



**FASI ESECUTIVE**

**FASE 1a:** Restringimento della carreggiata Nord previa messa in opera del guscio di protezione ferrovia, occupando la corsia di emergenza per consentire la cantierizzazione. Realizzazione berlinese di micropali a prosecuzione dei risvolti di spalle esistenti (sia verso Trento, sia verso Modena) integrati da iniezioni di Jet Grouting nel rilevato esistente. Esecuzione degli scavi presso le spalle in progetto, da eseguirsi in fasi successive per consentire l'infissione dei tiranti (n.1, 2, 3, ordina a secondo della zona interessata dallo scavo), che contrastano sui cordoli realizzati con coppie di pulegge di acciaio, per la realizzazione delle porzioni di spalle della via Nord, dotati di "fasce" per la ripresa getto di fase 3. Infissione di palancole presso le spalle esistenti, in corrispondenza delle pile in progetto, a contenimento degli scavi a ribasso della ferrovia esistente. Infissione pali e successiva realizzazione delle porzioni di fondazioni e fusti pile opportunamente dotati di "fasce" per la ripresa getto di fase 3. Rientro e ricostituzione del rilevato a tergo delle spalle di progetto, previo infissione delle barre Dwydyg in corrispondenza della berlinese tipo 2 inserite in guaine, e fascio delle testate dello stesso. Varo della struttura in acciaio di impalcato, preventivamente assemblato, e messa in opera delle lastre tralicciate per completamento soletta. Demolizione parziale del cordolo dell'impalcato esistente per consentire l'alloggiamento di una lamina in acciaio opportunamente vincolata alla soletta esistente ed al tratto di soletta appena realizzato, destinato al passaggio dei mezzi in fase 2, sia in corrispondenza della soletta esistente, sia presso risvolti spalle e berlinese di prosecuzione.

**FASE 1b:** Restringimento della carreggiata Sud e Nord in esterno carreggiato occupando la corsia di emergenza per consentire la cantierizzazione nella zona centrale e l'infissione delle berlinese centrali da parapiglia spalle esistenti verso Trento e verso Modena per circa 50m, integrati da iniezioni di Jet Grouting nel rilevato esistente.

**FASE 2:** Deviazione del traffico sulla via Nord, occupando anche la porzione di impalcato di progetto realizzato nella fase 1. Demolizione dell'impalcato della carreggiata Sud e realizzazione scavi in fasi successive in prossimità delle spalle in progetto per consentire l'infissione dei tiranti (n.1, 2, 3, 4 ordina a secondo della zona interessata dallo scavo), che contrastano sui cordoli realizzati con coppie di pulegge di acciaio. Realizzazione delle spalle in progetto (su pali di grande diametro). Infissione di palancole presso le spalle esistenti con demolizione delle stesse relativamente alla porzione interferente con le pile in progetto, a contenimento degli scavi a ribasso della ferrovia esistente. Infissione pali e successiva realizzazione delle porzioni di fondazioni e fusti pile. Rientro e ricostituzione del rilevato a tergo delle spalle di progetto. Varo delle travi assemblate precedentemente nell'area di cantiere e realizzazione della soletta di impalcato.

**FASE 3:** Deviazione del traffico sulla via Sud. Demolizione dell'impalcato esistente della carreggiata Nord. Esecuzione degli scavi in corrispondenza del rilevato esistente dietro le spalle in fasi successive in prossimità delle spalle in progetto per consentire l'infissione dei tiranti (n.1, 2, 3, 4 ordina a secondo della zona interessata dallo scavo), che contrastano sui cordoli realizzati con coppie di pulegge di acciaio. Realizzazione delle spalle in progetto (su pali di grande diametro). Infissione di palancole presso le spalle esistenti con demolizione delle stesse relativamente alla porzione interferente con le pile in progetto, a contenimento degli scavi a ribasso della ferrovia esistente. Infissione pali e successiva realizzazione delle porzioni di fondazioni e fusti pile. Rientro e ricostituzione del rilevato a tergo delle spalle di progetto. Varo delle travi assemblate precedentemente nell'area di cantiere e realizzazione della soletta di impalcato, collegata opportunamente a quella realizzata in fase 2, sia in corrispondenza della soletta appollata.

**OSSERVAZIONE**

Nell'atto esecutivo si valuterà l'opportunità di limitare gli scavi nei tratti non direttamente interessati dalle nuove fondazioni: la permanenza di banche di terreno può consentire una maggiore rigidità del rilevato sottostante il traffico e l'eliminazione di alcuni tiranti specie nella filo orizzontale più basso.

**LEGENDA**

I graficisimi utilizzati nelle tavole hanno il seguente significato:

Opere esistenti da demolire:

Pali Ø1000 L=20.00m:

Pali Ø1000 L=25.00m:

**LEGENDA COLORI**

--- CORSIA NORD PROVVISORIA

CAMPITURA CORSIA NORD PROVVISORIA

--- CORSIA SUD PROVVISORIA

CAMPITURA CORSIA SUD PROVVISORIA

CANTIERE

CAMPITURA CANTIERE

IMPALCATO ESISTENTE

CAMPITURA IMPALCATO ESISTENTE

IMPALCATO DI PROGETTO

CAMPITURA DI PROGETTO

**NOTA SULLE GEOMETRIE**

LE GEOMETRIE DI STRUTTURE E OPERE PROVVISORIE SONO INDICATIVE. PER LE ESATTE DIMENSIONI VEDERE LE TAVOLE SPECIFICHE.

**SOCIETA' PER AZIONI AUTOSTRADA DEL BRENNERO - TRENTO**

**ORDINE DEGLI INGEGNERI DELLA PROV. DI TRENTO**  
 dott.ing. **ROBERTO BOSETTI**  
 INSCRIZIONE ALBO N° 1027

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO  
 dott. ing. Roberto Bosetti

# autostrada del brennero

**PROGETTO DEFINITIVO PER LA REALIZZAZIONE DELLA TERZA CORSIA NEL TRATTO COMPRESO TRA VERONA NORD (KM 223) E L'INTERSEZIONE CON L'AUTOSTRADA A1 (KM 314)**

**A1 LOTTO 2 - dal km 223+100 al km 230+717**

**4.5.3.16** INTERVENTI SULLE OPERE D'ARTE  
 Sottopasso F.S. Venezia-Milano (pr km 225+706)  
 Disegni  
 Fasi costruttive ed interferenze con il traffico: tavola 1/3

0	MAR. 2021	EMMISSIONE	PRADELLI	M. ZINI	C. COSTA
REVISIONE:	DATA:	DESCRIZIONE:	REDAZIONE:	VERIFICA:	APPROVAZIONE:
DATA PROGETTO: LUGLIO 2009					
NUMERO PROGETTO: 31/09					

**DIREZIONE TECNICA GENERALE**

**ING. CARLO COSTA**  
 N. 601  
 INGEGNERI KAMMER DER PROVINZ BOZEN