

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:



CUP: J71H92000020011

S.O. CORPO STRADALE

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA

VELOCIZZAZIONE DELLA LINEA MILANO – GENOVA QUADRUPPLICAMENTO TORTONA-VOGHERA

OPERE PRINCIPALI – VIABILITA' INTERFERITE

IV01 – NUOVO CAVALCAFERROVIA S.R.10

Relazione tecnico-descrittiva

SCALA:

-

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

I Q 0 1 0 1 R 2 6 R G I V 0 1 0 0 0 0 1 B

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	Emissione Esecutiva	G.Grimaldi	Settembre 2021	A. Maran	Settembre 2021	M. Berlingieri	Settembre 2021	F.Arduini Dicembre 2023
B	Rimissione per recepire richieste RFI e CSLPP	G.Grimaldi	Dicembre 2023	C.Nannavecchia	Dicembre 2023	L.Martinelli	Dicembre 2023	ITALFERR S.p.A. Direzione Tecnica Infrastrutture Centro Dott. Ing. Fabrizio Arduini Ordine degli Ingegneri della Provincia di Roma n° 16302 del 4/4

File: IQ0101R26RGIV0100001B

n. Elab.:

INDICE

1	DESCRIZIONE DELL'OPERA.....	3
2	NORMATIVE.....	6
3	IPOTESI E CRITERI DI DIMENSIONAMENTO	7

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA MILANO-GENOVA INTERVENTI DI VELOCIZZAZIONE: QUADRUPPLICAMENTO TORTONA-VOGHERA PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA					
	Relazione tecnico descrittiva	COMMESSA IQ01	LOTTO 01 R 26	CODIFICA RG	DOCUMENTO IV0100 001	REV. B

1 DESCRIZIONE DELL'OPERA

Le scelte progettuali adottate per le Opere d'Arte di Linea oggetto del presente documento, sono state compiute cercando di ottimizzare le tipologie strutturali impiegate compatibilmente con le condizioni al contorno intese come compatibilità idraulica ed ambientale, morfologia del territorio, interferenze viarie, esercizio ferroviario etc.

La presente relazione descrive le strutture del Cavalcavia IV01 nell'ambito del progetto di fattibilità tecnico ed economica relativo al Quadruplicamento della linea Tortona-Voghera. L'opera si colloca alla progressiva p.k 64+004.46.

L'attuale cavalcaferrovia della S.S.10 sulla linea storica Milano-Genova a Tortona sarà sostituito da un impalcato misto in acciaio-calcestruzzo, sovrappassante i binari esistenti in nuova sede, i nuovi binari della MI e i binari di futuro sviluppo infrastrutturale.

La piattaforma del nuovo viadotto ha una larghezza in retto di 12.80 m, con una carreggiata a doppio senso da 8.0 m (3.5+3.5+ 2 banchine da 0.50 m) e due marciapiedi da 2.40m. L'asse della strada è in rettilineo e interseca la ferrovia sottostante con un angolo di circa 44°.

L'impalcato ha uno schema statico a trave continua su 3 luci da 24.0-32.0-24.0 m ed è realizzato con 4 travi in acciaio a doppio T composte saldate di altezza costante pari a 1500mm, collegate con traversi e con la soletta superiore di spessore 30 cm gettata in opera su lastre prefabbricate non collaboranti.

SEZIONE LONGITUDINALE
Scala 1:200

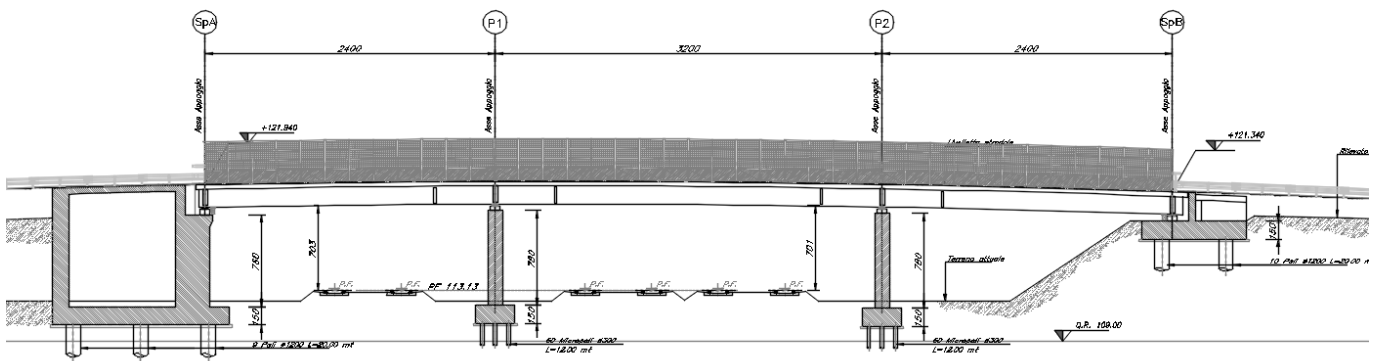


Figura 1– Sezione longitudinale nuovo cavalcavia S.R.10

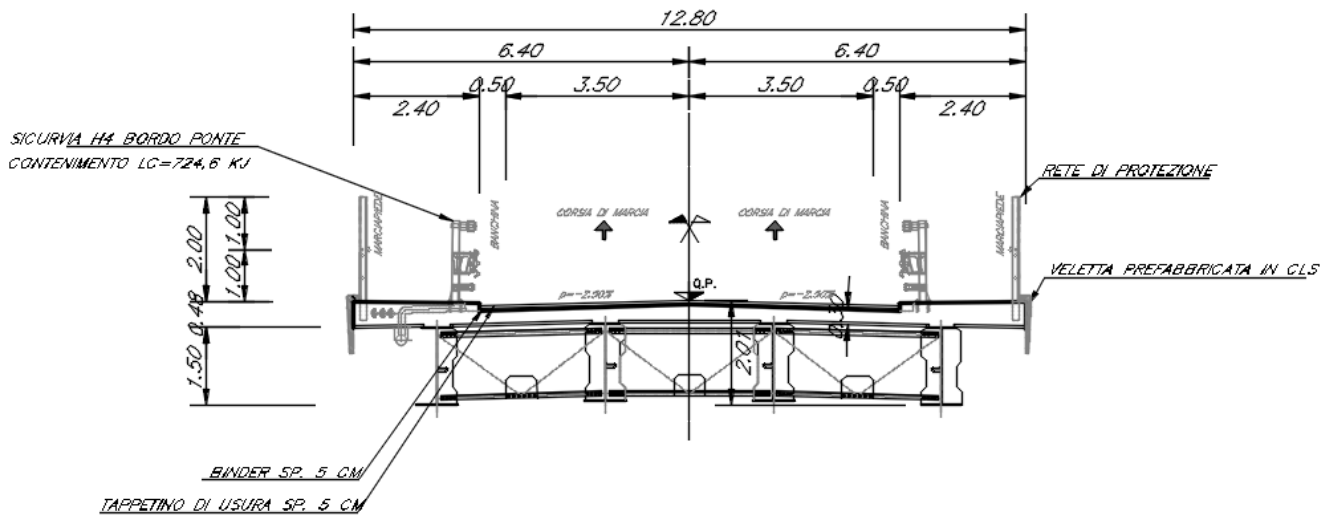


Figura 2: Sezione tipo dell'impalcato

Lo schema dei vincoli dell'impalcato prevede:

- in direzione longitudinale: vincolo fisso sulla spalla "B" e vincoli mobili su tutte le pile e sulla spalla "A";
- in direzione trasversale vincoli fissi su spalle e pile.

	LINEA MILANO-GENOVA INTERVENTI DI VELOCIZZAZIONE: QUADRUPPLICAMENTO TORTONA-VOGHERA PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA					
	Relazione tecnico descrittiva	COMMESSA IQ01	LOTTO 01 R 26	CODIFICA RG	DOCUMENTO IV0100 001	REV. B

Al fine di rispettare i franchi orizzontali rispetto ai binari, si è progettato un cavalcavia obliquo. La scelta di porsi al di fuori della fascia dei 5.0m, ha permesso di realizzare un'unica tipologia di pile, evitando quindi la realizzazione, a ridosso della ferrovia, di opere di protezione delle stesse.

Le pile hanno forma a lama relativamente sottile (120cm) e molto allungata a causa della forte obliquità presente. La loro altezza è costante e pari a 7.80m.

Le pile si basano su plinti prismatici a base rettangolare di dimensioni 10.9x3.2 e altezza 1.5 m, fondati su micropali di 0.3 m di diametro.

Si individuano due tipologie di spalle:

- la spalla "A", a struttura scatolare, per consentire il passaggio di una strada
- la spalla "B", costituita da una zattera di fondazione, su cui poggia l'impalcato.

Entrambe le spalle sono fondate su pali di diametro 1200 mm.

Per la realizzazione dei plinti delle pile saranno necessarie paratie di micropali a protezione degli scavi: verrà prima realizzata la pila P1 con i soli binari della storica in esercizio. Successivamente quando i binari della storica vengono posizionati nella loro configurazione finale verrà realizzato il plinto della pila P2.

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA MILANO-GENOVA INTERVENTI DI VELOCIZZAZIONE: QUADRUPPLICAMENTO TORTONA-VOGHERA PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA					
	Relazione tecnico descrittiva	COMMESSA IQ01	LOTTO 01 R 26	CODIFICA RG	DOCUMENTO IV0100 001	REV. B

2 NORMATIVE

Sono state prese a riferimento le seguenti Normative nazionali ed internazionali vigenti alla data di redazione del presente documento:

- [1] *Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 17 Gennaio 2018 – Aggiornamento delle «Norme tecniche per le costruzioni»;*
- [2] *Circolare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 21 Gennaio 2019, n. 7 C.S.LL.PP. – Istruzioni per l'applicazione dell'«Aggiornamento delle “Norme tecniche per le costruzioni”» di cui al Decreto Ministeriale 17 Gennaio 2018;*
- [3] *RFI DTC SI PS MA IFS 001 E - Manuale di Progettazione delle Opere Civili - Parte II - Sezione 2 - Ponti e Strutture (31 Dicembre 2020);*
- [4] *RFI DTC SI CS MA IFS 001 E - Manuale di Progettazione delle Opere Civili - Parte II - Sezione 3 - Corpo Stradale (31 Dicembre 2020);*
- [5] *Regolamento (UE) N.1299/2014 della Commissione del 18 Novembre 2014 relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per il sottosistema “infrastruttura” del sistema ferroviario dell'Unione europea modificato dal Regolamento di esecuzione (UE) N° 2019/776 della Commissione del 16 Maggio 2019.*

3 IPOTESI E CRITERI DI DIMENSIONAMENTO

Il dimensionamento delle opere d'arte del Quadruplicamento della linea Tortona Voghera, viene effettuato con riferimento ad una vita nominale V_N pari a 75 anni in accordo con quanto indicato nel § 2.5.1.1.1 del *Manuale di Progettazione delle Opere Civili* per "altre opere nuove a velocità $v \leq 250$ km/h". La classe d'uso considerata è la III, in accordo con quanto indicato al § 2.5.1.1.2 del *Manuale* anzidetto per "altre opere d'arte", cui corrisponde un coefficiente d'uso $c_u = 1,5$. La vita di riferimento V_R , definita come prodotto della vita nominale V_N per il coefficiente d'uso c_u , è dunque generalmente pari a $V_R = 75 \cdot 1,5 = 112,5$ anni.

Nelle figure seguenti si riportano per semplicità di lettura i due stralci di riferimento del *Manuale di Progettazione delle Opere Civili* citati nel presente paragrafo.

Con riferimento alla tabella 2.4.1 del DM 17.01.2018, la vita nominale V_N delle infrastrutture ferroviarie può, di norma, assumersi come indicato nella seguente tabella:

TIPO DI COSTRUZIONE ⁽¹⁾	Vita Nominale V_N [Anni] ⁽²⁾
OPERE NUOVE SU INFRASTRUTTURE FERROVIARIE PROGETTATE CON LE NORME VIGENTI PRIMA DEL DM 14.01.2008 A VELOCITÀ CONVENZIONALE ($V < 250$ Km/h)	50
ALTRE OPERE NUOVE A VELOCITÀ $V < 250$ Km/h	75
ALTRE OPERE NUOVE A VELOCITÀ $V \geq 250$ km/h	100
OPERE DI GRANDI DIMENSIONI: PONTI E VIADOTTI CON CAMPATE DI LUCE MAGGIORE DI 150 m	≥ 100 ⁽²⁾

(1) – La stessa V_N si applica anche ad apparecchi di appoggio, coprigiunti e impermeabilizzazione delle stesse opere.
(2) - Da definirsi per il singolo progetto a cura di FERROVIE.

Tab. 2.5.1.1.1-1 – Vita nominale delle infrastrutture ferroviarie

FABBRICATI APPARTENENTI ALL'ELENCO B AI SENSI DEL DPCM 3685/2003	III	1.5
OPERE D'ARTE DEL SISTEMA DI GRANDE VIABILITÀ FERROVIARIA ⁽²⁾	III	1.5
ALTRE OPERE D'ARTE, FABBRICATI NON RIENTRANTI NELLE CLASSI D'USO III E IV	II	1
<p>(1) Qualora una costruzione sia interferente con un'altra infrastruttura di cui all'elenco A del DPCM 3685 del 2003 o all'elenco B del DPCM 3685 del 2003 dovrà essere presa in conto la più alta tra la classe d'uso assegnata alla costruzione attraverso la presente tabella e quella dell'infrastruttura con cui si realizza l'interferenza.</p> <p>(2) Ricadono in classe d'uso IV le opere d'arte nuove ricadenti nelle tratte di nodo di collegamento delle grandi stazioni con il sistema di grande viabilità ferroviaria</p>		

Tabella 2.5.1.1.2-1 - Coefficienti d'uso per le infrastrutture ferroviarie