

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
TOMBINO SCATOLARE 3x2,5 AL KM 16+819,00
GENERALE
Relazione di confronto P.D. / P.E.**

GENERAL CONTRACTOR		DIRETTORE LAVORI		SCALA -
IL PROGETTISTA INTEGRATORE	Consorzio Iricav Due ing. Paolo CARMONA Data: Ottobre 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 3 6 0 0	0 0 2	A	- - - P - - -

	VISTO CONSORZIO IRICAV DUE	
	Firma	Data
	Luca RANDOLFI	Ottobre 2021

Progettazione:

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	IL PROGETTISTA
A	EMISSIONE	Rocca	10/2021	Guilarte	10/2021	Aiello	10/2021	 Data: Ottobre 2021

CIG. 8377957CD1	CUP: J41E9100000009	File: IN1712EI2ROIN3600002A_01.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 36 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 36 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 idraulica

- Nel Progetto Definitivo, non viene definita la funzione del tombino e la corrispettiva inalveazione lato Sud, ma solo quella lato Nord. Inoltre, nel Progetto Definitivo non vengono ricuciti i rami nord-sud ed est-ovest della diramazione dello scolo Ceresolo, interrotti dalla realizzazione del piazzale tecnologico FA06 e del rilevato RI29.

Essendo tali rami degli scoli pubblici demaniali, ne è stato discusso con il Consorzio di Bonifica Alta Pianura Veneta nella riunione del 13/09/2021, che ha espresso la necessità di ripristinare il funzionamento di questi due rami.

Il tombino IN11, in accordo con il Consorzio APV, viene quindi previsto per la ricucitura del ramo nord-sud della diramazione dello scolo Ceresolo (si rimanda alla specifica relazione di confronto PD/PE per dettagli e motivazioni), e a sud del tombino IN11, viene prevista la ricucitura del ramo Est-Ovest della diramazione dello scolo Ceresolo, che si collega al tombino IN36 in esame.

Il tombino IN36 viene quindi previsto per la ricucitura del ramo Sud-Nord non demaniale della diramazione scolo Ceresolo, collegato al ramo demaniale Est-Ovest in uscita da IN11.

Nella riunione del 13/09/2021, sono stati inoltre revisionati contestualmente con il Consorzio di Bonifica APV i verbali allegati alla Delibera CIPE relativi a tale opera. In considerazione di quanto riportato in tali verbali, dello schema idraulico concordato e sopra descritto, e della modifica apportata al tombino IN11, per il tombino IN36 si è convenuta la riduzione della sezione da doppia canna 3x2 a singola canna 3x2.5.

GENERAL CONTRACTOR 		ALTA SORVEGLIANZA 			
Relazione di confronto P.D. / P.E.	Progetto IN17	Lotto 12	Codifica Documento E I2 RO IN 36 0 0 002	Rev. A	Foglio 4 di 5

- In considerazione di quanto riportato sopra, per consentire la ricucitura della diramazione dello scolo Ceresolo, la quota di fondo dei manufatti viene approfondita da +21.02 a +20.10, e vengono di conseguenza modificate tutte le strutture. Le quote di fondo vengono stabilite in base ai rilievi celerimetrici dei fossi esistenti, e soprattutto delle tubazioni che collegano i diversi rami dello scolo Ceresolo.
- In considerazione dello schema idraulico della diramazione dello scolo Ceresolo sopra descritto, il verso di scorrimento del tombino IN36 viene previsto da sud a nord, anziché da nord a sud come previsto nel P.D.

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. e i relativi muri andatori. Inoltre, sul concio di muro lato Sud viene fissato un grigliato calpestabile per consentire lo scavalco dell'invalveazione da parte del sentiero pedonale.
- In considerazione dell'aumento dell'altezza interna e del ricoprimento sopra gli scatolari, gli spessori strutturali vengono aumentati di 10cm.
- Viene inserito un giunto di separazione tra scatolare sotto lo stradello lato B.D. e muro a U, che consente un miglior comportamento strutturale vista la diversa funzionalità delle due opere.
- 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 specifica relazione di confronto PD/PE). In considerazione della differente configurazione altimetrica della pista rispetto al P.D., per consentire lo scavalco si prevede un timpano sull'imbocco dello scatolare sotto stradello in sostituzione dei muri di sostegno andatori.
- 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.

GENERAL CONTRACTOR 		ALTA SORVEGLIANZA 			
Relazione di confronto P.D. / P.E.	Progetto IN17	Lotto 12	Codifica Documento E 12 RO IN 36 0 0 002	Rev. A	Foglio 5 di 5

3 CONCLUSIONI

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