

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 24+368.00 AL KM 24874.95
GENERALE
RELAZIONE TECNICA GENERALE**

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	R	I	3	9	0	0	0	0	1	A	-	-	-	P	-	-	-
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

	VISTO CONSORZIO IRICAV DUE	
	Firma Luca RANDOLFI	Data Ottobre 2021

Progettazione:

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	
A	EMISSIONE	Russillo 	15/10/2021	Gardani 	15/10/2021	Galvanin 	15/10/2021	

CIG. 8377957CD1	CUP: J41E91000000009	File: IN1712EI2RORI3900001A.DOCX
		Cod. origine:



Progetto cofinanziato dalla Unione Europea

GENERAL CONTRACTOR 		ALTA SORVEGLIANZA 			
RELAZIONE TECNICA GENERALE	Progetto IN17	Lotto 12	Codifica Documento E12RORI3900001	Rev. A	Foglio 2 di 6

INDICE

1	DESCRIZIONE GENERALE	3
2	SEZIONE TIPO RILEVATO.....	3
2.1	Piattaforma ferroviaria	3
2.2	Subballast e supercompattato	4
2.3	Corpo rilevato.....	4
2.4	Zone di transizione opere d'arte-rilevato	4
3	VIABILITA' INTERFERENTI.....	4
4	OPERE IDRAULICHE INTERFERENTI.....	4
5	BARRIERE ANTIRUMORE	5
6	OPERE D'ARTE LUNGO LINEA.....	5
7	PIAZZALI TECNOLOGICI	5
8	PIAZZOLE PER APPARATI TECNOLOGICI	5
9	ACCESSIBILITA' ALLA LINEA.....	5
10	ELENCO ELABORATI DI RIFERIMENTO	6

GENERAL CONTRACTOR 		ALTA SORVEGLIANZA 			
RELAZIONE TECNICA GENERALE	Progetto IN17	Lotto 12	Codifica Documento E12RORI3900001	Rev. A	Foglio 3 di 6

1 DESCRIZIONE GENERALE

La presente relazione riguarda l'intervento di realizzazione del rilevato ferroviario denominato RI39, facente parte della linea LINEA AV/AC TORINO – VENEZIA tratta VERONA – PADOVA, lotto funzionale Verona – Bivio Vicenza, e avente le seguenti caratteristiche:

WBS:	RI39
Progressiva iniziale:	Km 24+368.00 (P)
Progressiva finale:	Km 24+874.95 (P)
Lunghezza:	m 506.95 (P)
Ubicazione:	San Bonifacio (VR)
Rilevato/trincea precedente:	Rilevato RI38
Rilevato/trincea successivo:	Rilevato VI06
Altezza massima rilevato:	6.50 m (distanza P.F.-piano campagna)

Per i dettagli relativi al tracciamento, si rimanda agli specifici tabulati di calcolo:

- IN1710E12TTIF0000002A "TABULATO PLANIMETRICO DI TRACCIAMENTO"
- IN1810E13TTIF0000003A "TABULATO ALTIMETRICO DI TRACCIAMENTO"

2 SEZIONE TIPO RILEVATO

2.1 Piattaforma ferroviaria

Il piano di regolamento o piattaforma ferroviaria è la parte del corpo stradale su cui poggia la massicciata e, pertanto, corrisponde alla superficie superiore dello strato di sub-ballast.

Le parti laterali della piattaforma, lasciate scoperte dalla massicciata, costituiscono la base d'appoggio dei vari arredi per gli impianti tecnologici (canaletta passacavi, pali T.E., basamenti vari, ecc.), per lo smaltimento delle acque e per la manutenzione. La conformazione del piano di regolamento è "a schiena d'asino" con pendenza uniforme (da linea di colmo a cigli superiori del corpo stradale) $p = 3\%$, per una larghezza totale della piattaforma di 13.10m (interasse = 4.50 m).

Ai lati della piattaforma, sono presenti un cordolo bituminoso di 8x8cm per il contenimento delle acque meteoriche nei tratti intermedi tra un embrice e l'altro, sul lato relativo al binario pari, ed una canaletta in cls, sul lato relativo al binario dispari in affiancamento alla linea storica, per la raccolta delle acque meteoriche.

Quando l'interasse di progetto è pari a 4,50 m, il valore di progetto del pacchetto della sovrastruttura, ovvero lo spessore di progetto tra il piano del ferro ed il piano della piattaforma ferroviaria, misurato in corrispondenza della mezzeria della rotaia più bassa (nei tratti rettilinei a doppio binario la rotaia più bassa di ciascun binario è quella

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 				
RELAZIONE TECNICA GENERALE	Progetto IN17	Lotto 12	Codifica Documento E12RORI3900001	Rev. A	Foglio 4 di 6

interna in prossimità dell'intervista), è pari a $s = 76,7$ cm, di cui 36,6 cm rappresentano lo spessore della sola massicciata, misurato tra il lembo inferiore della traversa in c.a.p. e la piattaforma ferroviaria, mentre nei tratti in curva, (la rotaia bassa di ciascun binario è quella più vicina al centro della curva stessa) è pari a $s = 76,6$ cm, di cui 35,2 cm rappresentano lo spessore della sola massicciata.

L'intersezione fra i due piani costituenti la schiena d'asino è detta "linea di colmo" o "monta", la quale è sempre parallela all'andamento dell'asse ferroviario.

2.2 Subballast e supercompattato

La pavimentazione della piattaforma ferroviaria è costituita dai seguenti due strati:

- sub-ballast: è lo strato in conglomerato bituminoso di spessore 12cm interposto tra la piattaforma ferroviaria ed il ballast. Il piano del sub-ballast è a quota -0.767 dal piano del ferro in corrispondenza delle rotaie interne in rettilineo, ed a -0,764 di quella più bassa in presenza di curve (interbinario 4,50 m).
- strato supercompattato: è lo strato che costituisce il piano di posa del sub-ballast. Viene realizzato con uno strato di terreno fortemente compattato, di spessore finito di 30 cm.

Entrambi gli spessori seguono la pendenza trasversale della piattaforma ferroviaria.

2.3 Corpo rilevato

Il corpo rilevato è costituito dalla sovrapposizione di terre naturali per l'appoggio della sovrastruttura ferroviaria, posta a quota superiore del piano campagna.

Per la realizzazione del rilevato è previsto uno scotico dello spessore di 50 cm, il cui riempimento verrà effettuato con idoneo materiale da rilevato, e con pendenza a schiena d'asino del 3% (4% per rilevati con altezza superiore a 4m). Il riempimento dello scotico costituisce il piano di posa del successivo strato anticapillare di spessore 50cm, posto al di sopra con la medesima pendenza.

Al di sopra dello strato anticapillare, viene quindi eseguito per strati il corpo del rilevato.

Le scarpate del rilevato presentano una pendenza 2/3 ($p = 0,6667$), e sono ricoperte mediante stesa di uno strato di spessore 30 cm di terreno vegetale, onde consentirne l'inerbimento.

Per i rilevati di altezza superiore a 6m (distanza da piattaforma a p.c.), è prevista la realizzazione di una banca intermedia di larghezza 2m, ubicata a 6m di distanza dalla quota della piattaforma.

2.4 Zone di transizione opere d'arte-rilevato

A ridosso dei manufatti scatolari e delle opere idrauliche minori, dove la distanza tra piano ferro ed estradosso soletta superiore è inferiore a 2.50m, si prevede la realizzazione di zone di transizione tali da garantire una rigidità del sottofondo crescente nel passaggio tra rilevato e opera d'arte.

3 VIABILITA' INTERFERENTI

Non sono presenti viabilità interferenti con la realizzazione del rilevato in oggetto. La wbs NV53-Prolungamento strada Porcilana si sviluppa parallelamente all' wbs oggetto della presente relazione, per tutta la sua lunghezza.

4 OPERE IDRAULICHE INTERFERENTI

Si riportano di seguito le opere idrauliche interferenti nella realizzazione del rilevato in oggetto.

WBS	Progressiva	Descrizione
IN49	24+369.16	Tombino 4.0x2.0 m

GENERAL CONTRACTOR 		ALTA SORVEGLIANZA 			
RELAZIONE TECNICA GENERALE	Progetto IN17	Lotto 12	Codifica Documento EI2RORI3900001	Rev. A	Foglio 5 di 6

5 BARRIERE ANTIRUMORE

Lungo il rilevato in oggetto, è prevista la realizzazione dei seguenti tratti di barriera antirumore:

WBS	Progressiva inizio (P)	Progressiva fine (P)	Lato
BA44	24+220.00	24+547.00	Binario Dispari
BA45	24+547.00	24+874.05	Binario Dispari

Le barriere sono costituite da montanti in acciaio con pannelli fonoassorbenti, e nei tratti in rilevato vengono installate su cordoli in c.a. con fondazione su pali trivellati, realizzati all'esterno della piattaforma ferroviaria ferroviaria.

Per i dettagli costruttivi delle barriere antirumore e dei relativi cordoli di fondazione, si rimanda agli specifici elaborati progettuali.

6 OPERE D'ARTE LUNGO LINEA

Non sono presenti opere d'arte lungo la linea del rilevato in oggetto.

7 PIAZZALI TECNOLOGICI

Sul rilevato ferroviario in esame non sono previsti piazzali tecnologici.

8 PIAZZOLE PER APPARATI TECNOLOGICI

Sul rilevato ferroviario in esame non sono previsti piazzali tecnologici.

9 ACCESSIBILITA' ALLA LINEA

Lo stradello carrabile di servizio è accessibile dalla viabilità esistente grazie ad un accesso, ubicato alla pk 24+609.30. Lo stradello collega fa il giro intorno la spalla del VI06, collegando la parte nord e sud della wbs in esame. Per assicurare la manovra dei mezzi gommati, lo stradello di servizio è inoltre dotato di opportune piazzole di manovra 20 x 10 m e piazzole di scambio 10 x 6 m, ubicate:

- Piazzola si manovra Km 24+762.17 lato binario pari
- Piazzola si scambio Km 24+812.00 lato binario dispari

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 				
RELAZIONE TECNICA GENERALE	Progetto IN17	Lotto 12	Codifica Documento EI2RORI3900001	Rev. A	Foglio 6 di 6

10 ELENCO ELABORATI DI RIFERIMENTO

CODIFICA													WBS	DESCRIZIONE				
IN17	1	2	E	I	2	E	E	R	I	3	9	0	0	0	0	1	RILEVATO FERROVIARIO DAL KM 24+368,06 AL KM 24+874,95	ELENCO ELABORATI
IN17	1	2	E	I	2	R	O	R	I	3	9	0	0	0	0	1	RILEVATO FERROVIARIO DAL KM 24+368,06 AL KM 24+874,95	RELAZIONE TECNICA GENERALE
IN17	1	2	E	I	2	R	O	R	I	3	9	0	0	0	0	3	RILEVATO FERROVIARIO DAL KM 24+368,06 AL KM 24+874,95	RELAZIONE DI CONFRONTO PD/PE
IN17	1	2	E	I	2	P	8	R	I	3	9	0	0	0	0	1	RILEVATO FERROVIARIO DAL KM 24+368,06 AL KM 24+874,95	PLANIMETRIA STATO DI FATTO
IN17	1	2	E	I	2	P	8	R	I	3	9	0	0	0	0	2	RILEVATO FERROVIARIO DAL KM 24+368,06 AL KM 24+874,95	PLANIMETRIA DI PROGETTO
IN17	1	2	E	I	2	F	7	R	I	3	9	0	0	0	0	1	RILEVATO FERROVIARIO DAL KM 24+368,06 AL KM 24+874,95	PROFILO LONGITUDINALE
IN17	1	2	E	I	2	W	Z	R	I	3	9	0	0	0	0	1	RILEVATO FERROVIARIO DAL KM 24+368,06 AL KM 24+874,95	SEZIONI TIPO E PARTICOLARI
IN17	1	2	E	I	2	W	9	R	I	3	9	0	0	0	0	1	RILEVATO FERROVIARIO DAL KM 24+368,06 AL KM 24+874,95	SEZIONI TRASVERSALI - TAV. 1
IN17	1	2	E	I	2	W	9	R	I	3	9	0	0	0	0	2	RILEVATO FERROVIARIO DAL KM 24+368,06 AL KM 24+874,95	SEZIONI TRASVERSALI - TAV. 2
IN17	1	2	E	I	2	W	9	R	I	3	9	0	0	0	0	3	RILEVATO FERROVIARIO DAL KM 24+368,06 AL KM 24+874,95	SEZIONI TRASVERSALI - TAV. 3
IN17	1	2	E	I	2	W	9	R	I	3	9	0	0	0	0	4	RILEVATO FERROVIARIO DAL KM 24+368,06 AL KM 24+874,95	SEZIONI TRASVERSALI - TAV. 4
IN17	1	2	E	I	2	W	9	R	I	3	9	0	0	0	0	5	RILEVATO FERROVIARIO DAL KM 24+368,06 AL KM 24+874,95	SEZIONI TRASVERSALI - TAV. 5
IN17	1	2	E	I	2	T	T	R	I	3	9	0	0	0	0	1	RILEVATO FERROVIARIO DAL KM 24+368,06 AL KM 24+874,95	TABULATI MOVIMENTI TERRA
IN17	1	2	E	I	2	R	I	R	I	3	9	0	4	0	0	1	RILEVATO FERROVIARIO DAL KM 24+368,06 AL KM 24+874,95	RELAZIONE IDRAULICA SMALTIMENTO ACQUE
IN17	1	2	E	I	2	P	Z	R	I	3	9	0	4	0	0	1	RILEVATO FERROVIARIO DAL KM 24+368,06 AL KM 24+874,95	PLANIMETRIA IDRAULICA E SEZIONI DI SCARICO