

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 152 Linea III Valico-alla Pk 38+765

Relazione di confronto PD/PE

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

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	OPERA/DISCIPLINA	PROGR.	REV.
I G 5 1	0 4	E	C V	R M	I V 1 4 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.Elab.:	File:IG51-04-E-CV-RM-IV14-00-001-A01
----------	--------------------------------------

<p>GENERAL CONTRACTOR</p>  <p>CODIV Consorzio Collegamenti Integrati Veloci</p>	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p>  <p>ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE</p>
	<p>IG51-04-E-CV-RM-IV14-00-001-A01 Relazione di confronto PD/PE</p> <p>Foglio 3 di 7</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. IDRAULICA	7

<p>GENERAL CONTRACTOR</p> 	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p> 	
	<p>IG51-04-E-CV-RM-IV14-00-001-A01 Relazione di confronto PD/PE</p>	<p>Foglio 4 di 7</p>

1. INTRODUZIONE

Il presente rapporto riguarda la realizzazione dell'opera identificata dal codice WBS IV14 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 IV14 vede la realizzazione del cavalcaferrovia della Strada Provinciale 152.

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

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 	
	IG51-04-E-CV-RM-IV14-00-001-A01 Relazione di confronto PD/PE	Foglio 5 di 7

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

In fase di progettazione esecutiva, a causa dell'eliminazione dello shunt, è stato possibile ridurre la luce dell'impalcato da 60m a 50m. Per motivi legati agli aspetti idraulici di smaltimento delle acque, tale lunghezza non è stata diminuita ulteriormente. Infatti, mantenendo uno sviluppo di 50m è stato possibile evitare la realizzazione di un tombino idraulico per l'attraversamento della rampa IR1K di accesso all'impalcato. Come scelta progettuale si è preferito risagomare il tracciato del fosso 20B riposizionandolo nei pressi della linea e prevedendo la sua posizione in termini planimetrici davanti alla spalla del ponte, come illustrato in Figura 1.

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE
	IG51-04-E-CV-RM-IV14-00-001-A01 Relazione di confronto PD/PE
	Foglio 6 di 7

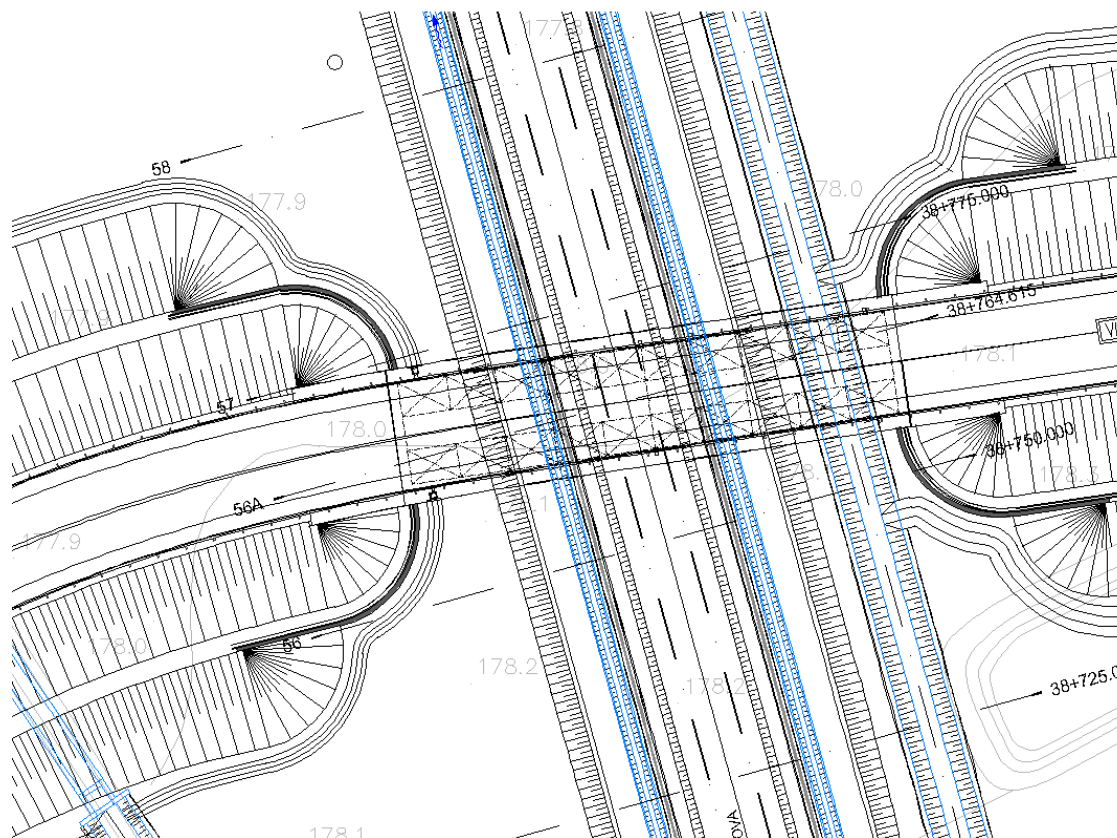


Figura 1 – ubicazione planimetrica della deviazione del fosso.

Modifiche strutturali riguardano l'ottimizzazione dell'impalcato. Si è scelto di adottare 4 travi longitudinali (accoppiate a due a due) anziché 3 travi per la realizzazione dell'opera. Le quattro travi formano in questo modo una struttura a bi-cassone la quale garantisce un miglior comportamento a torsione rispetto ad una struttura a travi singole. Inoltre le fasi di montaggio risultano più agevoli in quanto le quattro travi vengono montate già accoppiate. Piccole modifiche dimensionali riguardano di conseguenza le spalle del ponte; comprese le dimensioni delle fondazioni di tali elementi strutturali, il numero e la disposizione dei pali di fondazione; questi elementi subiranno alcune modifiche rispetto quanto previsto da PD.

Una ulteriore modifica rispetto al PD riguarda i muri andatori e di sottoscarpa. I muri andatori su entrambi i lati della spalla A, tra le progressive pk 0+455.00 e pk 0+458.00 vengono eliminati in fase esecutiva e sostituiti con muri di sottoscarpa su entrambi i lati. Il muro di sottoscarpa previsto dal PD sul lato della spalla B tra le progressive 0+532.00 e 0+629.00 ed il muro andatore a nord, vengono sostituiti con muri di sottoscarpa su entrambi i lati tra la spalla B e la progressiva 0+545.00.

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 	
	IG51-04-E-CV-RM-IV14-00-001-A01 Relazione di confronto PD/PE	Foglio 7 di 7

5. IDRAULICA

Relativamente al sistema di smaltimento delle acque si sono sviluppate le indicazioni contenute nelle planimetrie idrauliche della WBS generale ID. In particolare è stato progettato il tombino di attraversamento della rampa di accesso al viadotto (IR1J) in grado di garantire la continuità idraulica del fosso esistente che verrà mantenuto. Inoltre si è proceduto alla definizione di un sistema di smaltimento delle acque con appropriati manufatti al piede delle scarpate ed infine si è modificato il tracciato della deviazione del fosso 20B alla luce dell'eliminazione dello *shunt* per Torino come già accennato nei paragrafi precedenti.