

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 4x2 AL KM 17+276,00  
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 7 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	

CIG. 8377957CD1	CUP: J41E9100000009	File: IN1712EI2ROIN3700002A_01.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 E I2 RO IN 37 0 0 002	Rev. A	Foglio 2 di 5

## 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 37 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

- Nell'ambito del P.E., sono state ricondotte le verifiche idrauliche dell'opera. In considerazione della portata prevista per il tombino in esame, pari a quella del Progetto Definitivo, per consentire il rispetto del massimo grado di riempimento del 70%, si rende necessario un aumento della sezione interna del tombino. Rispetto al P.D., si prevede quindi una sezione 4x2 in sostituzione della sezione 3x2. Si evidenzia che per consentire un minor riempimento non risulta possibile un aumento di pendenza longitudinale in quanto, vista la notevole lunghezza delle strutture che sottopassano anche la viabilità IN35 e la relativa strada vicinale, si avrebbe una notevole perdita di quota tra gli imbocchi, impedendo di fatto il collegamento all'inalveazione esistente.
- In considerazione delle quote di scorrimento di progetto, la quota di fondo dei manufatti viene innalzata a +20.74, riducendo di conseguenza il ricoprimento sull'opera da 1.78 a 1.10m (distanza P.F.-soletta) e la lunghezza dello scatolare sotto linea AV/AC da 16.80 a 13.70m.
- 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'inalveazione da parte del sentiero pedonale.
- Visto l'aumento della larghezza interna (vedi punto precedente), gli spessori strutturali vengono aumentati di 10cm.

<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 37 0 0 002</p>	<p>Rev. A</p>	<p>Foglio 4 di 5</p>

- A seguito delle modifiche apportate nel P.E. al tracciato della viabilità IN35 (per dettagli si rimanda alla specifica relazione PD/PE), viene revisionata la suddivisione dei conci e le relative lunghezze. In corrispondenza dell'asse principale di IN35 il ricoprimento sullo scatolare diminuisce da 1.79 a 0.77m, per cui la lunghezza del concio diminuisce da 18.80 a 16.50m, e vengono inseriti dei cordoli per l'installazione di barriere Bordo Ponte. Per il concio sotto la strada vicinale, viene inserito un giunto di separazione tra scatolare e muro a U, che consente un miglior comportamento strutturale vista la diversa funzionalità delle due opere, e vengono inseriti dei cordoli per l'installazione di barriere Bordo Ponte
- A seguito dell'aumento delle larghezze dei fossi di laminazione del rilevato ferroviario 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 3.67 a 5.66m. 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.
- 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.

#### **Aspetti relativi alla progettazione idraulica**

- A seguito dell'esecuzione dei rilievi celerimetrici del fosso esistente, vengono riviste parzialmente le quote di scorrimento di progetto per il corretto raccordo a quelle esistenti.
- Rispetto al P.D., il tombino viene riposizionato spostandolo di circa 10m in direzione Vicenza, in modo tale l'imbocco sud del tombino risulti allineato con l'inalveazione esistente. La modifica consente una riduzione dell'ingombro planimetrico dell'inalveazione a sud, e il miglioramento del funzionamento idraulico evitando la doppia curva nell'inalveazione. Lato nord, l'aumento dell'ingombro dell'inalveazione ricade in una zona espropriata oggetto di mitigazioni ambientali, e non ha pertanto ricadute.

GENERAL CONTRACTOR 		ALTA SORVEGLIANZA 			
Relazione di confronto P.D. / P.E.	Progetto IN17	Lotto 12	Codifica Documento E I2 RO IN 37 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.