

COMMITTENTE:



ALTA SORVEGLIANZA:



GENERAL CONTRACTOR:



INFRASTRUTTURE FERROVIARIE STRATEGICHE DEFINITE DALLA LEGGE OBIETTIVO N. 443/01

**LINEA A.V. /A.C. TORINO – VENEZIA Tratta VERONA – PADOVA
Lotto funzionale Verona – Bivio Vicenza**

PROGETTO ESECUTIVO

LINEA DI CONTATTO

RELAZIONE SCOSTAMENTI TRA PROGETTO DEFINITIVO E PROGETTO ESECUTIVO WBS LC250

GENERAL CONTRACTOR					DIRETTORE LAVORI					Scala: -				
IL PROGETTISTA INTEGRATORE Ing. Giovanni MALAVENDA ALBO INGEGNERI PROV. DI MESSINA n. 4503 Data:					Consorzio Iricav Due Ing. Paola Carmona Data:						Valido per costruzione Data:			

COMMESSA LOTTO FASE ENTE TIPO DOC. OPERA/DISCIPLINA Progr. REV. FOGGIO

I N 1 7 1 2 E I 2 R O L C 2 5 0 0 K 0 1 B 0 0 1 P 0 0 3

	VISTO CONSORZIO SATURNO	
	Firma	Data
	A.M. DE SIMONE 	09/09/22

Progettazione :

Rev	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	IL PROGETTISTA
A	EMISSIONE	P. Gervacio	09/02/22	D. Berlusconi	09/02/22	M. Albertini	09/02/22	
B	Aggiornamento codifiche piani di elettrificazione	P. Gervacio	09/09/22	D. Berlusconi	09/09/22	M. Albertini	09/09/22	
C							Data: 09/09/22	

CIG. 8377957CD1



CUP: J41E91000000009

File: IN1712EI2ROLC2500K01B00.doc

Cod. origine:



Progetto cofinanziato dalla Unione Europea

<p>GENERAL CONTRACTOR</p> 	<p>CONSORZIO SATURNO <i>High Speed Railway Technologies</i></p>	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p> 			
<p>RELAZIONE SCOSTAMENTI TRA PROGETTO DEFINITIVO E PROGETTO ESECUTIVO WBS LC250</p>	<p>Progetto IN17</p>	<p>Lotto 12</p>	<p>Codifica Documento EI2ROLC2500K01</p>	<p>Rev. B</p>	<p>Foglio 2 di 3</p>

INDICE

SCOPO DEL DOCUMENTO 3

DESCRIZIONE DELLE MODIFICHE..... 3

GENERAL CONTRACTOR  IRICAV2	CONSORZIO SATURNO <i>High Speed Railway Technologies</i>	ALTA SORVEGLIANZA  ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE				
RELAZIONE SCOSTAMENTI TRA PROGETTO DEFINITIVO E PROGETTO ESECUTIVO WBS LC250	Progetto IN17	Lotto 12	Codifica Documento EI2ROLC2500K01	Rev. B	Foglio 3 di 3	

Scopo del documento

Il presente documento ha lo scopo di rendere tracciabili gli scostamenti del Progetto Esecutivo rispetto al Progetto Definitivo, relativamente alla WBS LC250 della linea A.V. /A.C. TORINO – VENEZIA, tratta VERONA – PADOVA -Lotto funzionale Verona – Bivio Vicenza.

Gli elaborati di riferimento sono:

- IN1712EI23PLC2500K01 – INTERFERENZA STAZIONE ALTAVILLA (WBS LC250) – PIANO DI ELETTTRIFICAZIONE 1 E 2
- IN1712EI23PLC2500K03 – INTERFERENZA STAZIONE ALTAVILLA (WBS LC250) – PIANO DI ELETTTRIFICAZIONE 3a-3b
- IN1712EI23PLC2500K05 – INTERFERENZA STAZIONE ALTAVILLA (WBS LC250) – PIANO DI ELETTTRIFICAZIONE 4
- IN1712EI23PLC2500K07 – INTERFERENZA STAZIONE ALTAVILLA (WBS LC250) – PIANO DI ELETTTRIFICAZIONE 5

Descrizione delle modifiche

Il piano di elettrificazione ha subito delle modifiche rispetto a quanto previsto in progetto definitivo per rispondere alle richieste di DOIT/RFI/GC ricevute nelle riunioni di interfaccia intercorse e per ottimizzare alcune lavorazioni civili.

In particolare:

- è stato richiesto da DOIT/RFI di salvaguardare il Tronco di Sezionamento di chiusura della stazione lato Verona situato tra la pk 190+384 e la pk 190+534 .
Tale soluzione deroga l'indicazione di utilizzo di travi in caso di interasse tra Linea Storica e AV inferiore a 7.60 m. Tuttavia la committenza ha ritenuto accettabile la soluzione, in quanto trattasi di intervento puntuale utile a mantenere lo stato di fatto di recente realizzazione.
- Altra zona di rilevante importanza in termini di modifiche sostanziali è relativa alla fascia compresa tra la trave esistente 65-66 al Portale d'Ormeggio esistente 109-110 (da pk 191+619 a pk 192+319).
Per questioni di ingombri limitati, spazi di lavoro esigui e difficoltà di accesso alle aree di intervento, il GC ha proposto di mantenere i sostegni esistenti delle travi e i relativi blocchi di fondazione del binario dispari della Linea storica.
Questa scelta comporterà nelle fasi successive la demolizione della trave esistente e del sostegno dal lato opposto a favore di nuovi sostegni LSU22b nuovi e relativa trave MEC più corta.
- Al fine di facilitare le lavorazioni di realizzazione dei plinti e per poter procedere con i lavori anche durante l'esercizio ferroviario, sono stati apportati, laddove possibile, degli incrementi puntuali alle DR previste da progetto definitivo.