

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 SECONDA VARIANTE DAL KM 182+974.76 AL KM
183+777.70
GENERALE
RELAZIONE TECNICA GENERALE**

GENERAL CONTRACTOR		DIRETTORE LAVORI		SCALA
IL PROGETTISTA INTEGRATORE	Consorzio Iricav Due ing. Paolo Carcoma Data: Giugno 2022			-
Ing. Giovanni MALAVENDA ALBO INGEGNERI PROV. DI MESSINA n. 4503 Data: Giugno 2022				

COMMESSA LOTTO FASE ENTE TIPO DOC. OPERA/DISCIPLINA PROGR. REV. FOGLIO

I N 1 7 1 2 E I 2 R O R I 6 4 C 0 0 0 1 B - - - P - - -

	VISTO CONSORZIO IRICAV DUE	
	Firma	Data
	Ing Alberto Levorato 	Giugno 2022

Progettazione:

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	
A	EMISSIONE	Russillo	23/04/21	Gardani	23/04/21	Galvanin	23/04/21	
B	SPOSTAMENTO SL12	Russillo 	Giugno 2022	Gardani 	Giugno 2022	Galvanin 	Giugno 2022	

CIG. 8377957CD1 CUP: J41E91000000009 File: IN1712EI2RORI64C0001B.DOCX
Cod. origine:



Progetto cofinanziato
dalla Unione Europea

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 				
RELAZIONE TECNICA GENERALE	Progetto IN17	Lotto 12	Codifica Documento E12RORI64C0001	Rev. B	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.....	5
4	OPERE IDRAULICHE INTERFERENTI.....	5
5	BARRIERE ANTIRUMORE	5
6	PIAZZALI TECNOLOGICI	5
7	PIAZZOLE PER APPARATI TECNOLOGICI	5
8	ACCESSIBILITA' ALLA LINEA.....	6
9	ELENCO ELABORATI DI RIFERIMENTO	6

GENERAL CONTRACTOR 		ALTA SORVEGLIANZA 			
RELAZIONE TECNICA GENERALE	Progetto IN17	Lotto 12	Codifica Documento EI2RORI64C0001	Rev. B	Foglio 3 di 6

1 DESCRIZIONE GENERALE

La presente relazione riguarda l'intervento di realizzazione del rilevato ferroviario denominato RI64C, facente parte della linea LINEA AV/AC TORINO – VENEZIA tratta VERONA – PADOVA, lotto funzionale Verona – Bivio Vicenza, e avente le seguenti caratteristiche:

WBS:	RI64C
Progressiva iniziale:	Km 182+974.76 (P)
Progressiva finale:	Km 183+777.70 (P)
Lunghezza:	m 802.94 (P)
Ubicazione:	Comune di Montebello Vicentino (VI)
Rilevato/trincea precedente:	-
Rilevato/trincea successivo:	Viadotto VI10B
Altezza massima rilevato:	11.20 m (distanza P.F.-piano campagna)

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

- IN1710EI2TTIF0000002A "TABULATO PLANIMETRICO DI TRACCIAMENTO"
- IN1810EI3TTIF0000003A "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 12.70m (interasse = 4.00 m).

Ai lati della piattaforma, sono presenti due cordoli bituminosi di 8x8cm per il contenimento delle acque meteoriche nei tratti intermedi tra un embrice e l'altro.

Quando l'interasse di progetto è pari a 4,00 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 mezzera 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 EI2RORI64C0001	Rev. B	Foglio 4 di 6

interna in prossimità dell'intervista), è pari a $s = 77,0$ cm, di cui 35,8 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.

Il rilevato in oggetto costituisce il primo rilevato della 2^a Variante della Linea Storica Milano-Venezia, compresa tra pk 182+974.762 e 188+847.221, che ha la funzione di deviare verso nord il tracciato attuale della ferrovia, in modo da consentire alla linea AV/AC, ubicata a sud, di occupare la sede esistente della L.S..

Nel tratto in esame, l'inizio della Variante ha origine all'interno della stazione di Montebello, le piattaforme delle due linee ferroviarie non sono pertanto in stretto affiancamento, e il tracciato altimetrico della linea AV/AC e della variante della L.S. lungo tutto lo sviluppo del rilevato sono indipendenti.

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 -0.770 dal piano del ferro in corrispondenza delle rotaie interne in rettilineo, ed a -0,766 di quella più bassa in presenza di curve (interbinario 4,20 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.

Nei tratti in stretto affiancamento alla linea storica, oltre allo scotico del piano di posa, è prevista una gradonatura di ammorsamento da eseguire sulla scarpata del rilevato esistente, con gradoni di altezza massima 50cm.

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 rigidezza del sottofondo crescente nel passaggio tra rilevato e opera d'arte.

GENERAL CONTRACTOR 		ALTA SORVEGLIANZA 			
RELAZIONE TECNICA GENERALE	Progetto IN17	Lotto 12	Codifica Documento EI2RORI64C0001	Rev. B	Foglio 5 di 6

3 VIABILITA' INTERFERENTI

Si riportano di seguito le viabilità interferite dalla realizzazione del rilevato in oggetto, e le relative opere d'arte:

WBS	Progressiva	Descrizione
SL12	183+581.54	Nuovo Sottovia

4 OPERE IDRAULICHE INTERFERENTI

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

WBS	Progressiva	Descrizione
IN60	183+235.82	Attraversamento scatolare
IN60	183+283.00	Doppio Microtunneling

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
BA76	182+975.570	183+434.750	Binario Dispari
BA77	183+075.959	183+352.623	Binario Pari

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 di BA76-BA77.

6 PIAZZALI TECNOLOGICI

Sul rilevato ferroviario in esame non sono previsti piazzali tecnologici.

7 PIAZZOLE PER APPARATI TECNOLOGICI

Sul rilevato ferroviario in esame non sono previste le piazzole per apparati tecnologici.

GENERAL CONTRACTOR 		ALTA SORVEGLIANZA 				
RELAZIONE TECNICA GENERALE		Progetto IN17	Lotto 12	Codifica Documento EI2RORI64C0001	Rev. B	Foglio 6 di 6

8 ACCESSIBILITA' ALLA LINEA

Lo stradello di servizio è accessibile dalla viabilità esistente grazie a cancelli ricavati nella recinzione, in particolare mediante il cancello ubicato alla pk 183+529.44.

Per assicurare la manovra dei mezzi gommati, lo stradello di servizio è inoltre dotato di opportune piazzole d'inversione di dimensioni 20 x 10 m, ubicate ad opportuna distanza, e di piazzole di scambio di dimensioni 10 x 6 m.

- Piazzola di inversione Km 183+299.79 lato binario dispari
- Piazzola di inversione Km 183+600.29 lato binario dispari

9 ELENCO ELABORATI DI RIFERIMENTO

CODIFICA													WBS	DESCRIZIONE				
IN17	1	2	E	I	2	E	E	R	I	6	4	C	0	0	0	1	RILEVATO FERROVIARIO SECONDA VARIANTE DAL KM 182+974.76 AL KM 183+777.70	ELENCO ELABORATI
IN17	1	2	E	I	2	R	O	R	I	6	4	C	0	0	0	1	RILEVATO FERROVIARIO SECONDA VARIANTE DAL KM 182+974.76 AL KM 183+777.70	RELAZIONE TECNICA GENERALE
IN17	1	2	E	I	2	R	O	R	I	6	4	C	0	0	0	3	RILEVATO FERROVIARIO SECONDA VARIANTE DAL KM 182+974.76 AL KM 183+777.70	RELAZIONE DI CONFRONTO PD/PE
IN17	1	2	E	I	2	P	8	R	I	6	4	C	0	0	0	1	RILEVATO FERROVIARIO SECONDA VARIANTE DAL KM 182+974.76 AL KM 183+777.70	PLANIMETRIA STATO DI FATTO - TAV. 1
IN17	1	2	E	I	2	P	8	R	I	6	4	C	0	0	0	2	RILEVATO FERROVIARIO SECONDA VARIANTE DAL KM 182+974.76 AL KM 183+777.70	PLANIMETRIA STATO DI FATTO - TAV. 2
IN17	1	2	E	I	2	P	8	R	I	6	4	C	0	0	0	3	RILEVATO FERROVIARIO SECONDA VARIANTE DAL KM 182+974.76 AL KM 183+777.70	PLANIMETRIA STATO DI FATTO - TAV. 3
IN17	1	2	E	I	2	P	8	R	I	6	4	C	0	0	0	4	RILEVATO FERROVIARIO SECONDA VARIANTE DAL KM 182+974.76 AL KM 183+777.70	PLANIMETRIA DI PROGETTO - TAV.1
IN17	1	2	E	I	2	P	8	R	I	6	4	C	0	0	0	5	RILEVATO FERROVIARIO SECONDA VARIANTE DAL KM 182+974.76 AL KM 183+777.70	PLANIMETRIA DI PROGETTO - TAV. 2
IN17	1	2	E	I	2	P	8	R	I	6	4	C	0	0	0	6	RILEVATO FERROVIARIO SECONDA VARIANTE DAL KM 182+974.76 AL KM 183+777.70	PLANIMETRIA DI PROGETTO - TAV. 3
IN17	1	2	E	I	2	F	7	R	I	6	4	C	0	0	0	1	RILEVATO FERROVIARIO SECONDA VARIANTE DAL KM 182+974.76 AL KM 183+777.70	PROFILO LONGITUDINALE
IN17	1	2	E	I	2	W	Z	R	I	6	4	C	0	0	0	1	RILEVATO FERROVIARIO SECONDA VARIANTE DAL KM 182+974.76 AL KM 183+777.70	SEZIONI TIPO E PARTICOLARI
IN17	1	2	E	I	2	W	9	R	I	6	4	C	0	0	0	1	RILEVATO FERROVIARIO SECONDA VARIANTE DAL KM 182+974.76 AL KM 183+777.70	SEZIONI TRASVERSALI - TAV. 1
IN17	1	2	E	I	2	W	9	R	I	6	4	C	0	0	0	2	RILEVATO FERROVIARIO SECONDA VARIANTE DAL KM 182+974.76 AL KM 183+777.70	SEZIONI TRASVERSALI - TAV. 2
IN17	1	2	E	I	2	W	9	R	I	6	4	C	0	0	0	3	RILEVATO FERROVIARIO SECONDA VARIANTE DAL KM 182+974.76 AL KM 183+777.70	SEZIONI TRASVERSALI - TAV. 3
IN17	1	2	E	I	2	W	9	R	I	6	4	C	0	0	0	4	RILEVATO FERROVIARIO SECONDA VARIANTE DAL KM 182+974.76 AL KM 183+777.70	SEZIONI TRASVERSALI - TAV. 4
IN17	1	2	E	I	2	W	9	R	I	6	4	C	0	0	0	5	RILEVATO FERROVIARIO SECONDA VARIANTE DAL KM 182+974.76 AL KM 183+777.70	SEZIONI TRASVERSALI - TAV. 5
IN17	1	2	E	I	2	W	9	R	I	6	4	C	0	0	0	6	RILEVATO FERROVIARIO SECONDA VARIANTE DAL KM 182+974.76 AL KM 183+777.70	SEZIONI TRASVERSALI - TAV. 6
IN17	1	2	E	I	2	W	9	R	I	6	4	C	0	0	0	7	RILEVATO FERROVIARIO SECONDA VARIANTE DAL KM 182+974.76 AL KM 183+777.70	SEZIONI TRASVERSALI - TAV. 7
IN17	1	2	E	I	2	T	T	R	I	6	4	C	0	0	0	1	RILEVATO FERROVIARIO SECONDA VARIANTE DAL KM 182+974.76 AL KM 183+777.70	TABULATO MOVIMENTI TERRA
IN17	1	2	E	I	2	R	I	R	I	6	4	C	4	0	0	1	RILEVATO FERROVIARIO SECONDA VARIANTE DAL KM 182+974.76 AL KM 183+777.70	RELAZIONE IDRAULICA SMALTIMENTO ACQUE
IN17	1	2	E	I	2	P	Z	R	I	6	4	C	4	0	0	1	RILEVATO FERROVIARIO SECONDA VARIANTE DAL KM 182+974.76 AL KM 183+777.70	PLANIMETRIA IDRAULICA E SEZIONE - TAV.1
IN17	1	2	E	I	2	P	Z	R	I	6	4	C	4	0	0	2	RILEVATO FERROVIARIO SECONDA VARIANTE DAL KM 182+974.76 AL KM 183+777.70	PLANIMETRIA IDRAULICA E SEZIONE - TAV.2
IN17	1	2	E	I	2	P	Z	R	I	6	4	C	4	0	0	3	RILEVATO FERROVIARIO SECONDA VARIANTE DAL KM 182+974.76 AL KM 183+777.70	PIANTA, SEZIONI E DETTAGLI BACINO DI LAMINAZIONE RI64C-BL01