

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

**Rampa Nord Cavalcaferrovia SP 152 Linea III Valico-alla Pk. 38+765
Relazione di confronto PD/PE**

GENERAL CONTRACTOR	DIRETTORE DEI LAVORI
Consorzio Cociv Ing. N. Meistero	

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	OPERA/DISCIPLINA	PROGR.	REV.
I G 5 1	0 4	E	C V	R M	I R 1 K 0 0	0 0 1	A

Progettazione:

Rev	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Progettista Integratore	Data	IL PROGETTISTA
A00	Prima Emissione	D. Fanti 	16/06/2014	S.Fuoco 	16/06/2014	A. Palomba 	16/06/2014	 Consorzio Collegamenti Integrati Veloci Dott. Ing. Aldo Mancarella Ordine Ingegneri Prov. TO n. 6271 R
A01	Revisione per cambio lotto	D. Fanti 	22/03/2017	S.Fuoco 	22/03/2017	A. Mancarella 	22/03/2017	

n.Elabor.: _____	File:IG51-04-E-CV-RM-IR1K-00-001-A01.DOCX
------------------	---

<p>GENERAL CONTRACTOR</p> 	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p> 
	<p>IG51-04-E-CV-RM-IR1K-00-001-A01 Relazione di confronto PD/PE</p> <p>Foglio 3 di 5</p>

INDICE

1. INTRODUZIONE	4
2. NORMATIVA DI RIFERIMENTO.....	4
3. STRATIGRAFIA DI PROGETTO E CARATTERISTICHE GEOTECNICHE DEI TERRENI	4
4. ASPETTI STRADALI E DIDRAULICI	5

<p>GENERAL CONTRACTOR</p>  <p>CODV Consorzio Collegamenti Integrati Veloci</p>	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p>  <p>ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE</p>
	<p>IG51-04-E-CV-RM-IR1K-00-001-A01 Relazione di confronto PD/PE</p> <p>Foglio 4 di 5</p>

1. INTRODUZIONE

Il presente rapporto riguarda la realizzazione dell'opera identificata dal codice WBS IR1K ricadente lungo il tracciato ferroviario di progetto alla pk 38+765. 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 IR1K vede la realizzazione della rampa NORD del cavalcaferrovia della Strada Provinciale 152.

Il tratto di strada della provinciale SP152, oggetto dell'adeguamento plano-altimetrico in oggetto, è ubicata in prossimità dell'ingresso nel centro abitato di Novi Ligure in provincia di Alessandria.

Secondo la classificazione del codice della strada, la strada appartiene alla categoria delle locali in ambito extraurbano, tipo F1. Essa scavalca, da est ad ovest, la nuova linea ferroviaria AC Genova – Milano mediante la realizzazione di un viadotto e delle relative rampe di approccio.

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

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 nel calcolo delle opere di sostegno 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

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 	
	IG51-04-E-CV-RM-IR1K-00-001-A01 Relazione di confronto PD/PE	Foglio 5 di 5

formazioni interessate dagli scavi, ma la possibilità di effettuare una suddivisione delle caratteristiche geotecniche anche su base geografica.

4. ASPETTI STRADALI ED IDRAULICI

La rampa in oggetto ha subito delle modifiche rispetto al PD essenzialmente per l'eliminazione dello shunt e per l'ottimizzazione realizzata in termini di franco rispetto al P.F.

L'eliminazione dello Shunt ha permesso di avvicinare accorciare la luce di calcolo del cavalcaferrovia IV 14 ad un valore di 50,0m

La spalla B del IV14 contigua alla rampa IR1K è rimasta sostanzialmente nella medesima posizione prevista in PD in quanto si è modificato il tracciato della deviazione del fosso 20B affiancandolo alla linea ferroviaria più a sud rispetto al PD prima dell'intersezione con la SP152 e permettendo al fosso stesso di passare davanti alla spalla B.

Ciò ha permesso di evitare la realizzazione di un tombino idraulico all'interno della rampa della spalla con conseguente ottimizzazione delle fasi realizzative delle opere.

Il franco minimo rispetto al piano ferro è stato portata a 7.35m rispetto a 7.00m del PD.

Lo sviluppo totale di detta rampa è di 494.74m e anche per questa rampa i rilevati hanno altezze superiori ai 12m sostenuti da muri di sottoscarpa in destra (muro "D") e in sinistra (muro "C") i cui sviluppi sono pari, entrambi, a 27.05m. Il resto del rilevato ha scarpate con pendenze 2/3 e banche intermedie.

Nel rispetto della normativa stradale vigente suddetta, sono stati applicati allargamenti in curva per garantire la corretta inscrivibilità dei veicoli, ma soprattutto garantire la visibilità.

I muri di sottoscarpa previsti sono necessari al fine di limitare gli ingombri delle scarpate.

Questi muri erano previsti in sede di PD solo sul lato sud.