

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 1+876,19 AL KM 2+196,68
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 7 A 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
A	EMISSIONE	Rocca 	31/03/21	Guilarte 	31/03/21	Aiello 	31/03/21	 Data: Marzo 2021

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 07 A 0 003	Rev. A	Foglio 2 di 7

INDICE

1	PREMESSA.....	3
2	DESCRIZIONE DELLE MODIFICHE	3
3	ANALISI MIGLIORIE	6
4	CONCLUSIONI.....	7

GENERAL CONTRACTOR 		ALTA SORVEGLIANZA 			
Relazione di confronto P.D. / P.E.	Progetto IN17	Lotto 11	Codifica Documento E I2 RO RI 07 A 0 003	Rev. A	Foglio 3 di 7

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 alla progettazione geotecnica

Per tali aspetti si rimanda alla relazione IN1711EI2RORI07A0002.

Aspetti relativi alla progettazione ferroviaria

- Viene eliminato il muro di sostegno previsto in P.D. da pk 1+945.95 a pk 1+975.95, sia a seguito dell'eliminazione dello scavalco sul sottopasso IN02, sia per la quota rialzata del bacino di laminazione (vedi punti seguenti)

Aspetti relativi all'idraulica di piattaforma

- Nel P.D. sul lato del B.P. è previsto un fosso di guardia in cls 1.50x1.0m alla base del rilevato che a partire dall'attraversamento a pk 2+140 circa, smaltisce verso il bacino di laminazione in direzione Verona.

In considerazione del fatto che in corrispondenza della pk 2+025, dove sono presenti gli edifici adiacenti alla linea AV e collegati da Via Buri, il terreno esistente è a una quota superiore rispetto alla zona circostante, e tale smaltimento non risulta possibile.

Nel presente P.E., si prevede pertanto una canaletta posizionata sul ciglio piattaforma, ad una distanza di 3.65m dall'asse B.P., che dal sottopasso SL02 scorre verso Verona fino al km 2+035, dove scarica nel fosso di guardia al piede del rilevato, che a sua volta convoglia le acque nel bacino di laminazione tramite l'attraversamento a pk 1+945.

Nel tratto da pk 2+025 a fine rilevato, le acque della sola scarpata e della pista di servizio vengono raccolte da un fosso di guardia che scorre verso Vicenza, per poi scaricare in recapito esistente su Via Buri.

GENERAL CONTRACTOR 		ALTA SORVEGLIANZA 				
Relazione di confronto P.D. / P.E.	Progetto IN17	Lotto 11	Codifica Documento E I2 RO RI 07 A 0 003	Rev. A	Foglio 4 di 7	

2. Nel P.D., sul lato del B.D. da inizio rilevato a pk 2+140, è prevista una canaletta posizionata all'interno della piattaforma ferroviaria che smaltisce nel 1° attraversamento a pk 1+980, mentre da fine rilevato a pk 2+140m, la canaletta smaltisce nel 2° attraversamento a pk 2+140.

Nel P.E., il 2° attraversamento viene eliminato, mentre il 1° viene spostato a pk 1+945, mantenendo invariato il diametro previsto DN800. La canaletta lato B.D. confluisce tutta nell'attraversamento a pk 1+945, e da questo al bacino di laminazione.

3. La quota di fondo del bacino di laminazione prevista in P.D. è pari a +45.10, e smaltisce mediante scarico controllato nello scolo Orti, ad una quota che è pari all'incirca al fondo dell'alveo (+44.12). Nel P.E. la quota di scarico viene necessariamente alzata, e posizionata al di sopra del tirante idrico dello Scolo Orti, a quota +45.30. Conseguentemente, anche la quota del bacino di laminazione viene alzata, posizionandola a +46.25, pari all'incirca al piano campagna, e il bacino risulta pertanto sopraelevato rispetto al terreno. La tubazione dello scarico controllato viene ridotta da DN600 a DN315. Il bacino di laminazione, inoltre, viene posizionato adiacente alla pista di servizio.
4. Per ottemperanza a quanto prescritto dalla Modifica 4 del documento IN0D00DI2RHMD0000012A – "RELAZIONE DESCRITTIVA DELLE MODIFICHE PROGETTUALI DA RECEPIRE IN FASE DI SVILUPPO DEL PE", e per ottemperanza a quanto richiesto dal Consorzio APV, per il bacino di laminazione in luogo del rivestimento in cls previsto in P.D. si prevede di realizzare uno strato di ghiaia di spessore pari a 50 cm sul fondo del bacino e di mettere in opera una biostuoia inerbita con idrosemina.
5. La progettazione del bacino di laminazione è stata eseguita in ottemperanza a quanto richiesto dal Consorzio APV, e in particolare:
 - a. Tirante idrico max 1.0m
 - b. Diametro minimo dello scarico controllato pari a DN200
 - c. Fondo e sponde del bacino in terra, e senza rivestimenti in cls

Aspetti relativi alla progettazione stradale

1. Per ottemperanza a quanto prescritto dalla Modifica 5 del documento IN0D00DI2RHMD0000012A – "RELAZIONE DESCRITTIVA DELLE MODIFICHE PROGETTUALI DA RECEPIRE IN FASE DI SVILUPPO DEL PE", viene eliminato lo scavalco della pista di servizio sia sul sottopasso IN02, sia sul sottovia SL02. Di conseguenza, la pista di servizio di RI07 ha accesso direttamente da Via Bernini Buri, e si prevede una piazzola di manovra tra il bacino di laminazione di RI07 e il sottopasso IN02, dal momento che la pista necessariamente termina in corrispondenza di tale opera.
2. La Deviazione di Via Buri in P.D. si collega direttamente all'ingresso del sottopasso pedonale IN02. Nel P.E., dal momento che il sottopasso IN02 è pedonale, la pista ciclabile NV54 entra nel sottopasso, mentre la Deviazione di Via Buri termina con un incrocio sulla pista ciclabile. In

<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 07 A 0 003</p>	<p>Rev. A</p>	<p>Foglio 5 di 7</p>	

considerazione di questo, si prevede che la Deviazione di Via Buri venga utilizzata unicamente come strada di collegamento alla pista di servizio di RI06, e quindi con accesso consentito ai soli autorizzati.

GENERAL CONTRACTOR 		ALTA SORVEGLIANZA 			
Relazione di confronto P.D. / P.E.	Progetto IN17	Lotto 11	Codifica Documento E I2 RO RI 07 A 0 003	Rev. A	Foglio 6 di 7

3 ANALISI MIGLIORIE

Aspetti relativi all'idraulica di piattaforma

1. L'adozione della modifica sopra descritta consente di semplificare il sistema di smaltimento, e di risolvere la problematica delle quote di scorrimento del fosso presente in P.D.
2. L'adozione della modifica sopra descritta consente di semplificare il sistema di smaltimento, eliminando un attraversamento
3. La miglioria introdotta consente il corretto smaltimento delle acque nello scolo Orti.

<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 07 A 0 003</p>	<p>Rev. A</p>	<p>Foglio 7 di 7</p>

4 CONCLUSIONI

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