

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  
TRINCEE  
TRINCEA FERROVIARIA A.V. DAL KM 7+192.53 AL KM 7+657.67  
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

IN17    12    E    I2    RO    TR0600    001    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: IN1712EI2ROTR07A0001A.DOCX
		Cod. origine:



Progetto cofinanziato dalla Unione Europea

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 				
RELAZIONE TECNICA GENERALE	Progetto IN17	Lotto 12	Codifica Documento E12ROTR0600001	Rev. A	Foglio 2 di 6

## INDICE

1	DESCRIZIONE GENERALE .....	3
2	SEZIONE TIPO TRINCEA.....	3
2.1	Piattaforma ferroviaria .....	3
2.2	Subballast e supercompattato .....	4
2.3	Corpo trincea .....	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.....	5
9	ELENCO ELABORATI DI RIFERIMENTO .....	6

<b>GENERAL CONTRACTOR</b> 	<b>ALTA SORVEGLIANZA</b> 				
<b>RELAZIONE TECNICA GENERALE</b>	Progetto IN17	Lotto 12	Codifica Documento E12ROTR0600001	Rev. A	Foglio 3 di 6

## 1 DESCRIZIONE GENERALE

La presente relazione riguarda l'intervento di realizzazione della trincea ferroviaria denominata TR06, 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>	TR06
<b>Progressiva iniziale:</b>	Km 7+192.53 (P)
<b>Progressiva finale:</b>	Km 7+657.67 (P)
<b>Lunghezza:</b>	m 465.14 (P)
<b>Ubicazione:</b>	Comune di San Martino Buon Albergo (VR)
<b>Rilevato/trincea precedente:</b>	Trincea TR05
<b>Rilevato/trincea successivo:</b>	Viadotto VI01
<b>Altezza massima trincea:</b>	-3.00 m (distanza P.F.-piano campagna)
<b>Altezza massima rilevato:</b>	7.50 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 TRINCEA

### 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 12.80m (interasse = 4.20 m). Alla pk 7+537.27 ha infatti inizio il tratto ad interasse variabile tra i binari, che progressivamente aumenta da 4.20m a 4.50m. Per il tratto in esame, pertanto, la larghezza della piattaforma è variabile da 12.80m a 13.10m (in corrispondenza della pk 7+764.27).

GENERAL CONTRACTOR 		ALTA SORVEGLIANZA 			
RELAZIONE TECNICA GENERALE	Progetto IN17	Lotto 12	Codifica Documento EI2ROTR0600001	Rev. A	Foglio 4 di 6

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 4,20 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 interna in prossimità dell'intervista), è pari a  $s = 77,3$  cm, di cui 36,1 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  $s = 77$  cm, di cui 35,6 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.

## 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 -0.773 dal piano del ferro in corrispondenza delle rotaie interne in rettilineo, ed a -0,770 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 trincea

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

Per la realizzazione della trincea 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%. Il riempimento dello scotico costituisce il piano di posa del successivo strato di supercompattato, posto al di sopra con la medesima pendenza.

Al di sopra dello strato supercompattato, viene quindi eseguito per strati il corpo della trincea.

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

## 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 E12ROTR0600001	Rev. A	Foglio 5 di 6

### 3 VIABILITA' INTERFERENTI

Non sono presenti viabilità interferite dalla realizzazione della trincea in oggetto.

### 4 OPERE IDRAULICHE INTERFERENTI

Si riportano di seguito le opere idrauliche interferenti nella realizzazione della trincea in oggetto.

WBS	Progressiva	Descrizione
IN1B	7+270.08	Sifone doppia canna

### 5 BARRIERE ANTIRUMORE

Lungo la trincea in oggetto, non è prevista la realizzazione di tratti di barriera antirumore.

### 6 PIAZZALI TECNOLOGICI

Sulla trincea ferroviaria in esame è previsto un piazzale tecnologico con relativi fabbricati.

WBS	Progressiva (P)	Lato
FA05	7+475.00	Binario Pari

Per i dettagli costruttivi si rimanda agli specifici elaborati progettuali di FA05.

### 7 PIAZZOLE PER APPARATI TECNOLOGICI

Sulla trincea ferroviaria in esame non sono previste le piazzole per apparati tecnologici.

### 8 ACCESSIBILITA' ALLA LINEA

Lo stradello pedonale di servizio è accessibile dalla viabilità esistente grazie ad un cancello ricavato nella recinzione ubicato alla pk 7+ 618.00 lato BD, mentre lato BP sarà possibile accedere alla linea direttamente dal fabbricato FA05.

<b>GENERAL CONTRACTOR</b> 		<b>ALTA SORVEGLIANZA</b> 			
<b>RELAZIONE TECNICA GENERALE</b>	Progetto IN17	Lotto 12	Codifica Documento E12ROTR0600001	Rev. A	Foglio 6 di 6

## 9 ELENCO ELABORATI DI RIFERIMENTO

CODIFICA																WBS	DESCRIZIONE		
IN17	1	2	E	I	2	E	E	T	R	0	6	0	0	0	0	1	A	IN1712E12EETR0600001A	ELENCO ELABORATI
IN17	1	2	E	I	2	R	O	T	R	0	6	0	0	0	0	1	A	IN1712E12ROTR0600001A	RELAZIONE TECNICA GENERALE
IN17	1	2	E	I	2	R	O	T	R	0	6	0	0	0	0	3	A	IN1712E12ROTR0600003A	RELAZIONE DI CONFRONTO PD/PE
IN17	1	2	E	I	2	P	8	T	R	0	6	0	0	0	0	1	A	IN1712E12P8TR0600001A	PLANIMETRIA STATO DI FATTO
IN17	1	2	E	I	2	P	8	T	R	0	6	0	0	0	0	2	A	IN1712E12P8TR0600002A	PLANIMETRIA DI PROGETTO
IN17	1	2	E	I	2	F	7	T	R	0	6	0	0	0	0	1	A	IN1712E12F7TR0600001A	PROFILO LONGITUDINALE
IN17	1	2	E	I	2	W	Z	T	R	0	6	0	0	0	0	1	A	IN1712E12WZTR0600001A	SEZIONI TIPO E PARTICOLARI
IN17	1	2	E	I	2	W	9	T	R	0	6	0	0	0	0	1	A	IN1712E12W9TR0600001A	SEZIONI TRASVERSALI - TAV. 1
IN17	1	2	E	I	2	W	9	T	R	0	6	0	0	0	0	2	A	IN1712E12W9TR0600002A	SEZIONI TRASVERSALI - TAV. 2
IN17	1	2	E	I	2	W	9	T	R	0	6	0	0	0	0	3	A	IN1712E12W9TR0600002A	SEZIONI TRASVERSALI - TAV. 3
IN17	1	2	E	I	2	W	9	T	R	0	6	0	0	0	0	4	A	IN1712E12W9TR0600002A	SEZIONI TRASVERSALI - TAV. 4
IN17	1	2	E	I	2	T	T	T	R	0	6	0	0	0	0	1	A	IN1712E12TTTR0600001A	TABULATI MOVIMENTI TERRA
IN17	1	2	E	I	2	R	I	T	R	0	6	0	4	0	0	1	A	IN1712E12RITR0604001A	RELAZIONE IDRAULICA SMALTIMENTO ACQUE
IN17	1	2	E	I	2	P	Z	T	R	0	6	0	4	0	0	1	A	IN1712E12PZTR0604001A	PLANIMETRIA IDRAULICA E SEZIONI