

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
RILEVATI
RILEVATO FERROVIARIO DAL KM 22+748,51 AL KM 23+537,82
GENERALE
Relazione di confronto P.D. / P.E.**

GENERAL CONTRACTOR		DIRETTORE LAVORI		SCALA -
IL PROGETTISTA INTEGRATORE	Consorzio Iricav Due ing. Paolo CARMONA Data: Ottobre 201			

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	OPERA/DISCIPLINA	PROGR.	REV.	FOGLIO
I N 1 7	1 2	E	I 2	R O	R I 3 6 E 0	0 0 3	A	- - - P - - -

	VISTO CONSORZIO IRICAV DUE	
	Firma	Data
	Luca RANDOLFI	Ottobre 201

Progettazione:

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	IL PROGETTISTA
A	EMISSIONE	Rocca 	10/2021	Guilarte 	10/2021	Aiello 	10/2021	 Il Responsabile (Dott. Ing. V. Aiello) ALBO PROVINCIALE INGEGNERI VERONA Sezione N. 1553 Data: Ottobre 201

CIG. 8377957CD1	CUP: J41E9100000009	File: IN1712EI2RORI36E0003A_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 RI 36 E 0 003</p>	<p>Rev. A</p>	<p>Foglio 2 di 6</p>

INDICE

1	PREMESSA.....	3
2	DESCRIZIONE DELLE MODIFICHE	3
3	CONCLUSIONI.....	6

GENERAL CONTRACTOR 		ALTA SORVEGLIANZA 			
Relazione di confronto P.D. / P.E.	Progetto IN17	Lotto 12	Codifica Documento E I2 RO RI 36 E 0 003	Rev. A	Foglio 3 di 6

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., IN0D00D12RHMD0000012A - 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 alla progettazione geotecnica

Per tali aspetti si rimanda alla relazione IN1712EI2RORI36E0002.

Aspetti relativi alla progettazione ferroviaria

1. Per quanto riguarda i muri di sostegno denominati Muro 2 e Muro 3, vengono posizionati a 5m dall'asse dei binari, al fine di consentire l'inserimento di canalette per lo smaltimento acque esterne alla piattaforma (vedi successivo punto 4).
2. Il cordolo di sommità dei 3 muri, nei tratti dove sono previste le barriere antirumore, viene previsto di dimensioni pari a 1.0x1.0m, mantenendo quindi la sezione del cordolo di fondazione delle B.A. per i tratti in rilevato.
3. In considerazione della posizione sopraelevata dei fossi di laminazione e dello stradello di servizio (vedi punto successivo), il gabbione previsto alla base delle scarpate del rilevato viene spostato esternamente al fosso o alla pista di servizio, in modo da garantire adeguata protezione anche al rilevato del fosso o stradello. Sulla parte piana tra la base della scarpata e il fosso di laminazione, viene disposto un materasso tipo Reno orizzontale di larghezza 1m.

Aspetti relativi all'idraulica di piattaforma

4. Nel Progetto Definitivo, per quanto riguarda il tratto di rilevato dal sottovia SL20 a fine intervento, non viene definito il sistema di smaltimento delle acque di piattaforma nel tratto corrispondente ai muri di sostegno previsti su entrambi i lati della linea. Viene previsto solamente lo smaltimento delle acque lato Binario Dispari dal sottovia SL20 al km 23+250, raccolte da un fosso di laminazione. Le acque vengono poi recapitate mediante una tubazione DN800 in una canaletta 60x60 al piede del Muro 3 lato binario Pari, e convogliate nel Canale Dugaletto.

GENERAL CONTRACTOR 		ALTA SORVEGLIANZA 			
Relazione di confronto P.D. / P.E.	Progetto IN17	Lotto 12	Codifica Documento E I2 RO RI 36 E 0 003	Rev. A	Foglio 4 di 6

Nel presente P.E., vengono pertanto apportate le seguenti modifiche:

- Sul lato Binario Dispari, per il tratto dal sottopasso SL20 all'inizio del muro di sostegno lato B.D., viene previsto un fosso di laminazione con pendenza verso Verona, esteso fino al sottopasso in quanto le rampe di scavalco della pista di servizio vengono eliminate (vedi relativo punto). Analogamente, anche sul lato Binario Pari viene prevista la medesima sistemazione. Le acque raccolte dal fosso lato B.D. vengono quindi recapitate nel fosso di laminazione mediante la tubazione DN800 prevista in P.D., ricollocata al km 23+069 in posizione adiacente al sottopasso SL20. Le acque vengono poi smaltite nel vicino Canale Dugaletto deviato, anziché essere recapitate al km 23+537 come previsto nel P.D.
 - Per i tratti di linea corrispondenti al Muro 2 e Muro 3, per garantire lo smaltimento delle acque, viene inserita una canaletta rettangolare in cls su ciascun lato della piattaforma, che convoglia le acque nei fossi di laminazione del successivo rilevato RI37.
 - Per i tratti di linea in corrispondenza del Muro 1 e 2, viene inserita una canaletta semicircolare al piede del muro di sostegno per allontanare le acque scaricate dai barbacani. In particolare, per quanto riguarda il Muro 2 la canaletta viene fatta scaricare nel Canale Dugaletto.
5. Nel Progetto Definitivo, per quanto riguarda il tratto in corrispondenza del Muro 1, non viene definito il sistema di smaltimento delle acque di piattaforma lato Binario Dispari. Nel presente P.E., in considerazione della ridotta lunghezza del muro, pari a circa 50m, viene inserito un pluviale a metà del tratto di muro, per consentire lo scarico delle acque che vengono recapitate nel fosso di laminazione adiacente mediante canaletta semicircolare.
 6. Nel P.D. la quota che viene prevista per gli scarichi delle acque di piattaforma all'interno del tombino IN81, che deve risultare superiore al tirante idraulico all'interno del tombino stesso, non risulta compatibile con le quote di scorrimento dei fossi di laminazione afferenti, che sono al di sotto del piano campagna. Nel presente P.E., i fossi di laminazione vengono pertanto riposizionati altimetricamente in modo che risultino compatibili con le quote di scarico all'interno dei tombini. Tale modifica comporta generalmente un innalzamento delle quote di scorrimento dei fossi, che risultano pertanto sopraelevati rispetto al piano campagna.
 7. In considerazione della modifica dell'impostazione altimetrica dei fossi di laminazione descritta al punto precedente, sono state revisionate le dimensioni di alcuni fossi privilegiando l'aumento della dimensione orizzontale rispetto a quella verticale, in modo tale da ridurre il più possibile l'altezza del rilevato che sostiene il fosso e l'eventuale pista di servizio ad esso adiacente.
 8. Le dimensioni dei fossi di laminazione, oltre a quanto descritto al punto precedente, sono state revisionate anche a seguito dell'aggiornamento dei dati pluviometrici, che rispetto al P.D. conducono generalmente ad un aumento delle dimensioni.

GENERAL CONTRACTOR 		ALTA SORVEGLIANZA 			
Relazione di confronto P.D. / P.E.	Progetto IN17	Lotto 12	Codifica Documento E I2 RO RI 36 E 0 003	Rev. A	Foglio 5 di 6

Aspetti relativi alla progettazione stradale (piste di servizio e accessi)

9. Per ottemperanza a quanto prescritto dalla Modifica 5 del documento IN0D00DI2RHMD0000012A – “RELAZIONE DESCRITTIVA DELLE MODIFICHE PROGETTUALI DA RECEPIRE IN FASE DI SVILUPPO DEL PE”, il tratto di pista di servizio carrabile lato Binario Pari che si sviluppa dal km 22+539 fino al sottovia SL20 viene eliminato. A seguito di tale modifica, vengono di conseguenza eliminate anche le piazzole di incrocio presenti su tale tratto, e le rampe di scavalco dello stradello sul sottopasso SL20.

10. Per ottemperanza a quanto prescritto dalla Modifica 5 del documento IN0D00DI2RHMD0000012A – “RELAZIONE DESCRITTIVA DELLE MODIFICHE PROGETTUALI DA RECEPIRE IN FASE DI SVILUPPO DEL PE”, il tratto di pista di servizio carrabile lato Binario Dispari che si sviluppa dal sottovia SL20 al km 23+243, dove ha inizio il muro di sostegno, viene sostituito con un sentiero pedonale di larghezza 1.50m, avente la medesima pavimentazione. A seguito di tale modifica, vengono di conseguenza eliminate anche le rampe di scavalco dello stradello sul sottopasso SL20, e viene inserita una piazzola di manovra al km 23+041.

GENERAL CONTRACTOR 		ALTA SORVEGLIANZA 			
Relazione di confronto P.D. / P.E.	Progetto IN17	Lotto 12	Codifica Documento E I2 RO RI 36 E 0 003	Rev. A	Foglio 6 di 6

3 CONCLUSIONI

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