

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:



U.O. COORDINAMENTO NO CAPTIVE E INGEGNERIA DI SISTEMA

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO-ECONOMICA

POTENZIAMENTO ED ELETTRIFICAZIONE DELLA LINEA BARLETTA-CANOSA DI PUGLIA

OPERE CIVILI

RELAZIONE DESCRITTIVA SOTTOVIA

SCALA:

-

COMMESSA LOTTO FASE ENTE TIPO DOC. OPERA/DISCIPLINA PROGR. REV.

I A 6 C 0 0 F 1 0 R G S L 0 0 0 0 0 0 0 1 B

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	EMISSIONE ESECUTIVA	M. Solari	Maggio 2020	S. Paoloni	Maggio 2020	T. Paoletti	Maggio 2020	L. Berardi
B	EMISSIONE ESECUTIVA	S. Paoloni	Gennaio 2021	S. Paoloni	Gennaio 2021	T. Paoletti	Gennaio 2021	Gennaio 2021



File: IA6C00F10RGSL0000001B

n. Elab.:

Sommario

1. Premessa	3
2. Norme e riferimenti.....	4
3. Documenti Referenziati	5
4. Sottovia SL01 (via Cerignola – Canosa di Puglia).....	6

1. Premessa

Nella presente relazione è descritto il nuovo Sottovia SL01 previsto nell'ambito del Progetto di Fattibilità tecnico Economica dell'Intervento di Potenziamento ed elettrificazione della linea ferroviaria Barletta – Canosa di Puglia.

La nuova opera d'arte è ubicata alla progressiva 23+673,71, in corrispondenza di via Cerignola, nel Comune di Canosa di Puglia ed è funzionale alla soppressione di un P.L. esistente.

L'ubicazione è indicata nella figura seguente.

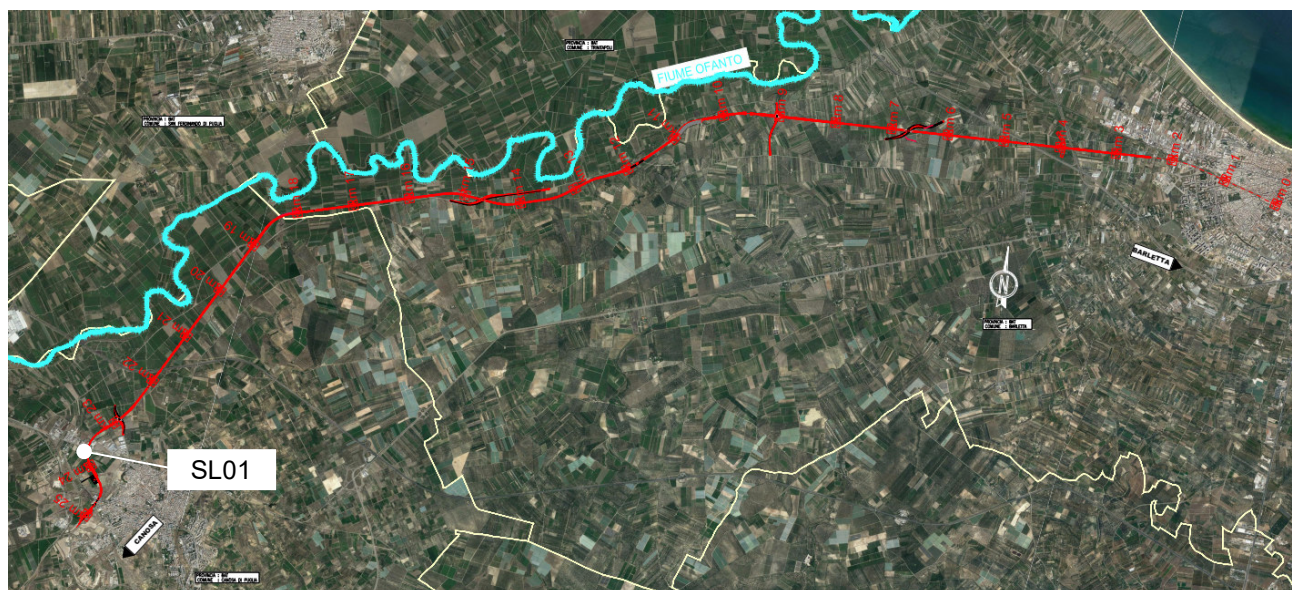


Figura 1 – Corografia di progetto

	Progetto di Fattibilità Tecnico Economica Potenziamento ed elettrificazione della linea Barletta-Canosa di Puglia					
Relazione descrittiva Sottovia	PROGETTO IA6C	LOTTO 00	CODIFICA F 10 RG	DOCUMENTO SL0000 001	REV. B	FOGLIO 4 di 9

2. Norme e riferimenti

- Ref. 1: D.M. 20 febbraio 2018 - Norme Tecniche per le Costruzioni
- Ref. 2: Circolare 21 gennaio 2019, n. 7 C.S.LL.PP. - Istruzioni per l'applicazione dell'«Aggiornamento delle “Norme tecniche per le costruzioni”» di cui al decreto ministeriale 17 gennaio 2018.
- Ref. 3: RFI DTC SI MA IFS 001 D del 20-12-19 - Manuale di Progettazione delle Opere Civili

3. Documenti Referenziati

RIFERIMENTO	ELABORATO	CODIFICA
Ref. 01	Sottovia SL01 - Pianta, Prospetto, Sezioni	IA6C00F10PZSL0000001A
Ref. 02	Relazione idraulica corsi d'acqua minor	IA6C00F10RIID0002002A

4. Sottovia SL01 (via Cerignola – Canosa di Puglia)

Il sottovia SL01 consente la risoluzione dell'intersezione a raso tra via Cerignola e la ferrovia Barletta-Canosa (P.L. esistente pk 23+673,71).

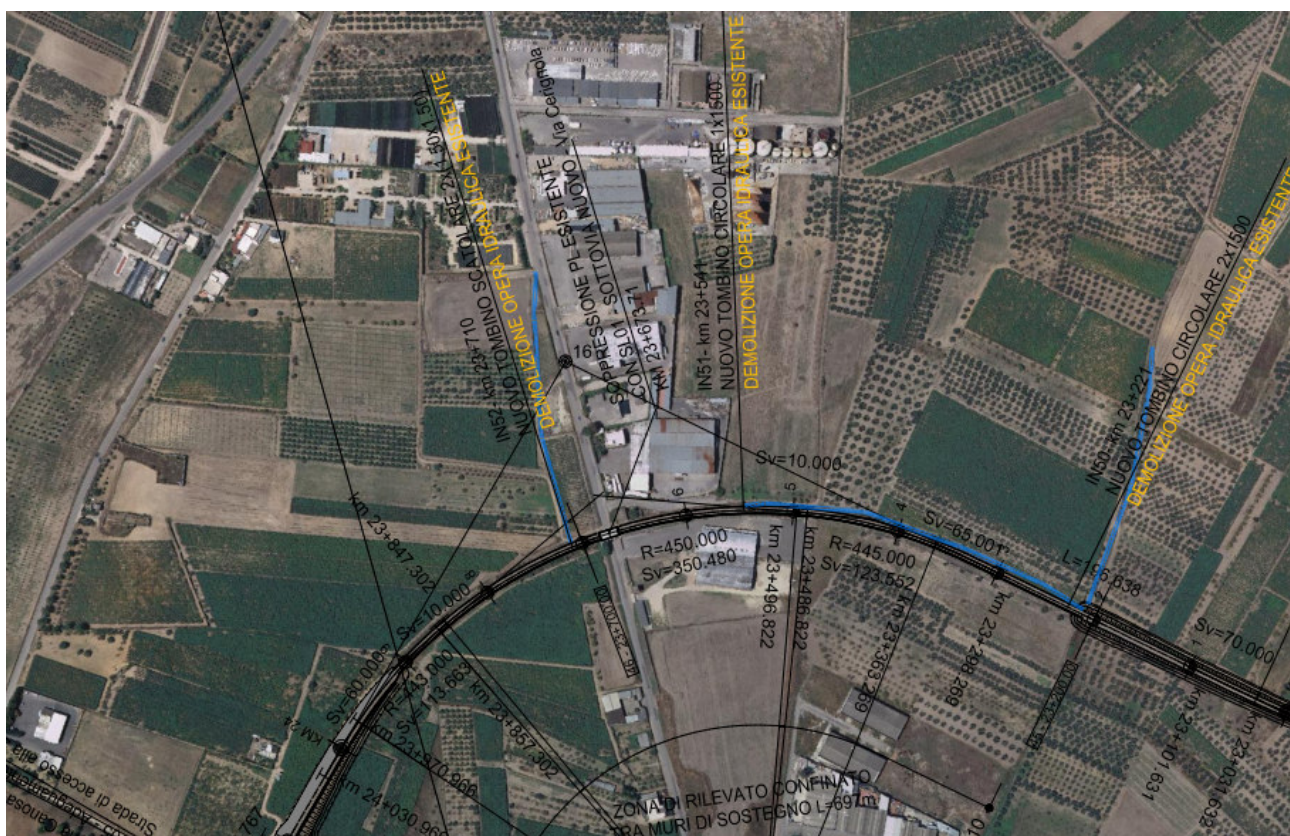


Figura 2 – Sottovia SL01 – Inquadramento

Per la risoluzione dell'interferenza è previsto l'innalzamento della livelletta ferroviaria, realizzando un tratto di linea in rilevato tra muri, lasciando viceversa immodificata la livelletta stradale.

Il sottovia è stato ubicato nel punto di maggiore altezza del rilevato ferroviario.

Tale configurazione di progetto è stata individuata tenendo conto dei seguenti vincoli presenti al
contorno:

1. i tombini presenti in corrispondenza del PL non presentano dimensioni adeguate per consentire il corretto drenaggio delle acque provenienti dal versante a monte della ferrovia. Tale situazione è documentata dalle segnalazioni della DTP e dalle risultanze dei sopralluoghi, che hanno

rilevato una copiosa presenza di fango e materiale detritico che è trasportato e depositato dalle acque che durante le piogge intense invadono la sede ferroviaria. Si sottolinea che le verifiche idrauliche svolte nell'ambito del progetto hanno confermato la forte insufficienza dei manufatti idraulici esistenti: per i risultati si rimanda alla relazione di Ref. 02;

- la presenza di un vincolo archeologico di tipo diretto per tutta l'area circostante il PL rende particolarmente complesso e costoso effettuare interventi all'interno di tale area, quali ad esempio quelli stradali collegati all'ipotesi innalzamento della livelletta ferroviaria di soli di 0.5-1.0m al fine di risolvere le problematiche idrauliche di cui al punto precedente, consistenti nella ricucitura delle viabilità afferenti a via Cerignola;
- la presenza in strettissima adiacenza al PI esistente delle aree ad uso industriale e dell'abitato di Canosa non ha permesso di individuare una soluzione alternativa che consentisse il mantenimento della comunicazione viaria tra i fabbricati produttivi ubicati in questa zona e la vicina SS98.

In ragione dei punti 2 e 3 per la risoluzione del PL, essendo la sede ferroviaria esistente libera dal vincolo archeologico, si è scelto di innalzare la livelletta ferroviaria, mantenendo l'ingombro planimetrico all'interno dell'attuale sedime mediante muri di sottoscarpa. Il sottovia è previsto realizzato con un impalcato appoggiato su spalle in c.a.: tale soluzione, scelta in alternativa ad uno scatolare in c.a., permette di limitare la durata della chiusura della strada durante le fasi di lavorazione, sia di interferire i sottoservizi presenti sotto il sedime di via Cerignola.

L'impalcato ha una luce di 14.0 m: il franco minimo sul piano stradale è superiore al limite di 5m. Le spalle sono realizzate in c.a. gettato in opera. Le fondazioni sono previste su pali in c.a. di grande diametro.

L'impalcato è realizzato con travi in acciaio affiancate incorporate in un getto in CA; la soletta collaborante in CA gettata in opera è di altezza variabile con sbalzi laterali.

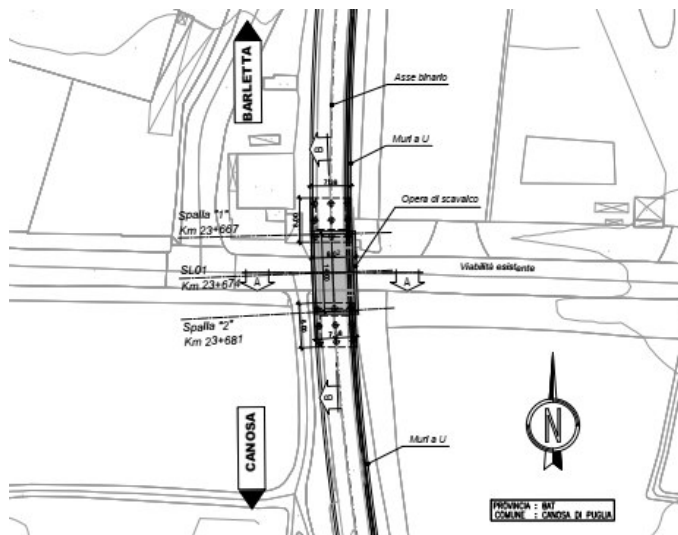


Figura 3 – Sottovia SL01 – Planimetria

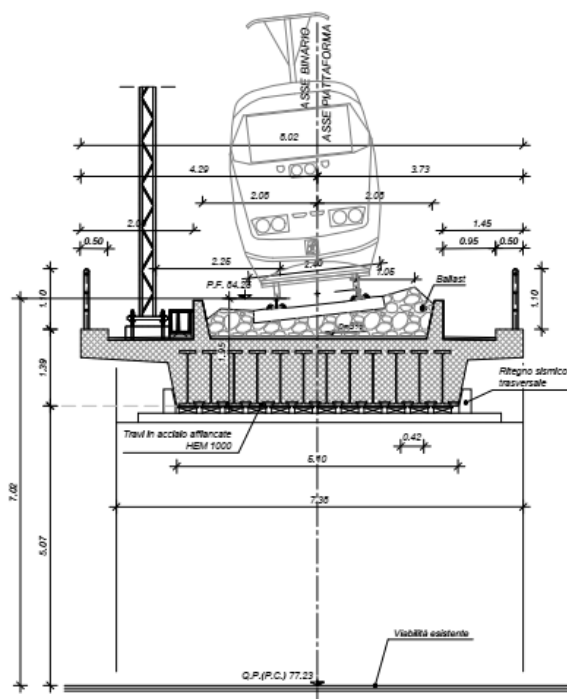


Figura 4 – Sottovia SL01 – Sezione trasversale impalcato

