

COMMITTENTE:



ALTA SORVEGLIANZA:



GENERAL CONTRACTOR:



INFRASTRUTTURE FERROVIARIE STRATEGICHE DEFINITE DALLA LEGGE OBIETTIVO N. 443/01

TRATTA A.V. /A.C. TERZO VALICO DEI GIOVI PROGETTO ESECUTIVO

Cavalcaferrovia SP 153 Linea III Valico-alla Pk 37+407

Relazione di confronto PD/PE

GENERAL CONTRACTOR	DIRETTORE DEI LAVORI
Consorzio Cociv Ing. E. Pagani	

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	OPERA/DISCIPLINA	PROGR.	REV.
I G 5 1	0 3	E	C V	R M	I V 1 3 0 0	0 0 1	A

Progettazione:								
Rev	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Progettista Integratore	Data	IL PROGETTISTA
A00	Prima Emissione	D. Fanti	16/06/2016	S.Fuoco	16/06/2016	A. Mancarella	16/06/2016	 Consorzio Collegamenti Integrati Valico Dott. Ing. Aldo Mancarella Ordine Ingegneri Prov. TO n. 6271 R

n.Elabor.: _____	File:IG51-03-E-CV-RM-IV13-00-001-A00.DOC
------------------	--

<p>GENERAL CONTRACTOR</p> 	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p> 
	<p>IG51-03-E-CV-RM-IV13-00-001 Relazione di confronto PD/PE</p> <p>Foglio 3 di 6</p>

INDICE

1. INTRODUZIONE	4
2. NORMATIVA DI RIFERIMENTO	5
3. STRATIGRAFIA DI PROGETTO E CARATTERISTICHE GEOTECNICHE DEI TERRENI	5
4. CARATTERISTICHE STRUTTURALI E GEOMETRICHE DELLE OPERE.....	5
5. DEVIAZIONE PROVVISORIA DELLA SP153.....	6
6. IDRAULICA	6

<p>GENERAL CONTRACTOR</p> 	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p> 	
	<p>IG51-03-E-CV-RM-IV13-00-001 Relazione di confronto PD/PE</p>	<p>Foglio 4 di 6</p>

1. INTRODUZIONE

Il presente rapporto riguarda la realizzazione dell'opera identificata dal codice WBS IV13 ricadente lungo il tracciato ferroviario di progetto alla pk 37+407. L'intervento si inserisce nel quadro delle opere di linea previste dal Progetto Esecutivo del nuovo collegamento AC/AV Milano-Genova "Terzo Valico dei Giovi

All'interno delle opere afferenti al nuovo collegamento ferroviario Milano-Genova, la WBS denominata IV13 vede la realizzazione del cavalcaferrovia della Strada Provinciale 153.

Il presente documento riporta il confronto fra quanto previsto in progetto definitivo e la fase di progettazione esecutiva corrente.

<p>GENERAL CONTRACTOR</p> 	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p> 	
	<p>IG51-03-E-CV-RM-IV13-00-001 Relazione di confronto PD/PE</p>	<p>Foglio 5 di 6</p>

2. NORMATIVA DI RIFERIMENTO

In termini di normativa di riferimento, il progetto esecutivo ha seguito le medesime prescrizioni, norme e normative della fase di progettazione precedente, come peraltro ammesso dalle norme vigenti.

L'unica eccezione è costituita dalla necessità di considerare dal punto di vista sismico la norma 3274 al posto del DM 1996 con la relativa zonizzazione sismica, le relative accelerazioni, ed i relativi coefficienti di importanza.

3. STRATIGRAFIA DI PROGETTO E CARATTERISTICHE GEOTECNICHE DEI TERRENI

In estrema sintesi, la fase di progettazione esecutiva ha sostanzialmente confermato in generale il contesto geologico e geotecnico presente nell'area.

In particolare, dal punto di vista geotecnico, la campagna di prove in sito e di laboratorio 2005 ha confermato non solo i valori precedentemente definiti per le caratteristiche meccaniche delle formazioni interessate dagli scavi, ma la possibilità di effettuare una suddivisione delle caratteristiche geotecniche anche su base geografica.

4. CARATTERISTICHE STRUTTURALI E GEOMETRICHE DELLE OPERE

La fase di progettazione esecutiva ha comportato, per quanto riguarda l'aspetto geometrico, solo un adeguamento della struttura del viadotto al nuovo profilo altimetrico. Piccole modifiche sono state di conseguenza apportate alle dimensioni geometriche delle spalle e delle pile per permettere tale adeguamento. Tali modifiche riguardano anche gli elementi di fondazioni sia per quanto riguarda le dimensioni della soletta che per quanto riguarda il numero e la disposizione dei pali di fondazione.

Altra modifica è stata fatta in prossimità della spalla B, la spalla situata alla progressiva pk 0+286.828. Nel progetto definitivo erano stati dimensionati due muri di sottoscarpa. In fase di progettazione esecutiva rimane solamente uno di questi muri, quello sul lato sud della rampa di accesso all'impalcato. Dall'altro lato, per motivi di ingombro, è stata progettata la messa in opera di una terra rinforzata.

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE
	IG51-03-E-CV-RM-IV13-00-001 Relazione di confronto PD/PE
	Foglio 6 di 6

5. DEVIAZIONE PROVVISORIA DELLA SP153

La deviazione provvisoria della strada provinciale SP153 interessa la WBS IV13 e le due rampe di accesso all'impalcato (WBS IR1G, IR1H). Rispetto a quanto previsto nel PD sono state apportate alcune variazioni descritte di seguito.

E' stata modificata la planimetria a seguito della presenza del deposito DP06, l'andamento è diventato meno tortuoso rispetto a quanto previsto in fase di progetto definitivo. Un'altra variazione riguarda l'altimetria per la diversa conformazione orografica del terreno nel tratto di raccordo con l'esistente (la differenza PD-PE è di circa 5m). In particolare sul lato Ovest l'ultima livelletta ha una pendenza del 11,5% anziché essere orizzontale. Tale differenza altimetrica comporta di conseguenza la realizzazione di una paratia di micropali di circa 65m per contenere il terrapieno sul lato Sud della deviazione tra le progressive 0+655.00 e 0+720.00 (progressive della deviazione della SP153). Ultima modifica riguarda gli accessi provvisori alle particelle 135 e 136 e alle 572 (abitazione), 19, 21, 22. Il PD aveva ignorato la necessità dell'accessibilità alle diverse proprietà in fase provvisoria mentre in fase esecutiva se ne tiene conto.

6. IDRAULICA

Relativamente al sistema di smaltimento delle acque si evidenzia che si è reso necessario eliminare i fossi drenanti previsti in corrispondenza della rampa ovest di accesso all'impalcato (IR1G) dal momento che il Piano di Tutela delle Acque della regione Piemonte non consente lo scarico o l'immissione diretta di acque meteoriche di dilavamento nelle acque sotterranee.

Il sistema di smaltimento è stato adeguato alla presenza di opere quali paratie di sostegno del versante e terre rinforzate previste dal progetto del cavalcaferrovia e delle due rampe di accesso ad esso.

Inoltre, per quanto riguarda la rampa est di approccio al viadotto IR1H, si è provveduto alla progettazione del tombino idraulico di attraversamento della rampa stessa e alla risagomatura del primo tratto di fosso 20A immediatamente a valle di tale tombino.