

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 187+813.55 AL KM  
188+159.94  
GENERALE  
RELAZIONE TECNICA GENERALE**

GENERAL CONTRACTOR		DIRETTORE LAVORI		SCALA -
IL PROGETTISTA INTEGRATORE	Consorzio Iricav Due ing. Paolo Carmona Data: Luglio 2022			
Ing. Giovanni MALAVENDA ALBO INGEGNERI PROV. DI MESSINA n. 4503 Data: Luglio 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 7 1 B 0 0 0 1 B - - - P - - -

	VISTO CONSORZIO IRICAV DUE	
	Firma	Data
	Ing Alberto Levorato 	Luglio 2022

Progettazione:

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	
A	EMISSIONE	Russillo	30/04/21	Gardani	30/04/21	Galvanin	30/04/21	
B	INSERIMENTO PIAZZOLA PPT15	Russillo 	Lug.22	Gardani 	Lug.22	Galvanin 	Lug.22	

CIG: 8377957CD1 CUP: J41E91000000009 File: IN1712EI2RORI71B0001B.DOCX  
Cod. origine:



Progetto cofinanziato  
dalla Unione Europea

GENERAL CONTRACTOR  IRICAV2		ALTA SORVEGLIANZA  ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE			
RELAZIONE TECNICA GENERALE	Progetto IN17	Lotto 12	Codifica Documento E12RORI71B0001	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	PIAZZOLE PER APPARATI TECNOLOGICI .....	5
7	PIAZZALI TECNOLOGICI .....	5
8	ACCESSIBILITA' ALLA LINEA.....	5
9	ELENCO ELABORATI DI RIFERIMENTO .....	6

GENERAL CONTRACTOR  IRICAV2		ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE			
RELAZIONE TECNICA GENERALE	Progetto IN17	Lotto 12	Codifica Documento E12RORI71B0001	Rev. B	Foglio 3 di 6

## 1 DESCRIZIONE GENERALE

La presente relazione riguarda l'intervento di realizzazione del rilevato ferroviario denominato RI71B, facente parte della linea LINEA AV/AC TORINO – VENEZIA tratta VERONA – PADOVA, lotto funzionale Verona – Bivio Vicenza, e avente le seguenti caratteristiche:

<b>WBS:</b>	RI71B
<b>Progressiva iniziale:</b>	Km 187+813.55 (P)
<b>Progressiva finale:</b>	Km 188+159.94 (P)
<b>Lunghezza:</b>	m 346.39 (P)
<b>Ubicazione:</b>	Comune di Brendola (VI) – Comune di Montecchio Maggiore (VI)
<b>Rilevato/trincea precedente:</b>	Rilevato RI70B
<b>Rilevato/trincea successivo:</b>	Rilevato RI72B
<b>Altezza massima rilevato:</b>	3.30 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 12.70m (interasse = 4.00 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 dispari, ed una canaletta in cls, sul lato relativo al binario pari in affiancamento alla nuova linea AV/AC, per la raccolta delle acque meteoriche.

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

GENERAL CONTRACTOR  IRICAV2		ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE			
RELAZIONE TECNICA GENERALE	Progetto IN17	Lotto 12	Codifica Documento E12RORI71B0001	Rev. B	Foglio 4 di 6

mezzera della rotaia più bassa (nei tratti rettilinei a doppio binario la rotaia più bassa di ciascun binario è quella interna in prossimità dell'intervia), è pari a  $s = 77,0$  cm, di cui 35,8 cm rappresentano lo spessore della sola massiciata, 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 massiciata.

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.

Lungo lo sviluppo del rilevato in oggetto, il tracciato della L.S., che ha subito una deviazione verso nord secondo quanto previsto dalla 2<sup>a</sup> Variante della L.S. (inizio variante di tracciato a pk 182+974.762), è riallineato alla linea AV/AC, che occupa la sede esistente dell'attuale Linea Storica.

Nel tratto in esame il tracciato della L.S. è stato rivisto completamente sia planimetricamente che altimetricamente, in seguito all'adeguamento per la futura fermata SFMR, dove il posizionamento degli scambi in PD era sbagliato.

Nel tratto in esame, le piattaforme delle due linee ferroviarie non sono in stretto affiancamento, ma comunque il tracciato altimetrico della linea AV/AC è complanare alla variante della L.S. lungo tutto lo sviluppo del rilevato.

## 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 scolorari 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.

GENERAL CONTRACTOR  IRICAV2		ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE			
RELAZIONE TECNICA GENERALE	Progetto IN17	Lotto 12	Codifica Documento E12RORI71B0001	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
SL22	187+987.971	Sottopasso ciclopedonale di Brendola - Montecchio

### 4 OPERE IDRAULICHE INTERFERENTI

Non sono presenti opere idrauliche interferenti nella realizzazione del rilevato in oggetto.

### 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
BA86	187+206.336	188+821.747	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 di BA86.

### 6 PIAZZOLE PER APPARATI TECNOLOGICI

Nel tratto compreso tra pk 188+042 e pk 188+062, sul lato del B.D. della 2 variante LS, è previsto un allargamento del rilevato per la realizzazione di una piazzola tecnologica di dimensioni pari a 20x6.50 m. All'interno della piazzola viene alloggiato il posto periferico PPT15.

La piazzola prevede accesso sul lato nord con relativa porta nei pannelli della barriera antirumore BA86, accessibile dallo stradello di servizio carrabile mediante il cancello al km 188+075.

### 7 PIAZZALI TECNOLOGICI

Sul rilevato ferroviario in esame non sono previsti piazzali tecnologici.

### 8 ACCESSIBILITA' ALLA LINEA

Lo stradello di servizio carrabile è accessibile dalla viabilità esistente grazie al cancello ricavato nella recinzione, ubicato alla pk 188+075.

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, ubicata alla pk 188+075 lato binario dispari.



## 9 ELENCO ELABORATI DI RIFERIMENTO

CODIFICA													WBS	DESCRIZIONE				
IN17	1	2	E	I	2	R	O	R	I	7	1	B	0	0	0	1	RILEVATO FERROVIARIO SECONDA VARIANTE DAL KM 187+813.55 AL KM 188+159.94	RELAZIONE TECNICA GENERALE
IN17	1	2	E	I	2	R	B	R	I	7	1	B	0	0	0	1	RILEVATO FERROVIARIO SECONDA VARIANTE DAL KM 187+813.55 AL KM 188+159.94	RELAZIONE GEOTECNICA
IN17	1	2	E	I	2	R	O	R	I	7	1	B	0	0	0	2	RILEVATO FERROVIARIO SECONDA VARIANTE DAL KM 187+813.55 AL KM 188+159.94	RELAZIONE DI CONFRONTO P.D./P.E.
IN17	1	2	E	I	2	R	O	R	I	7	1	B	0	0	0	3	RILEVATO FERROVIARIO SECONDA VARIANTE DAL KM 187+813.55 AL KM 188+159.94	RELAZIONE DI CONFRONTO P.D./P.E.
IN17	1	2	E	I	2	P	8	R	I	7	1	B	0	0	0	1	RILEVATO FERROVIARIO SECONDA VARIANTE DAL KM 187+813.55 AL KM 188+159.94	PLANIMETRIA STATO DI FATTO
IN17	1	2	E	I	2	P	8	R	I	7	1	B	0	0	0	2	RILEVATO FERROVIARIO SECONDA VARIANTE DAL KM 187+813.55 AL KM 188+159.94	PLANIMETRIA DI PROGETTO
IN17	1	2	E	I	2	F	7	R	I	7	1	B	0	0	0	1	RILEVATO FERROVIARIO SECONDA VARIANTE DAL KM 187+813.55 AL KM 188+159.94	PROFILO LONGITUDINALE
IN17	1	2	E	I	2	W	Z	R	I	7	1	B	0	0	0	1	RILEVATO FERROVIARIO SECONDA VARIANTE DAL KM 187+813.55 AL KM 188+159.94	SEZIONI TIPO E PARTICOLARI
IN17	1	2	E	I	2	W	9	R	I	7	1	B	0	0	0	1	RILEVATO FERROVIARIO SECONDA VARIANTE DAL KM 187+813.55 AL KM 188+159.94	SEZIONI TRASVERSALI - TAV. 1
IN17	1	2	E	I	2	W	9	R	I	7	1	B	0	0	0	2	RILEVATO FERROVIARIO SECONDA VARIANTE DAL KM 187+813.55 AL KM 188+159.94	SEZIONI TRASVERSALI - TAV. 2
IN17	1	2	E	I	2	W	9	R	I	7	1	B	0	0	0	3	RILEVATO FERROVIARIO SECONDA VARIANTE DAL KM 187+813.55 AL KM 188+159.94	SEZIONI TRASVERSALI - TAV. 3
IN17	1	2	E	I	2	T	T	R	I	7	1	B	0	0	0	1	RILEVATO FERROVIARIO SECONDA VARIANTE DAL KM 187+813.55 AL KM 188+159.94	TABULATI MOVIMENTI TERRA
IN17	1	2	E	I	2	P	A	R	I	7	1	B	2	0	0	1	RILEVATO FERROVIARIO SECONDA VARIANTE DAL KM 187+813.55 AL KM 188+159.94	Muro di sostegno in sx H = 4,50m dal km 187+813,55 al km 187+846 - Carpenteria - Pianta, prospetto e sezioni
IN17	1	2	E	I	2	P	A	R	I	7	1	B	2	0	0	2	RILEVATO FERROVIARIO SECONDA VARIANTE DAL KM 187+813.55 AL KM 188+159.94	Muro di sostegno in sx H = 3,00m dal km 187+846 al km 188+013,28 - Carpenteria - Pianta, prospetto e sezioni
IN17	1	2	E	I	2	B	A	R	I	7	1	B	2	0	0	1	RILEVATO FERROVIARIO SECONDA VARIANTE DAL KM 187+813.55 AL KM 188+159.94	Muro di sostegno in sx H = 4,50m dal km 187+813,55 al km 187+846 - Carpenteria - Pianta fondazioni e tracciamento pali
IN17	1	2	E	I	2	B	A	R	I	7	1	B	2	0	0	2	RILEVATO FERROVIARIO SECONDA VARIANTE DAL KM 187+813.55 AL KM 188+159.94	Muro di sostegno in sx H = 3,00m dal km 187+846 al km 188+013,28 - Carpenteria - Pianta fondazioni e tracciamento pali
IN17	1	2	E	I	2	B	B	R	I	7	1	B	2	0	0	1	RILEVATO FERROVIARIO SECONDA VARIANTE DAL KM 187+813.55 AL KM 188+159.94	Muri di sostegno e mitigazione in sx H=4,50m - Armatura concio tipologico L = 12 m
IN17	1	2	E	I	2	B	B	R	I	7	1	B	2	0	0	2	RILEVATO FERROVIARIO SECONDA VARIANTE DAL KM 187+813.55 AL KM 188+159.94	Muri di sostegno e mitigazione in sx H=3,00m - Armatura concio tipologico L = 12 m
IN17	1	2	E	I	2	B	B	R	I	7	1	B	2	0	0	3	RILEVATO FERROVIARIO SECONDA VARIANTE DAL KM 187+813.55 AL KM 188+159.94	Muri di sostegno e mitigazione in sx H=3,00m - Armatura concio n. 12
IN17	1	2	E	I	2	B	Z	R	I	7	1	B	2	0	0	1	RILEVATO FERROVIARIO SECONDA VARIANTE DAL KM 187+813.55 AL KM 188+159.94	Muri di sostegno e mitigazione in sx - Armatura pali di fondazione F = 800 mm
IN17	1	2	E	I	2	B	Z	R	I	7	1	B	2	0	0	2	RILEVATO FERROVIARIO SECONDA VARIANTE DAL KM 187+813.55 AL KM 188+159.94	Muri di sostegno e mitigazione in sx - Armatura pali di fondazione F = 600 mm
IN17	1	2	E	I	2	C	L	R	I	7	1	B	2	0	0	1	RILEVATO FERROVIARIO SECONDA VARIANTE DAL KM 187+813.55 AL KM 188+159.94	MURI DI SOSTEGNO E MITIGAZIONE IN SX - RELAZIONE DI CALCOLO
IN17	1	2	E	I	2	C	L	R	I	7	1	B	2	0	0	2	RILEVATO FERROVIARIO SECONDA VARIANTE DAL KM 187+813.55 AL KM 188+159.94	MURI DI SOSTEGNO E MITIGAZIONE IN SX - RELAZIONE DI CALCOLO PALI DI FONDAZIONE
IN17	1	2	E	I	2	D	M	R	I	7	1	B	2	0	0	1	RILEVATO FERROVIARIO SECONDA VARIANTE DAL KM 187+813.55 AL KM 188+159.94	MURO DI SOSTEGNO E MITIGAZIONE IN SX - TABELLA FERRI