p> | <p>Foglio 2 di 5</p> |

INDICE

| | | |
|---|-----------------------------------|---|
| 1 | PREMESSA..... | 3 |
| 2 | DESCRIZIONE DELLE MODIFICHE | 3 |
| 3 | CONCLUSIONI..... | 5 |

| | | | | | |
|---|--|-------------|---|-----------|------------------|
| GENERAL CONTRACTOR  | ALTA SORVEGLIANZA  | | | | |
| Relazione di confronto P.D. / P.E. | Progetto IN17 | Lotto 12 | Codifica Documento E I2 RO IN 21 0 0 002 | Rev. A | Foglio 3 di 5 |

1 PREMESSA

La presente relazione attesta la sostanziale rispondenza al progetto Definitivo ed alle eventuali prescrizioni dettate in sede di approvazione dello stesso (istruttorie Italferr allegate all'A.I., IN0D00DI2RHMD0000012A - RELAZIONE DESCRITTIVA DELLE MODIFICHE PROGETTUALI DA RECEPIRE IN FASE DI SVILUPPO DEL PE).

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:

Aspetti relativi a progettazione geotecnica

Nessuna modifica di rilievo.

Aspetti relativi alla progettazione strutturale

- Viene prevista l'eliminazione del passaggio della pista di servizio lato Binario Pari per ottemperanza a quanto prescritto dalla Modifica 5 del documento IN0D00DI2RHMD0000012A – “RELAZIONE DESCRITTIVA DELLE MODIFICHE PROGETTUALI DA RECEPIRE IN FASE DI SVILUPPO DEL PE”. Le strutture lato Binario Pari vengono modificate di conseguenza, eliminando lo scatolare sotto la pista di servizio B.P. ed accorciando i muri di imbocco lato sud.
- A seguito dell'aumento delle larghezze dei fossi di laminazione del rilevato rispetto al P.D. (per i dettagli si rimanda alla specifica relazione di confronto PD/PE), lo stradello lato B.D. risulta ad una distanza maggiore dal relativo binario. Di conseguenza, il muro intercluso lato B.D. viene allungato da 7.24 a 8.20m. Viene inoltre inserito un giunto di separazione tra scatolare e muro a U, che consente un miglior comportamento strutturale vista la diversa funzionalità delle due opere.
- La quota di estradosso delle fondazioni delle strutture viene alzata da 28.65 a 28.85 per una migliore congruenza con le quote del piano campagna. Il ricoprimento rispetto al P.F. si riduce da 2.72 a 2.43m. Di conseguenza, la lunghezza dello scatolare sotto linea AV/AC viene ridotta di 80cm.
- Per quanto riguarda lo scatolare sotto AV/AC, a seguito della revisione del calcolo, mantenendo gli spessori di PD si avrebbe un aumento di incidenza. Per evitare un eccessivo incremento di armatura, gli spessori previsti in PD vengono pertanto aumentati di 10cm.
- In considerazione dell'innalzamento delle quote dei fossi di laminazione del rilevato, la pista di servizio risulta generalmente sopraelevata rispetto al p.c. Inoltre, vista la necessità di protezione del rilevato dall'erosione, sono presenti dei gabbioni sul ciglio della pista (per i dettagli si rimanda alla

| | | | | | |
|--|---|-------------|---|-----------|------------------|
| GENERAL CONTRACTOR  | ALTA SORVEGLIANZA  | | | | |
| Relazione di confronto P.D. / P.E. | Progetto IN17 | Lotto 12 | Codifica Documento E I2 RO IN 21 0 0 002 | Rev. A | Foglio 4 di 5 |

specifica relazione di confronto PD/PE). In considerazione della differente configurazione altimetrica della pista rispetto al P.D., e in considerazione del generale innalzamento della quota delle strutture del tombino (vedi punto precedente), si sono modificate le geometrie e le lunghezze dei muri andatori. La lunghezza dei muri della rampa lato Verona si riduce da 21.07 a 19.30m, e si prevedono 2 conci anziché 3. La lunghezza dei muri della rampa lato Vicenza aumenta da 9.62 a 11.02m.

- Lo spessore del misto cementato previsto sulle rampe di scavalco della pista di servizio viene aumentato da 10 a 20cm, al fine di agevolare le operazioni di stesa dello strato e migliorare le caratteristiche di resistenza della pavimentazione.

Aspetti relativi alla progettazione idraulica

- Le tubazioni di scarico delle acque di piattaforma del rilevato RI13 non attraversano il tombino. La tubazione lato B.D. transita all'interno del tombino, confluisce con quella lato B.P. e poi scaricano le acque nell'inalveazione a valle del tombino IN1D. Questa modifica evita che le tubazioni di scarico possano ostacolare il deflusso delle acque all'interno del fornice, e semplifica le operazioni di controllo e manutenzione delle tubazioni stesse.

| | | | | | |
|---|--------------------------|--|---|-------------------|--------------------------|
| <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 E I2 RO IN 21 0 0 002</p> | <p>Rev. A</p> | <p>Foglio 5 di 5</p> |

3 CONCLUSIONI

Quanto sopra descritto garantisce al Progetto Esecutivo il mantenimento dei livelli qualitativi e prestazionali dell'opera già previsti nel Progetto Definitivo.