

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 DEFINITIVO**

**INTERCONNESSIONE DI NOVI LIGURE ALTERNATIVA ALLO SHUNT  
BARRIERE ANTIRUMORE NUOVA INTERCONNESSIONE LINEA STORICA  
DA PK 106+689 A PK 113+687.220**

**Relazione tecnica illustrativa - Addendum**

|   |                      |
|---|----------------------|
| GENERAL CONTRACTOR                          | DIRETTORE DEI LAVORI |
| Consorzio<br><b>Cociv</b><br>Ing. E. Pagani |                      |

|          |       |      |      |           |                  |        |      |
|----------|-------|------|------|-----------|------------------|--------|------|
| COMMESSA | LOTTO | FASE | ENTE | TIPO DOC. | OPERA/DISCIPLINA | PROGR. | REV. |
| A 3 0 1  | 0 0   | D    | C V  | S X       | B A V C 0 0      | 0 0 1  | A    |

Progettazione :

| Rev | Descrizione     | Redatto | Data     | Verificato | Data     | Progettista Integratore | Data     | IL PROGETTISTA  |
|-----|-----------------|---------|----------|------------|----------|-------------------------|----------|---|
| A00 | PRIMA EMISSIONE | AIE     | 27/07/16 | COCIV      | 27/07/16 | A.<br>Mancarella        | 27/07/16 | <br>Consorzio Collegamenti Integrati Veloci<br>Dott. Ing. Aldo Mancarella<br>Ordine Ingegneri Prov. TO<br>n. 6271 R |
|     |                 |         |          |            |          |                         |          |   |
|     |                 |         |          |            |          |                         |          |   |
|     |                 |         |          |            |          |                         |          |   |

n. Elab.:

File: A301-00-D-CV-SX-BAVC-00-001-A00

CUP: F81H92000000008

|  |   |
|--|---|
| <p>GENERAL CONTRACTOR</p>  | <p>ALTA SORVEGLIANZA</p>                                 |
|  | <p>A301-00-D-CV-SX-BAVC-00-001-A00<br/>Relazione tecnica illustrativa - Addendum</p> <p style="text-align: right;">Foglio<br/>2 di 25</p> |

## INDICE

|             |  |    |
|-------------|--|----|
| INDICE..... |  | 2  |
| 1           | PREMESSA .....                               | 3  |
| 2           | INTERRUZIONI DELLE BARRIERE ANTIRUMORE ..... | 3  |
| 2.1         | INTERRUZIONE 1 .....                         | 4  |
| 2.2         | INTERRUZIONE 2 .....                         | 6  |
| 2.3         | INTERRUZIONE 3 .....                         | 8  |
| 2.4         | INTERRUZIONE 4 .....                         | 10 |
| 2.5         | INTERRUZIONE 5 .....                         | 12 |
| 2.6         | INTERRUZIONE 6 .....                         | 14 |
| 2.7         | INTERRUZIONE 7 .....                         | 16 |
| 2.8         | INTERRUZIONE 8 .....                         | 18 |
| 2.9         | INTERRUZIONE 9 .....                         | 20 |
| 2.10        | INTERRUZIONE 10 .....                        | 22 |
| 2.11        | INTERRUZIONE 11 .....                        | 24 |

|  |   |                   |
|--|---|-------------------|
| GENERAL CONTRACTOR<br> | ALTA SORVEGLIANZA<br>  |                   |
|  | A301-00-D-CV-SX-BAVC-00-001-A00<br>Relazione tecnica illustrativa - Addendum <table border="1" data-bbox="1394 226 1500 288"> <tr> <td>Foglio<br/>3 di 25</td> </tr> </table> | Foglio<br>3 di 25 |
| Foglio<br>3 di 25  |   |                   |

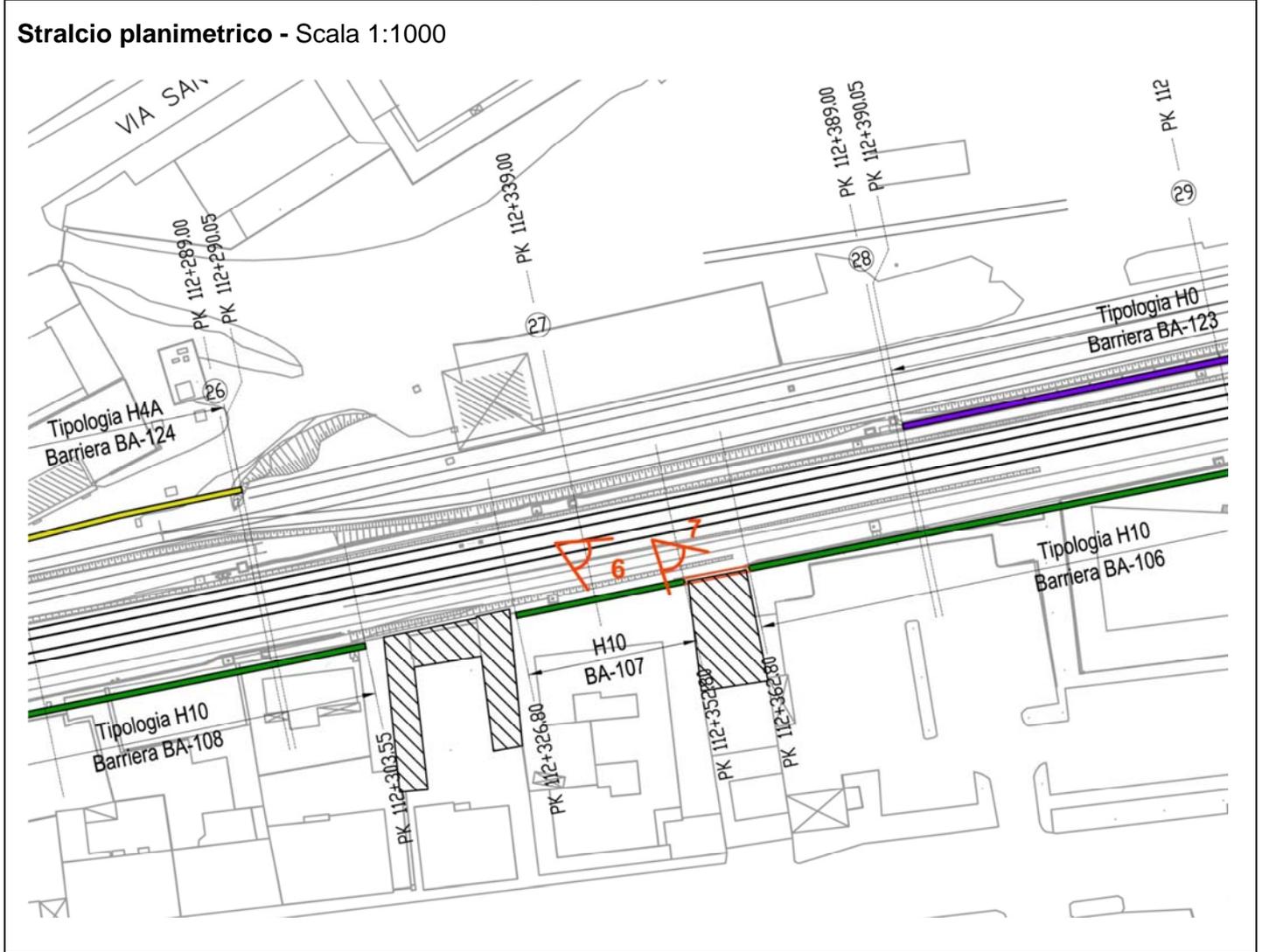
## 1 PREMESSA

Come illustrato nella Relazione Tecnica Illustrativa (A301-00-D-CV-RG-BAVC-00-002), nel presente addendum, vengono esplicitate le motivazioni di natura tecnica per le quali in alcuni tratti non è possibile realizzare barriere antirumore.

Il documento numera le interruzioni delle barriere e, attraverso specifiche schede con numerazione progressiva, dettaglia le pk di riferimento con uno stralcio planimetrico, presenta idonea documentazione fotografica e esplicita le motivazioni per cui non è possibile inserire la barriera.

## 2 INTERRUZIONI DELLE BARRIERE ANTIRUMORE

## 2.1 INTERRUZIONE 1

|  |  |
|--|--|
| <b>Localizzazione interruzione</b>   | Tra pk 112+352.80 e pk 112+362.80<br>Tra barriere BA-107 e BA-106  |
| <b>Stralcio planimetrico - Scala 1:1000</b>  |  |
| <b>Integrazione barriera</b>   | <b>NO</b>  |
| <b>Problematiche</b>   | Mancanza di spazio.  |
| <b>Descrizione</b>   | La barriera non viene inserita a causa della presenza di un edificio privato in aderenza con il confine ferroviario con impianti UTA in copertura. |

## Documentazione fotografica

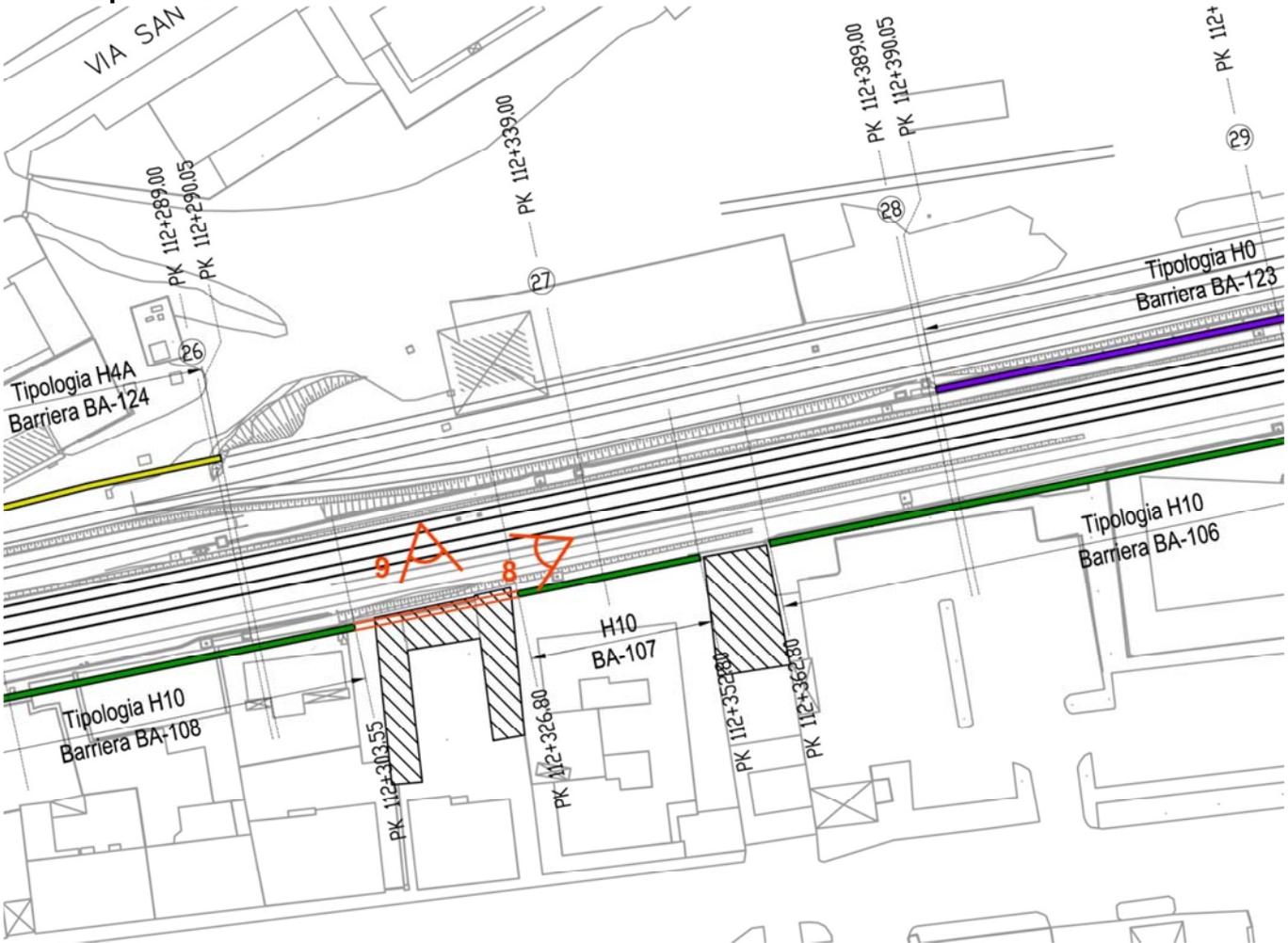


Foto 6 – Panoramica del basso fabbricato attestante i binari che impedisce l'integrazione delle barriere.



Foto 7 – Particolare dell'impianto UTA collocato sulla copertura dell'edificio.

## 2.2 INTERRUZIONE 2

|   |   |
|---|---|
| <b>Localizzazione interruzione</b>  | Tra pk 112+303.55 e pk 112+326.80<br>Tra barriere BA-108 e BA-107   |
| <b>Stralcio planimetrico - Scala 1:1000</b><br> |   |
| <b>Integrazione barriera</b>  | <b>NO</b>   |
| <b>Problematiche</b>  | Mancanza di spazio.   |
| <b>Descrizione</b>  | La barriera non viene inserita a causa della presenza di un basso fabbricato di proprietà privata a filo confine ferroviario. |

## Documentazione fotografica



Foto 8 – Panoramica del fabbricato sul prospetto laterale.



Foto 9 – Panoramica del basso fabbricato sul prospetto affacciante i binari.

## 2.3 INTERRUZIONE 3

|   |   |
|---|---|
| <b>Localizzazione interruzione</b>  | Tra pk 112+198 e pk 112+235<br>Tra barriere BA-108 e BA-107   |
| <p><b>Stralcio planimetrico - Scala 1:1000</b></p>  |   |
| <b>Integrazione barriera</b>  | <b>NO</b>   |
| <b>Problematiche</b>  | Mancanza di spazio.   |
| <b>Descrizione</b>  | La barriera non viene integrata a causa della presenza di un cancello che permette l'ingresso alla ferrovia la cui funzionalità verrebbe preclusa. Inoltre l'edificio su ferrovia risulta essere ad oggi abbandonato con precedente funzione industriale (mulino) e altezza superiore a quella delle barriere che si andrebbero ad inserire. Per cui l'edificio non necessiterebbe di risanamento acustico e i ricettori non a diretto contatto con la ferrovia non sarebbero interessati da rumore aggiuntivo grazie all'altezza dell'ex mulino. |

## Documentazione fotografica



Foto 10 – Vista verso il cancello.

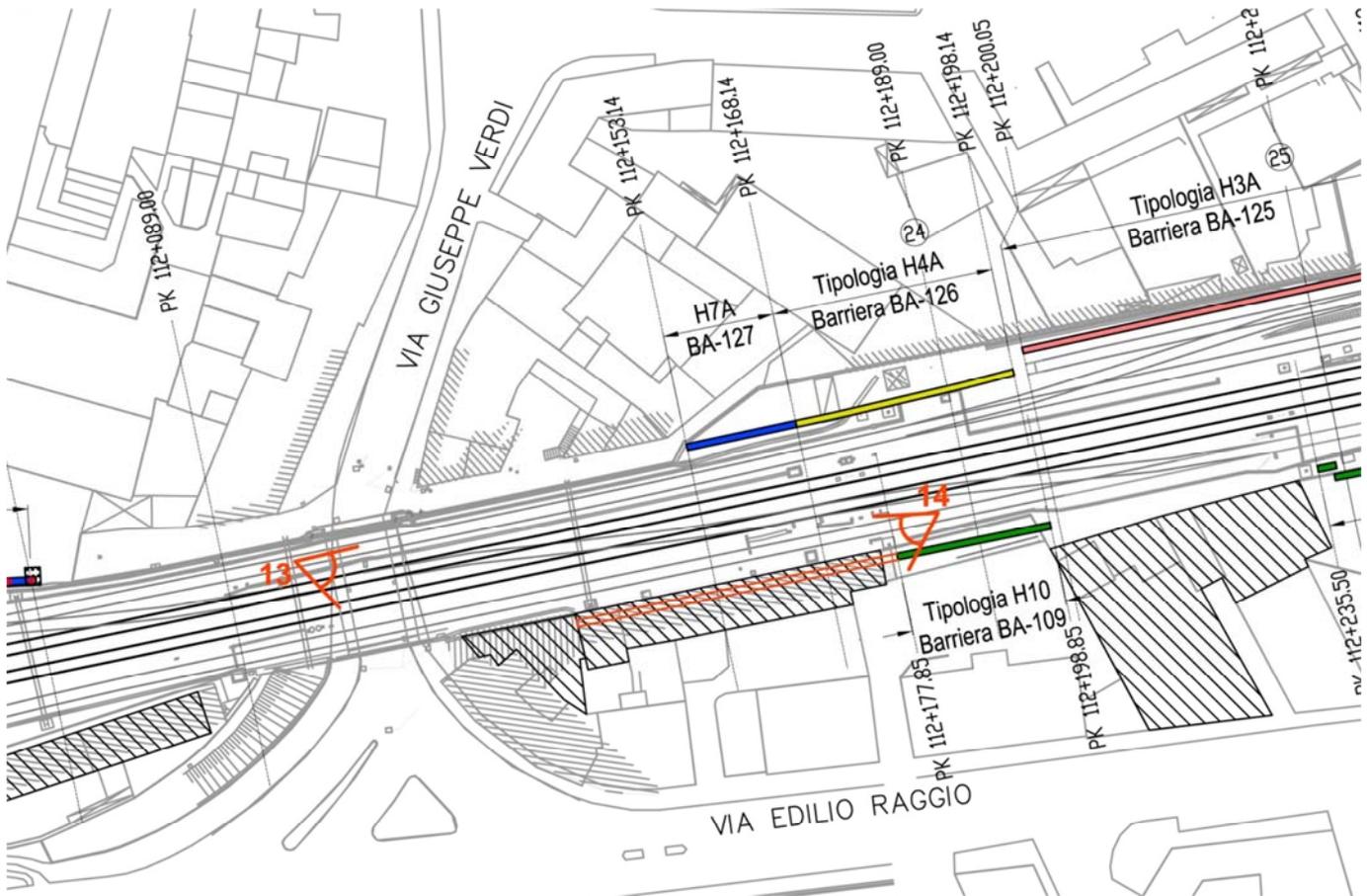


Foto 11 – Vista del "Molino Moccagatta" oggi in disuso.



Foto 12 – Particolare del cancello.

## 2.4 INTERRUZIONE 4

|  |  |
|--|--|
| <b>Localizzazione interruzione</b>   | Tra pk 112+132.85 e pk 112+177.85<br>Adiacenza a BA-109  |
| <b>Stralcio planimetrico - Scala 1:1000</b>  |  |
| <b>Integrazione barriera</b>   | <b>NO</b>  |
| <b>Problematiche</b>   | Mancanza di spazio.  |
| <b>Descrizione</b>   | La barriera non viene inserita a causa della presenza di un basso fabbricato a filo confine ferroviario. |

## Documentazione fotografica

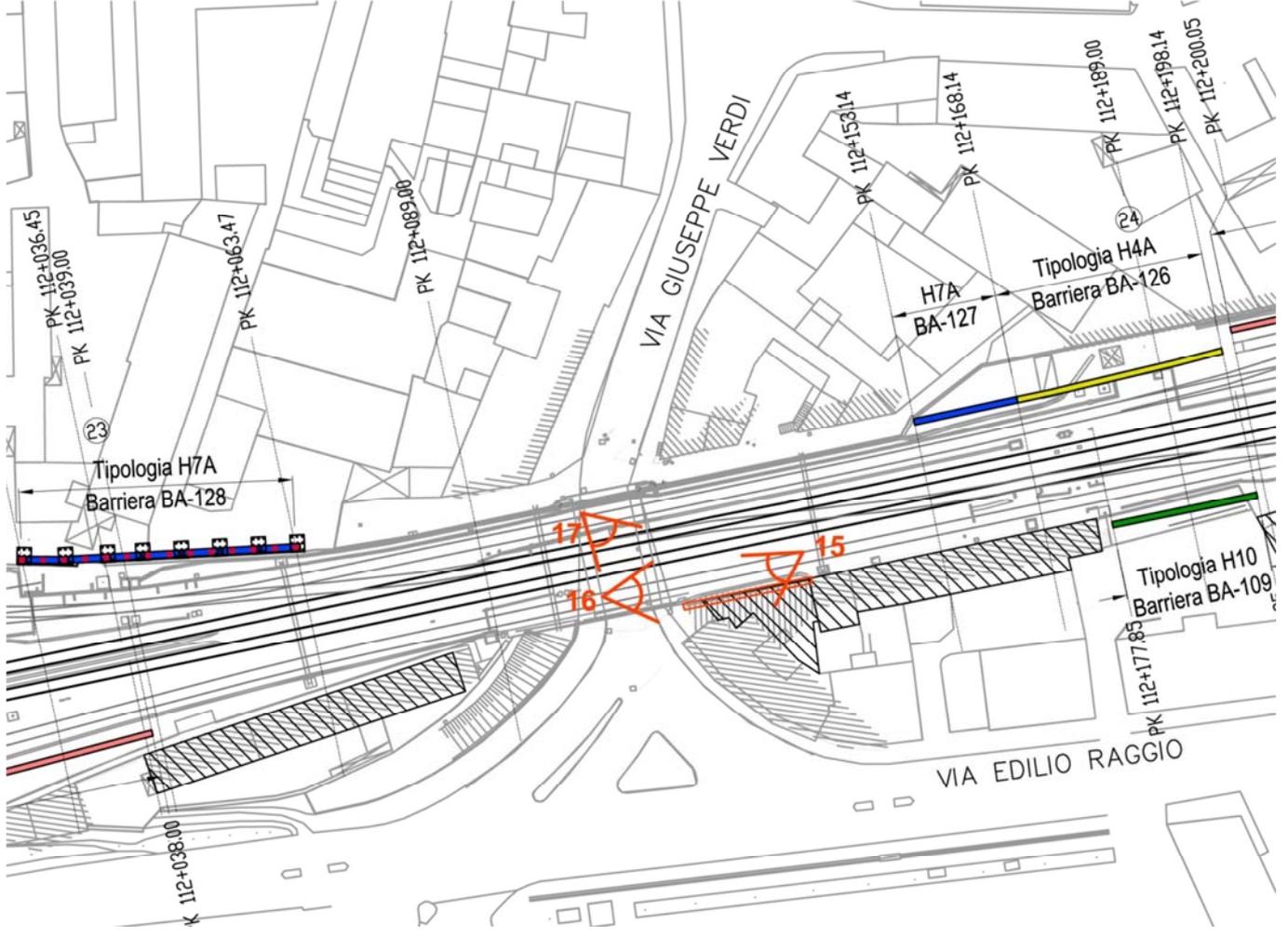


Foto 13 – Vista verso il fabbricato in affaccio sulla ferrovia.



Foto 14 – Vista laterale del fabbricato. Si nota la mancanza di spazio utile per l'inserimento delle barriere.

## 2.5 INTERRUZIONE 5

|  |   |
|--|---|
| <b>Localizzazione interruzione</b>   | Tra pk 112+115.14 pk 112+132.85   |
| <b>Stralcio planimetrico - Scala 1:1000</b>  |   |
| <b>Integrazione barriera</b>   | <b>NO</b>   |
| <b>Problematiche</b>   | Mancanza di spazio.   |
| <b>Descrizione</b>   | La barriera non viene inserita a causa della presenza di un tetto piano di proprietà privata in aderenza con il confine ferroviario e la conseguente mancanza di spazio. L'edificio residenziale che non risulta schermato presenta su ferrovia un affaccio con un numero molto limitato di aperture. |

## Documentazione fotografica



Foto 15 – Vista della copertura piana verso il sottopasso ferroviario.

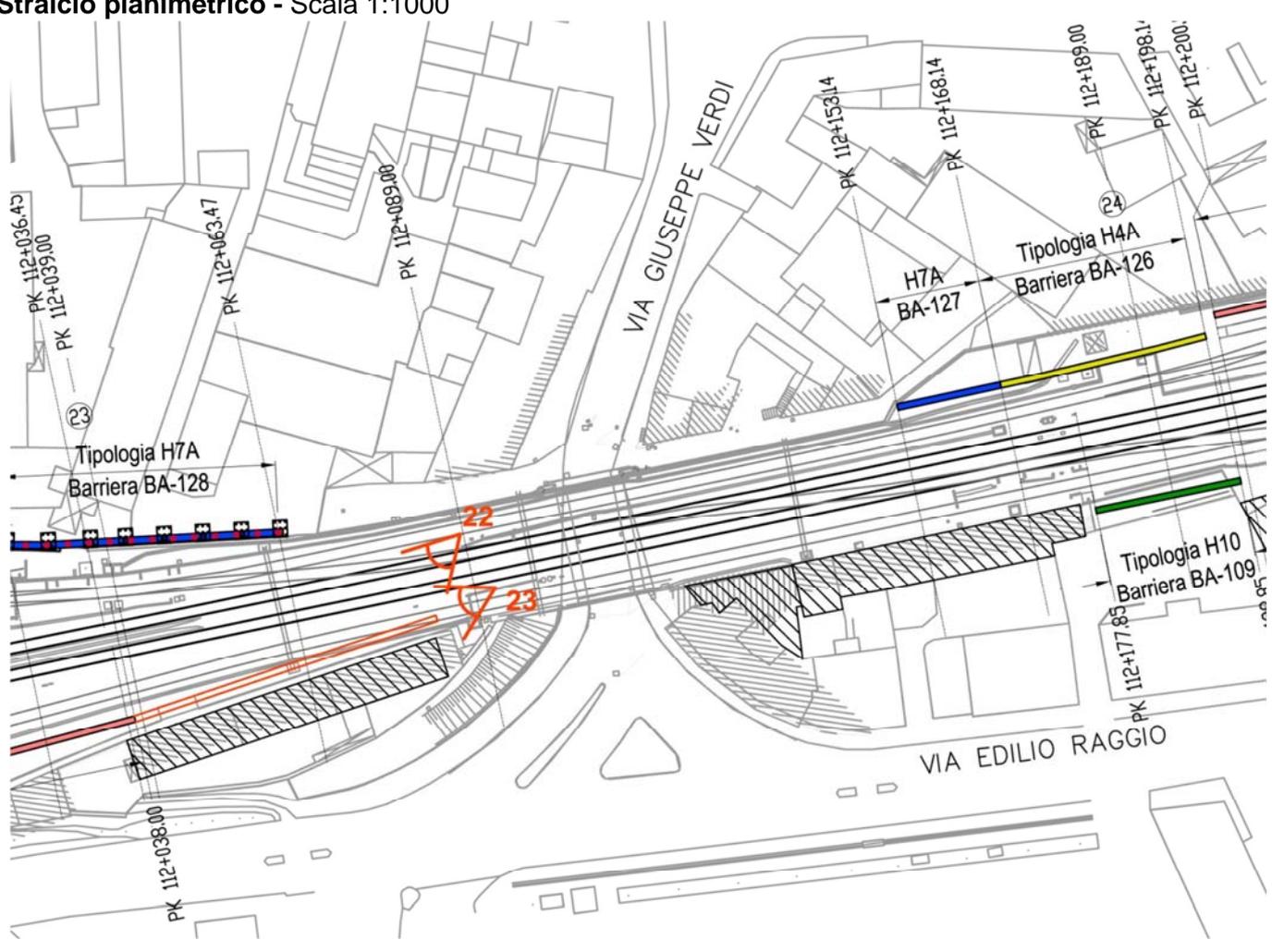


Foto 16 – Vista della copertura piana



Foto 17 – Facciata dell'edificio residenziale attestante la ferrovia.

## 2.6 INTERRUZIONE 6

|  |   |
|--|---|
| <b>Localizzazione interruzione</b>   | Tra pk 112+038.00 e pk 112+85.84<br>Adiacenza a BA-110  |
| <b>Stralcio planimetrico - Scala 1:1000</b>  |   |
| <b>Integrazione barriera</b>   | <b>NO</b>   |
| <b>Problematiche</b>   | Mancanza di spazio.   |
| <b>Descrizione</b>   | La barriera non è stata inserita in quanto l'interruzione corrisponde ad un fabbricato ferroviario in affaccio sui binari. L'area non presenta quindi spazio per l'intervento, la barriera potrebbe impedire l'accesso al fabbricato e la mitigazione non risulta necessaria data la funzione del fabbricato. |

## Documentazione fotografica

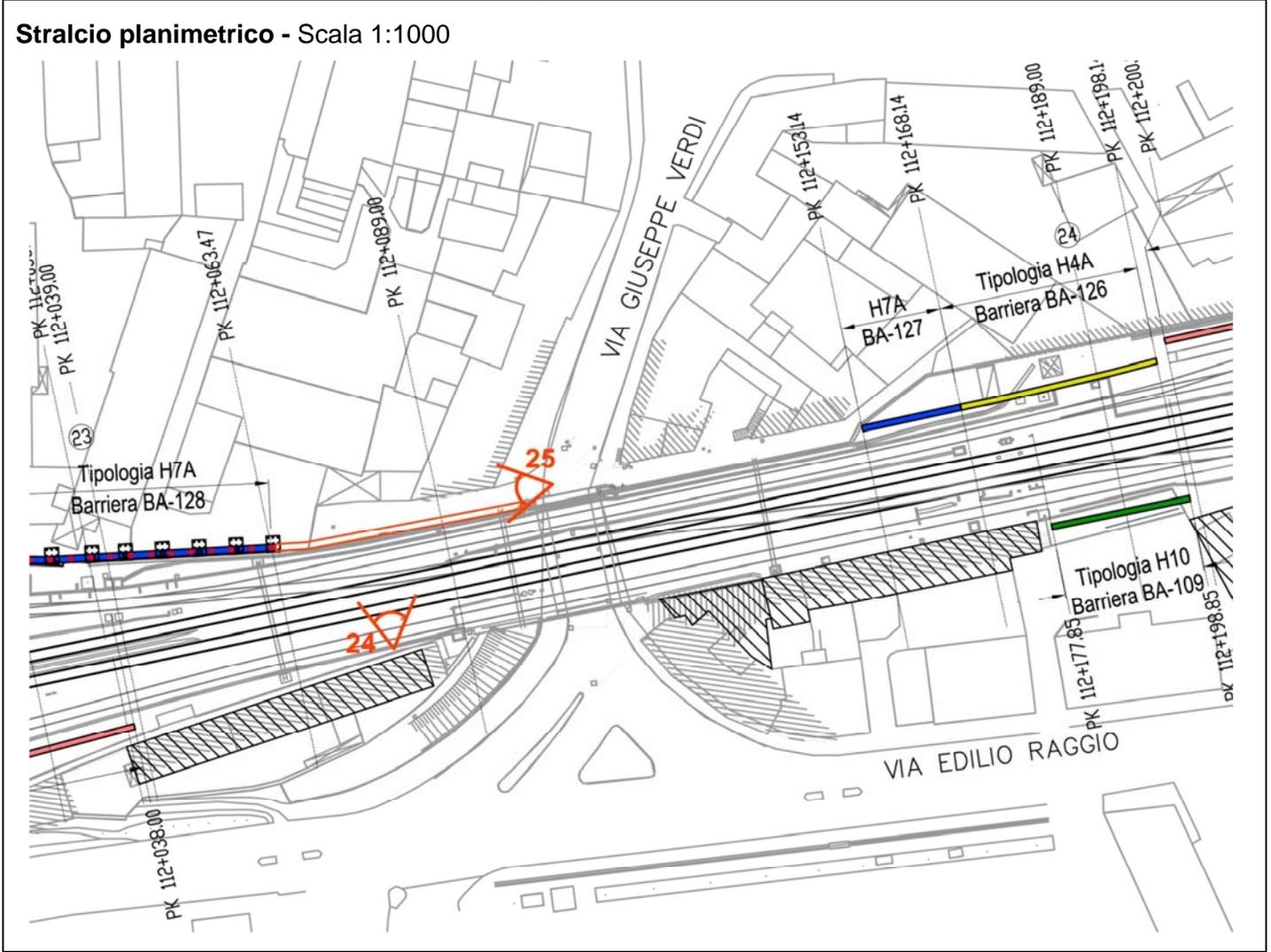


Foto 22 – Vista generale dell'area oggetto dall'integrazione.



Foto 23 – L'edificio ferroviario. Si nota la carenza di spazio per l'inserimento delle barriere.

## 2.7 INTERRUZIONE 7

|   |  |
|---|--|
| <b>Localizzazione interruzione</b>  | <p>Tra pk 112+063.47 e pk 112+101.57</p> <p>Tra barriere BA-128 e BA-127</p>   |
| <p><b>Stralcio planimetrico - Scala 1:1000</b></p>  |  |
| <b>Integrazione barriera</b>  | <p><b>NO</b></p>   |
| <b>Problematiche</b>  | <p>Restringimento della strada e presenza di sottoservizi.</p>   |
| <b>Descrizione</b>  | <p>L'inserimento della barriera non è possibile a causa del ristretto spazio della viabilità su cui si dovrebbe operare.</p> |

## Documentazione fotografica

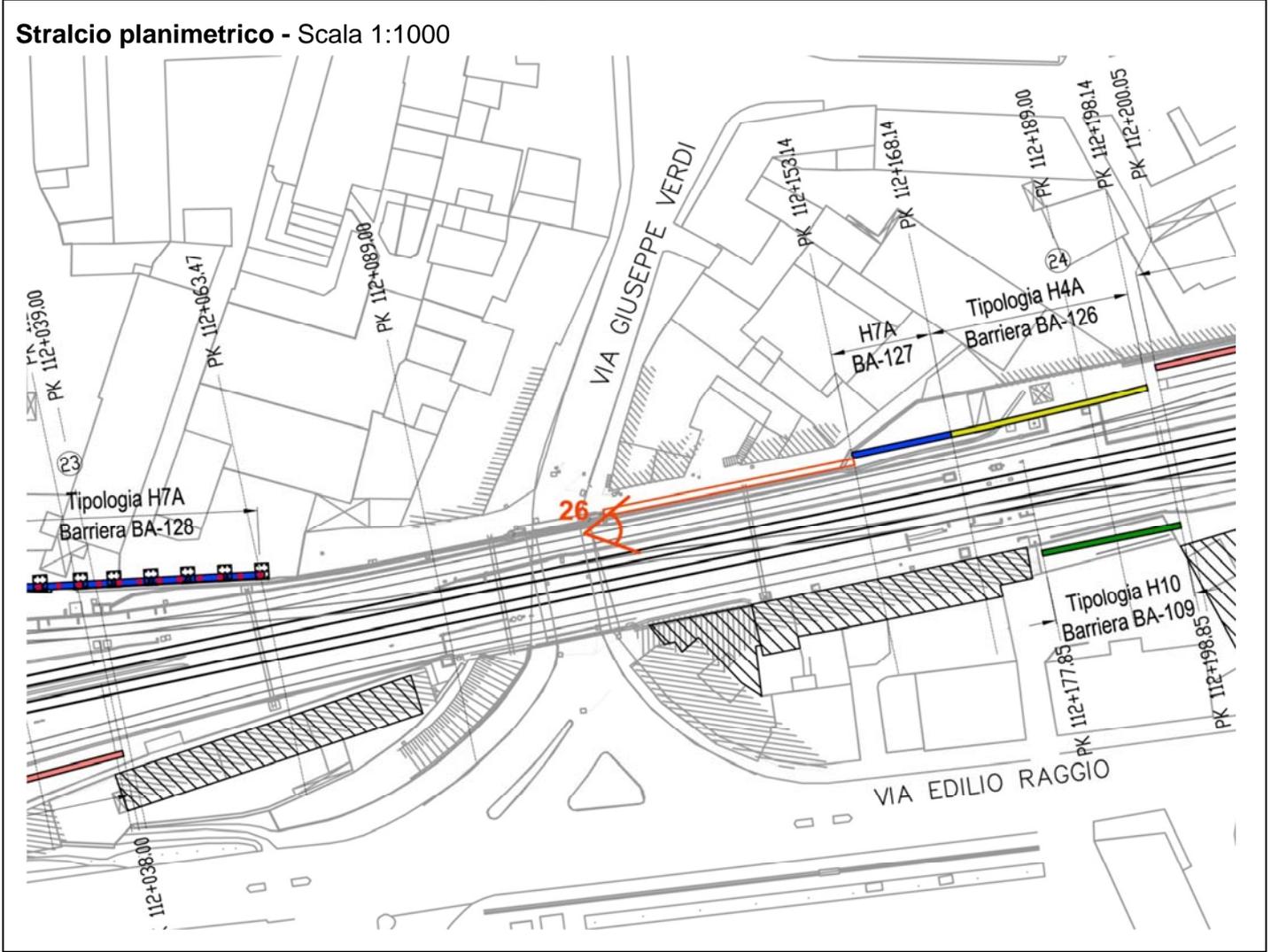


Foto 24 – Panoramica dell'area interessata dall'intervento di integrazione dal piano dei binari.



Foto 25 – L'accesso carraio oggetto di verifica in caso di integrazione. Si possono notare anche i sottoservizi ferroviari.

## 2.8 INTERRUZIONE 8

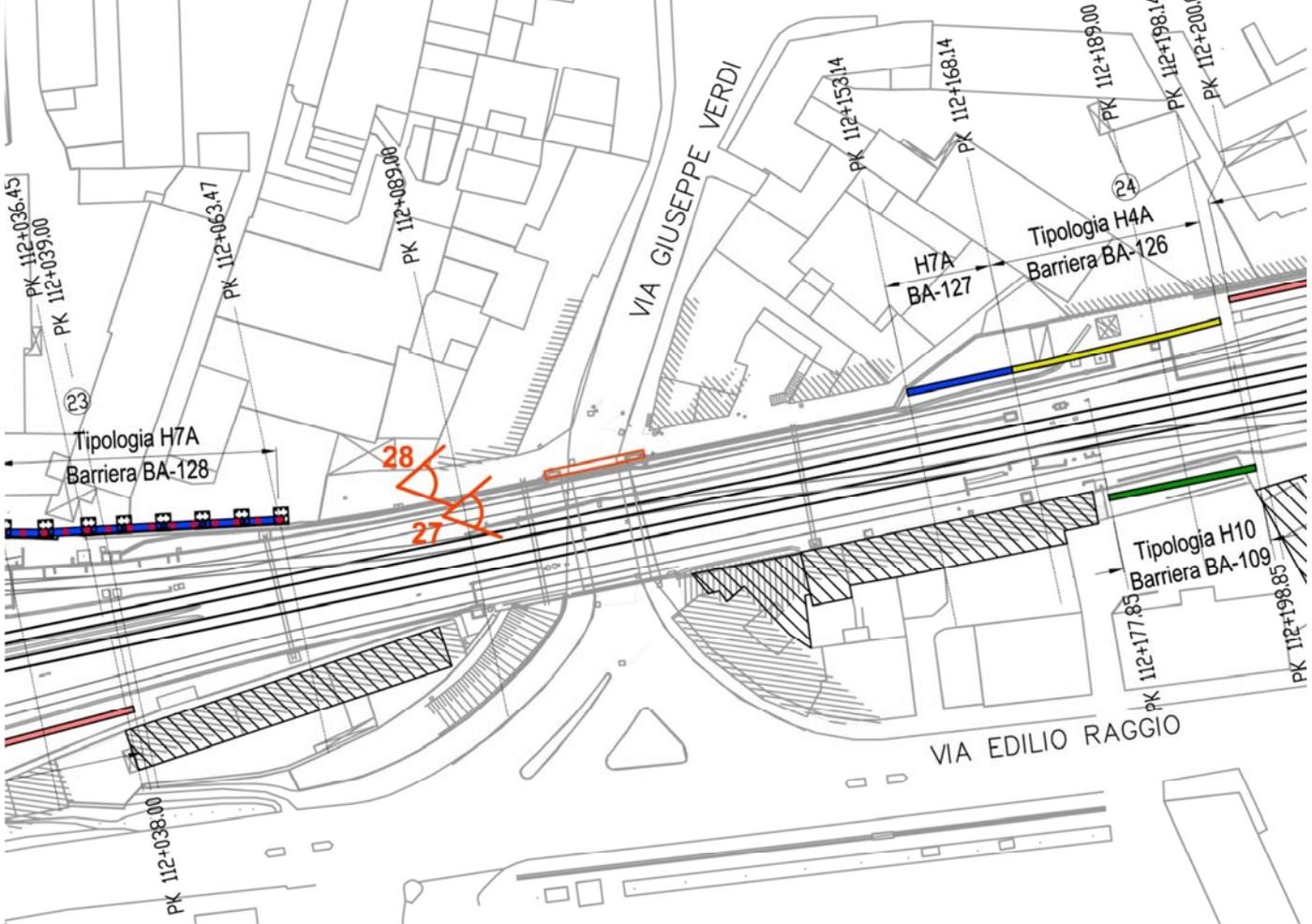
|   |   |
|---|---|
| <b>Localizzazione interruzione</b>  | Tra pk 112+118.57e pk 112+153.14<br>Tra barriere BA-128 e BA-127  |
| <b>Stralcio planimetrico - Scala 1:1000</b><br> |   |
| <b>Integrazione barriera</b>  | <b>NO</b>   |
| <b>Problematiche</b>  | Proprietà privata.  |
| <b>Descrizione</b>  | La barriera non può venire integrata lungo questa interruzione in quanto la struttura insisterebbe su di una proprietà privata. |

## Documentazione fotografica



Foto 26 – Vista verso la proprietà privata dalla ferrovia.

## 2.9 INTERRUZIONE 9

|  |  |
|--|--|
| <b>Localizzazione interruzione</b>   | Tra pk 112+101.57 e pk 112+118.57<br>Tra barriere BA-128 e BA-127  |
| <b>Stralcio planimetrico - Scala 1:1000</b>  |  |
| <b>Integrazione barriera</b>   | <b>NO</b>  |
| <b>Problematiche</b>   | Mancanza di spazio.  |
| <b>Descrizione</b>   | La barriera al di sopra del sottopasso di via Giuseppe Verdi lato Nord-Est non può essere realizzata in quanto non è presente sufficiente spazio per le strutture di sostegno. |

## Documentazione fotografica

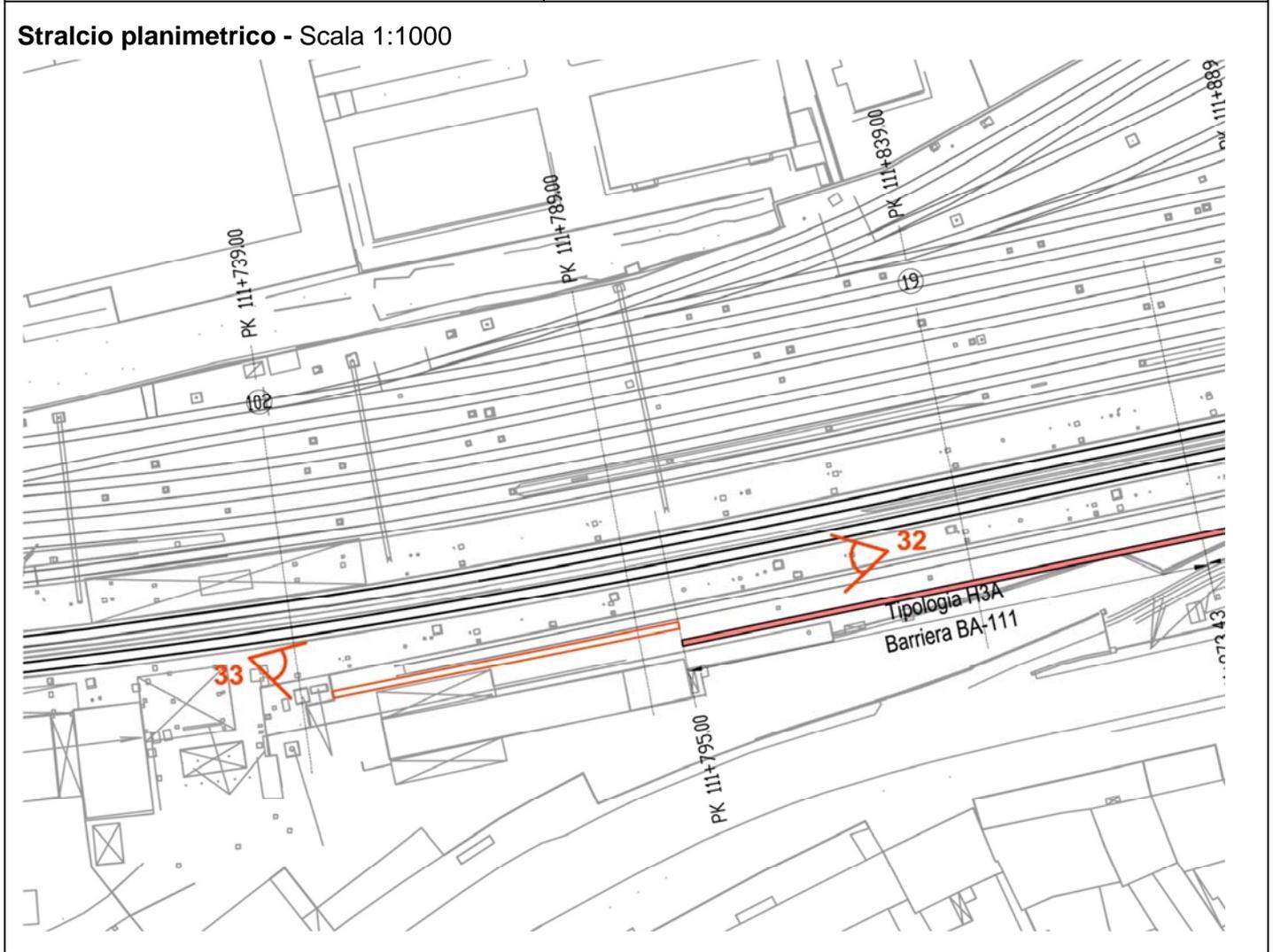


Foto 27 – Vista laterale del sottopasso.



Foto 28 – Vista del sottopasso da livello strada.

## 2.10 INTERRUZIONE 10

|   |  |
|---|--|
| <b>Localizzazione interruzione</b>  | Tra pk e pk 111+795.00<br>Adiacenza a BA-111   |
| <p><b>Stralcio planimetrico - Scala 1:1000</b></p>  |  |
| <b>Integrazione barriera</b>  | <b>NO</b>  |
| <b>Problematiche</b>  | Presenza marciapiede della stazione.   |
| <b>Descrizione</b>  | L'integrazione prolungherebbe la barriera di codice BA-111 di tipologia H3A verso la stazione ferroviaria di Novi Ligure. Non si può realizzare in quanto la barriera interferirebbe con il marciapiede di stazione. |

## Documentazione fotografica



Foto 32 – Vista del marciapiede di stazione.



Foto 33 – Il fabbricato tecnico presso la stazione di Novi Ligure.



## Documentazione fotografica



Foto 38 – Vista del lungolinea ferroviario. Si nota al centro il fabbricato affacciante i binari causa dell'interruzione.