

Spettabile Direzione Generale

Come da richiesta telefonica pervenuta nella giornata di ieri si invia, con la presente, l'ultima di 5tranche coi file in formato PDF (per questioni di capacità del sistema di invio) contenenti le osservazioni di cui all'oggetto, peraltro già inoltrati con precedente nota PEC prot. n. 15205 del 07.08.2018 ritenuti, da codesta Direzione, non leggibili e/o utilizzabili in quanto contenuti su link google drive.

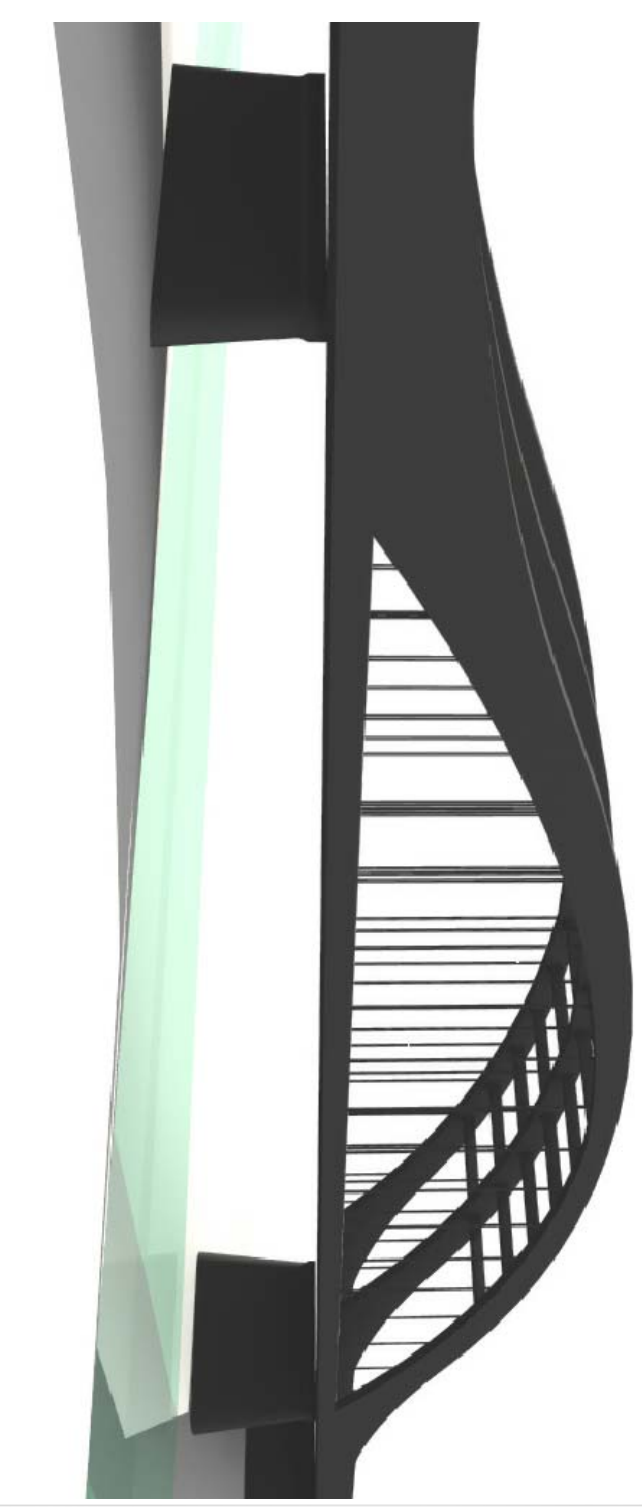
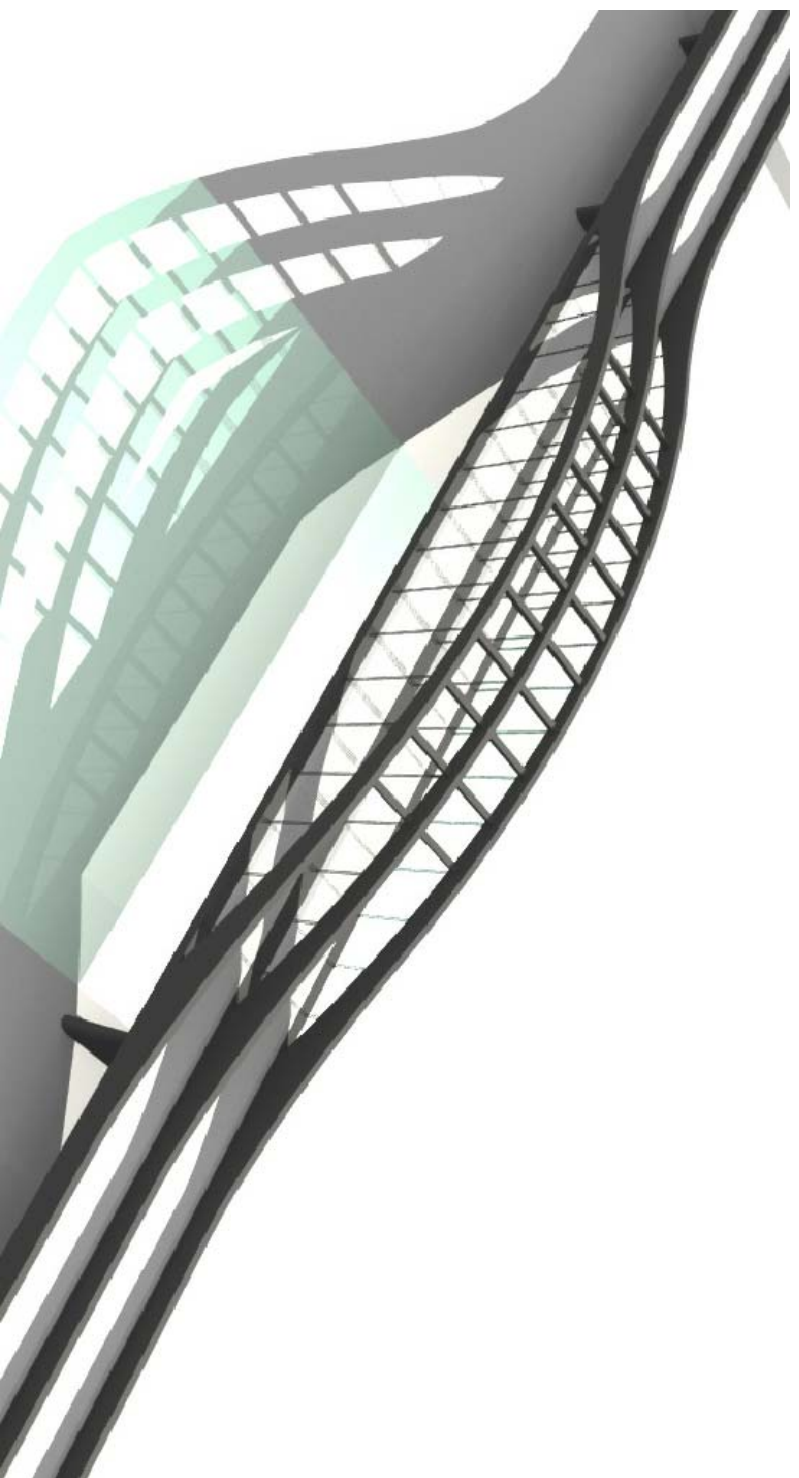
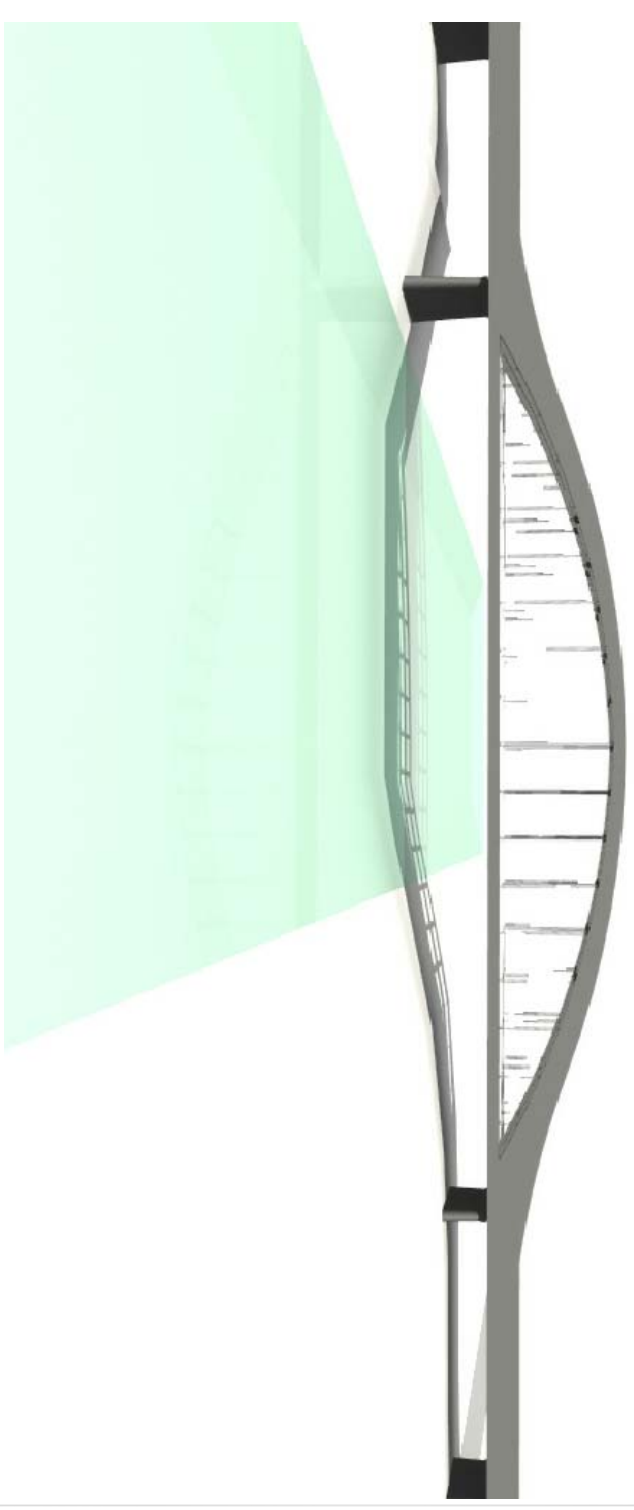
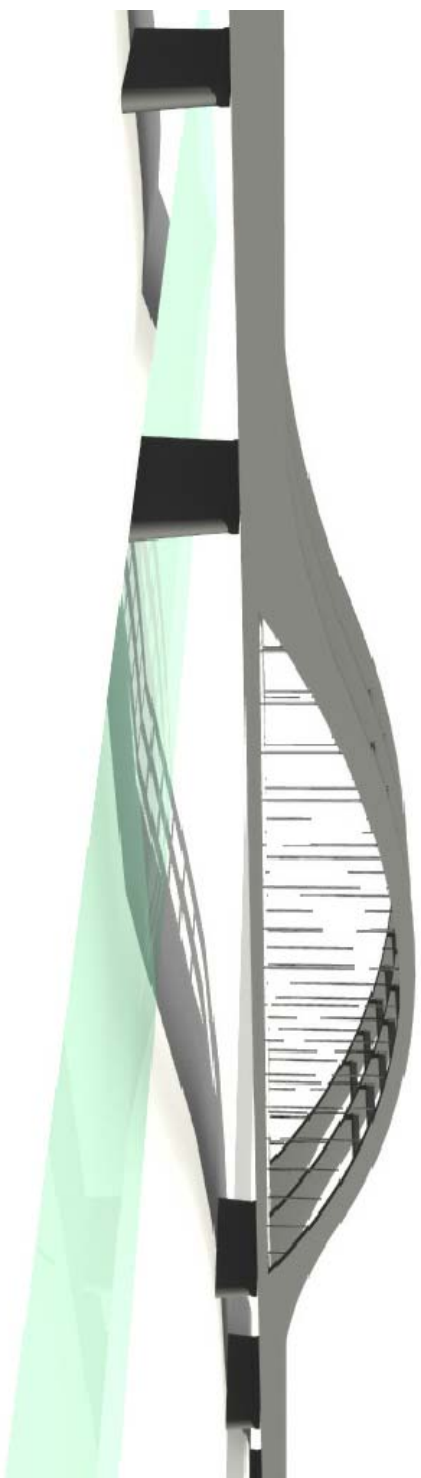
Il numero complessivo dei file che verranno inviati - di cui n. 3 con questa ultima PEC - sarà di **31**.

Distinti saluti.



Comune di TORRI DI QUARTESOLO

PROVINCIA DI VICENZA



Collaborazione Architettonica Strutturale

IMPLEMENTATION
PROJECTS
STUDIO ASSOCIATO

Elaborato

P6

Consulenza Specialistica

Arch. RENZO FERRARA
Via Dante 19 - 33017 TARCENTO (UD)
Cannareggio 96/A - 30121 VENEZIA

Scala

1:100

Titolo

**INFRASTRUTTURE FERROVIARIE STRATEGICHE - Legge Obiettivo 443/01
TRATTA AV/AC VERONA PADOVA - SUB LOTTO VICENZA GRISIGNANO
OSSERVAZIONI ALLO STUDIO DI FATTIBILITA'**

Descrizione

PONTE SUL TESINA

RENDEMENT DEL PONTE PROPOSTO - PREFATTIBILITA'



INGEGNERIA CONTROLLI E RESTAURO

VIA MATTEOTTI, 26 - 35137 PADOVA
Tel e Fax 049.666097 - info@icorest.com
www.icorest.com

Direttore Tecnico

Ing. Franca Gajo

Geom. Paolo Garghella

Paolo Garghella

Via Dante 19 - 33017 TARCENTO (UD)
Cannareggio 96/A - 30121 VENEZIA

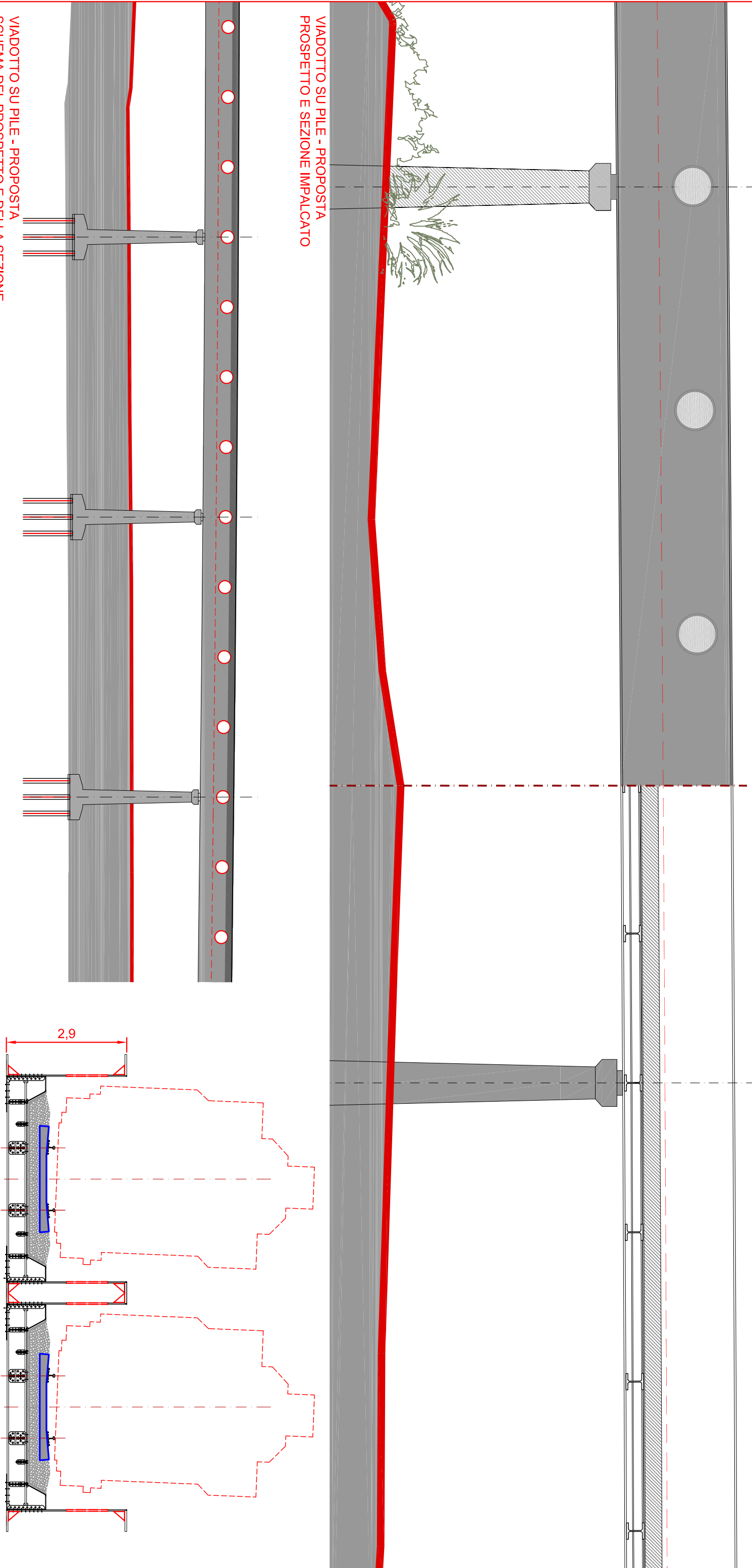
Data
10/03/2015

10/03/2015



Comune di TORRI DI QUARTESOLO

PROVINCIA DI VICENZA



VIADOTTO SU PILE - PROPOSTA
PROSPETTO E SEZIONE IMPALCATO

VIADOTTO SU PILE - PROPOSTA
SCHEMA DEL PROSPETTO E DELLA SEZIONE

ICOREST srl
INGEGNERIA CONTROLLI E RESTAURO

VIA MATTEOTTI, 26 - 35137 PADOVA
Tel e Fax 049.666097 - info@icorest.com
www.icorest.com

Direttore Tecnico
Ing. Franca Gajo

Geom. Paolo Garghella

Collaborazione Architettonica Strutturale

IMPLEMENTATION PROJECTS
STUDIO ASSOCIATO

Consulenza Specialistica

Arch. RENZO FERRARA

Via Dante 19 - 33017 TARGENTO (UD)
Cannareggio 96/A - 30121 VENEZIA

Elaborato

P7

Scala
1:100

Data
12 maggio 2015

Titolo

**INFRASTRUTTURE FERROVIARIE STRATEGICHE - Legge Obiettivo 443/01
TRATTA AV/AC VERONA PADOVA - SUB LOTTO VICENZA GRISIGNANO
OSSERVAZIONI ALLO STUDIO DI FATTIBILITA'**

Descrizione

**PONTE SUL TESINA
APPROCCIO AL PONTE - PREFATTIBILITA'**

RELAZIONE FATTIBILITA' NUOVO PONTE

La proposta presentata prevede l'impiego, sia per il ponte che per il viadotto, di cassoni metallici con ballast che rispetto al sistema tradizionale, permette una forte riduzione dei costi e dei tempi imputabili agli interventi di manutenzione straordinaria dell'apparato del binario oltre ad un abbattimento dei livelli di rumorosità al passaggio dei convogli.

Interposto tra il ballast della massicciata ed il cassone di contenimento è previsto uno strato di sovravello di 3 mm ed uno strato di 6 mm di bitume modificato - sub ballast - che ha la funzione di migliorare le condizioni di lavoro della massicciata, eliminando le sollecitazioni a trazione con forte riduzione dei fenomeni di fatica (che provocano nel tempo la frantumazione degli elementi litici che lo compongono) e del livello di rumorosità prodotta dal transito dei convogli.

L'approccio interdisciplinare adottato e la ricerca di un dialogo tra infrastruttura e territorio, hanno permesso di caratterizzare l'opera con una forte valenza architettonica e funzionale: il sistema viadotto-spalla-ponte si fonde in un unicum che va letto nella sua interezza.

Il ponte proposto è caratterizzato da una forma che offre un senso di forte stabilità, portando con sé al tempo stesso una radice dinamica, nella quale va connotandosi non una ordinaria celebrazione del corso d'acqua da superare ma una considerazione più ampia nei confronti di un territorio che troppo facilmente può essere intaccato da manufatti monolitici che imponendosi non rappresentano altro che la celebrazione di sé stessi.

La proposta elaborata offre, rispetto all'attuale progetto, una maggiore trasparenza visiva e si pone in una condizione di dialogo con il ponte preesistente che non viene, prospetticamente, schiacciato dal nuovo ponte ma al contrario la nuova struttura si pone come cornice dell'esistente.

La soluzione adottata, cioè l'accoppiamento di una doppia coppia di archi permette di ridurre sostanzialmente lo spessore dell'impalcato permettendo in questo modo di ridurre notevolmente la lunghezza delle rampe di approccio al ponte pur mantenendo invariati i franchi idraulici e le altezze libere in corrispondenza degli argini.

In riferimento al viadotto di approccio proposto, che sostituisce le strutture in elevazione in calcestruzzo, dal punto di vista tecnico si garantisce una più pronta accessibilità per controlli e manutenzioni oltre al fatto di concedere, dal punto di vista paesaggistico, una maggiore

permeabilità visiva ed una maggiore vivibilità dei luoghi specialmente nei confronti delle abitazioni e degli ambiti urbani che attraversa.

IL PONTE

La campata centrale copre una luce di 80 metri, con una doppia coppia di archi a spinta eliminata di altezza alla chiave di circa 11 metri.

Ciascun arco è costituito da 10 conci realizzati con un profilo scatolare a sezione rettangolare di larghezza 55 cm e altezza variabile da 150 cm all'appoggio fino a 110 cm alla chiave.

Per stabilizzare l'arco è prevista una struttura reticolare superiore di controvento.

La catena dell'arco è costruita da un profilo scatolare rettangolare di larghezza 55 cm e altezza 95 cm che ha funzione di contrastare la spinta dell'arco e di sostenere l'impalcato ferroviario.

IL VIADOTTO

La struttura del viadotto è formata da travi a parete piena a via inferiore, che un predimensionamento di massima ha ipotizzato di altezza pari a circa 300; sull'anima delle travi sono previsti dei fori del diametro di circa 100 cm con passo 6,00 m.

Per evitare l'imbozzamento delle pareti sottili costituenti l'anima e stabilizzare il corrente superiore (quello inferiore è stabilizzato dall'impalcato ferroviario) sono previste delle nervature verticali in piatti di lamiera, che vanno a costituire, con le travi di impalcato, dei telai a C.

