

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+766,68 AL KM 1+125,00
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 4 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. V. Aiello) 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

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 				
Relazione di confronto P.D. / P.E.	Progetto IN17	Lotto 11	Codifica Documento E I2 RO RI 04 0 0 003	Rev. A	Foglio 2 di 6

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 04 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 IN1711EI2RORI0400002.

Aspetti relativi alla progettazione ferroviaria

1. Il muro di sostegno previsto in P.D. da pk 0+785.77 a pk 0+860 viene eliminato. La pista di servizio viene fatta scendere dal tombino IN01 mediante una breve rampa in rilevato, protetta con barriera di sicurezza N2 BL.
2. Il muro di sostegno previsto in P.D. da pk 0+854.06 a pk 1+125.00, viene modificato come segue:
 - a. Il muro si sviluppa da pk 0+787.16 a 1+125
 - b. Il muro viene posizionato sul ciglio della piattaforma, ad una distanza di 5.05m dall'asse binario B.P., e con la sommità posizionata a -0.80m dal P.F., a differenza del P.D., dove viene previsto un muro di sottoscarpa con distanza dall'asse binario variabile
 - c. Il cordolo di sommità del muro viene previsto di dimensioni pari a 1.0x1.0m, mantenendo quindi la sezione del cordolo di fondazione delle B.A. per i tratti in rilevato

Aspetti relativi all'idraulica di piattaforma

1. Nel P.D. sul lato del B.P. è prevista una canaletta 40x50cm, posizionata a tergo del muro, prevista per la raccolta acque della semi-piattaforma e della scarpata del rilevato. Nel presente P.E., in considerazione dello spostamento del muro sul ciglio piattaforma, si prevede una canaletta 40x40cm posizionata sul ciglio piattaforma, ad una distanza di 4.35m dall'asse binario lato del B.P.

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 				
Relazione di confronto P.D. / P.E.	Progetto IN17	Lotto 11	Codifica Documento E I2 RO RI 04 0 0 003	Rev. A	Foglio 4 di 6

2. Nel tratto in corrispondenza dello scambio Est del Bivio Verona, il P.D. non prevede sistemi di smaltimento delle acque sulla piattaforma AV/AC. In P.E., lato B.D. si prevede una canaletta asolata in c.a. nel tratto sotto binario dal tombino IN01 alla fine dello scambio. Le canalette raccolgono sia la semi-piattaforma lato B.D. della AV, sia l'allargamento della semi-piattaforma lato B.P. della Linea Storica.

Aspetti relativi alla progettazione stradale

1. La pista di servizio viene mantenuta in adiacenza al muro di sostegno, ad una distanza di 50cm, con pendenza trasversale verso valle pari a 1%.
2. Nel tratto dal tombino IN01 a pk 0+975 circa, viene prevista una barriera di sicurezza N2 bordo rilevato sul ciglio lato valle
3. Considerando che la distanza tra la piazzola di manovra a pk 0+700 e la piazzola di manovra a pk 1+169 è pari a circa 470m, viene inserita una piazzola di scambio a pk 0+981.10

GENERAL CONTRACTOR 		ALTA SORVEGLIANZA 			
Relazione di confronto P.D. / P.E.	Progetto IN17	Lotto 11	Codifica Documento E I2 RO RI 04 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 l'eliminazione di un muro su pali di lunghezza 74.51m
2. L'adozione della modifica sopra descritta comporta i seguenti vantaggi:
 - maggior protezione del corpo ferroviario della linea AV/AC nei confronti dell'esondazione del fiume Adige. La quota di esondazione prevista nel tratto in esame è infatti pari a +48.50m (Tr=200anni); mentre la sommità del muro in P.D. è variabile da +50.65 a +50.47, la quota prevista in P.E. è pari a variabile da +55.39 a +52.80
 - eliminazione delle fondazioni delle B.A., dal momento che sono installate sul muro di sostegno
 - maggior protezione degli strati drenanti previsti al di sotto del corpo rilevato, che non vengono danneggiati dalla trivellazione delle barriere lato B.P., essendo installate sul muro di sostegno
 - minori espropri
 - i tirafondi delle barriere AR non vengono modificati nel passaggio da cordolo fondato su pali a cordolo su muro di sostegno

Aspetti relativi all'idraulica di piattaforma

1. L'adozione della modifica sopra descritta comporta i seguenti vantaggi:
 - consente di migliorare il sistema di smaltimento, dal momento che vengono eliminati gli embrici sulle scarpate, e le acque vengono raccolte in modo diretto dalla canaletta
 - consente di risolvere la problematica, presente in P.D., della stretta dipendenza tra la quota di sommità muro, che deve rimanere a quota maggiore della quota di esondazione, e la quota di scorrimento della canaletta a tergo del muro, che deve invece poter scendere verso Vicenza per smaltire le acque.
2. L'inserimento di canalette asolate consente la raccolta e smaltimento acque anche del tratto corrispondente allo scambio Est del Bivio Verona, migliorando pertanto il funzionamento globale del sistema idraulico.

GENERAL CONTRACTOR 		ALTA SORVEGLIANZA 			
Relazione di confronto P.D. / P.E.	Progetto IN17	Lotto 11	Codifica Documento E I2 RO RI 04 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.