

COMMITTENTE:



ALTA SORVEGLIANZA:



GENERAL CONTRACTOR:



**INFRASTRUTTURE FERROVIARIE STRATEGICHE DEFINITE DALLA LEGGE
OBIETTIVO N. 443/01
LINEA AV/AC TORINO – VENEZIA Tratta VERONA – PADOVA
Lotto funzionale Verona – Bivio Vicenza
PROGETTO ESECUTIVO
RILEVATI
RILEVATO FERROVIARIO DAL KM 0+174,45 AL KM 0+475,00
GENERALE
Relazione di confronto P.D. / P.E.**

GENERAL CONTRACTOR		DIRETTORE LAVORI		SCALA -
IL PROGETTISTA INTEGRATORE	Consorzio Iricav Due ing. Guido Fratini Data: Marzo 2021	ing. Luca Zaccaria iscritto all'ordine degli ingegneri di Ravenna n.A1206 Data:		

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	OPERA/DISCIPLINA	PROGR.	REV.	FOGLIO
I N 1 7	1 1	E	I 2	R O	R I 0 2 0 0	0 0 3	A	- - - P - - -

	VISTO CONSORZIO IRICAV DUE	
	Firma	Data
	Luca RANDOLFI	

Progettazione:

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	IL PROGETTISTA Il Responsabile (Dot. Ing. Vito Meloni) ALBO PROVINCIALE INGEGNERI VERONA Iscrizione N° 1553 Data: Marzo 2021
A	EMISSIONE	Rocca 	31/03/21	Guilarte 	31/03/21	Aiello 	31/03/21	

CIG. 8377957CD1	CUP: J41E9100000009	File: IN1711EI2RORI0100001A.DOCX
		Cod. origine:



Progetto cofinanziato dalla Unione Europea

<p>GENERAL CONTRACTOR</p> 		<p>ALTA SORVEGLIANZA</p> 				
<p>Relazione di confronto P.D. / P.E.</p>	<p>Progetto IN17</p>	<p>Lotto 11</p>	<p>Codifica Documento E I2 RO RI 02 0 0 003</p>	<p>Rev. A</p>	<p>Foglio 2 di 6</p>	

INDICE

1	PREMESSA.....	3
2	DESCRIZIONE DELLE MODIFICHE	3
3	ANALISI MIGLIORIE	5
4	CONCLUSIONI.....	6

GENERAL CONTRACTOR 		ALTA SORVEGLIANZA 			
Relazione di confronto P.D. / P.E.	Progetto IN17	Lotto 11	Codifica Documento E I2 RO RI 02 0 0 003	Rev. A	Foglio 3 di 6

1 PREMESSA

La presente relazione attesta la sostanziale rispondenza al progetto Definitivo ed alle eventuali prescrizioni dettate in sede di approvazione dello stesso (istruttorie Italferr allegate all'A.I., IN0D00D12RHMD0000012A - RELAZIONE DESCRITTIVA DELLE MODIFICHE PROGETTUALI DA RECEPIRE IN FASE DI SVILUPPO DEL PE).

2 DESCRIZIONE DELLE MODIFICHE

Nello sviluppo del Progetto Esecutivo, oltre ai normali studi ed approfondimenti delle problematiche dell'opera e la miglior definizione di alcuni dettagli e particolari costruttivi, tipici di tale processo, sono state apportate le seguenti variazioni e/o affinamenti rispetto al Progetto Definitivo:

Aspetti relativi a progettazione geotecnica

Per tali aspetti si rimanda alla relazione IN1711EI2RORI0200002.

Aspetti relativi alla progettazione ferroviaria

1. In corrispondenza del tratto da pk a 0+000 a 0+575, nel P.D. la larghezza della semi-piattaforma lato B.D. si rastrema da 11m a 6.35m. Nel P.E., dal momento che in tale tratto la L.S. non prevede raccordi con la linea AV/AC, tale larghezza viene ridotta: nel tratto iniziale da 0+000 a 0+090, dove la piattaforma deve alloggiare i tronchini dei futuri binari di precedenza previsti dal Nodo di Verona, tale larghezza è prevista pari a 10.95m, analogamente alla semi-piattaforma lato B.P., mentre da pk 0+090 a 0+575, la larghezza è pari a 6.35m costante, come la semi-piattaforma lato B.P.
2. In corrispondenza del sottopasso SL01, viene revisionato lo scavalco della pista di servizio sul sottopasso per congruenza con le quote di progetto del sottopasso

Aspetti relativi all'idraulica di piattaforma

1. Nel P.D. sul lato del B.P. è prevista sia una canaletta 40x50 per la raccolta acque di piattaforma, sia un canale in c.a. di dimensioni 1.5x1.5m per la raccolta delle acque dei due piazzali dei fabbricati FA17-FA18 con scorrimento verso Verona fino a pk 0+465. Sul lato del B.D., è prevista una canaletta 40x50 con scorrimento verso Verona, che mediante una tubazione DN800 a pk 0+465 si collega ai canali lato B.P. Tutti i canali scaricano senza laminazione delle acque nella Fossa Morandina mediante tubazioni DN800-DN1000.

Nel presente P.E., si prevede sul lato del B.P. un unico canale di larghezza 2.0m e profondità variabile, che raccoglie sia le acque dei piazzali FA17-FA18, sia le acque della semi-piattaforma lato B.P. Tale canale ha funzione di laminazione delle acque, e tramite scarico controllato smaltisce nel

<p>GENERAL CONTRACTOR</p> 	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p> 				
<p>Relazione di confronto P.D. / P.E.</p>	<p>Progetto IN17</p>	<p>Lotto 11</p>	<p>Codifica Documento E I2 RO RI 02 0 0 003</p>	<p>Rev. A</p>	<p>Foglio 4 di 6</p>

canale di laminazione in affiancamento a RI03, che a sua volta mediante un secondo scarico controllato smaltisce nella Fossa Morandina.

2. L'attraversamento DN800 a pk 0+465 viene spostato a pk 0+645 mantenendo invariato il diametro, e scarica nel canale di laminazione di RI03.

Aspetti relativi alla progettazione stradale

1. In considerazione delle modifiche apportate al canale lato B.P., nel tratto corrispondente ai due piazzali FA17-FA18 viene prevista una barriera bordo ponte installata sulla parete lato sud del canale, anziché una barriera N2 Bordo rilevato, a protezione della pista di servizio.

Nel tratto successivo ai piazzali, la barriera N2 bordo rilevato viene mantenuta

2. Considerando che la distanza tra i piazzali FA17-FA18 e la piazzola di manovra a pk 0+700 è pari a circa 500m, viene inserita una piazzola di scambio a pk 0+475

GENERAL CONTRACTOR 		ALTA SORVEGLIANZA 			
Relazione di confronto P.D. / P.E.	Progetto IN17	Lotto 11	Codifica Documento E I2 RO RI 02 0 0 003	Rev. A	Foglio 5 di 6

3 ANALISI MIGLIORIE

Aspetti relativi alla progettazione ferroviaria

1. L'adozione della modifica sopra descritta comporta:
 - un'ottimizzazione della larghezza della piattaforma e una maggiore regolarità dell'andamento dei cigli
 - la riduzione dell'interferenza con la Linea Storica e delle relative demolizioni in area interclusa tra L.S. e AV/AC

Aspetti relativi all'idraulica di piattaforma

1. La modifica del canale lato B.P. sopra descritto consente la laminazione di tutte le acque di piattaforma, sia della Linea AV/AC, sia dei piazzali FA17-18, nel pieno rispetto del DGRV n. 2948 del 6 ottobre 2009 della regione Veneto. Inoltre, consente di evitare un doppio sistema di raccolta lato B.P.
2. Dal momento che la livelletta ferroviaria da pk 0+330.375 scende verso Vicenza, lo spostamento dell'attraversamento a pk 0+645 consente di ridurre le lunghezze dei tratti di canalette, tra l'attraversamento e il tombino IN01, che hanno verso di scorrimento contrario alla livelletta, e che necessitano pertanto di un massetto di formazione pendenza sul loro fondo.

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 				
Relazione di confronto P.D. / P.E.	Progetto IN17	Lotto 11	Codifica Documento E I2 RO RI 02 0 0 003	Rev. A	Foglio 6 di 6

4 CONCLUSIONI

Quanto sopra descritto garantisce al Progetto Esecutivo il mantenimento dei livelli qualitativi e prestazionali dell'opera già previsti nel Progetto Definitivo.