



FASI ESECUTIVE

LA REALIZZAZIONE DEL PRESENTE CAVALCAFERROVA POTRA' AVVENIRE SOLO ENTRO LA FINE DELLA FASE 1 DI ARMAMENTO IN QUANTO NON SI HA LA PRESENZA DELLE DUE NUOVE LINEE INDIPENDENTI MERCI E AV/AC

FASE 1a: Restringimento della carreggiata Nord, occupando la corsia di emergenza per consentire la cantierizzazione. Realizzazione berlinese di micropali a prosecuzione dei rivoli di spalle esistenti (sia verso Trento, sia verso Modena) integrati da iniezioni di Jet Grouting nel rivolo esistente. Esecuzione degli scavi presso le spalle in progetto, da eseguirsi in fasi successive per consentire l'infissione delle travi (n.1, 2, 3, ordi e secondo della zona interessata dallo scavo), che contrastano sui cordoli realizzati con coppie di putrelle di acciaio, per la realizzazione delle porzioni di spalle della via Nord, dotati di "tassa" per la ripresa getto di fase 2.

Infissione di palancole presso le spalle esistenti, in corrispondenza delle pile in progetto, a contenimento degli scavi o ridotto della ferrovia esistente. Esecuzione pali e successiva realizzazione delle porzioni di fondazioni e fusti pile, con quote appoggi allo stesso di quelli esistenti, opportunamente dotati di "tassa" per la ripresa getto di fase 3.

Rientro e ricostituzione del rivolo a tergo delle pile di progetto, previo infissione delle barre Dwylog in corrispondenza delle berlinese tipo 2 inserite in guaine, e fissaggio delle testate delle stesse. 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'allargamento di una trave in acciaio opportunamente ancorata allo 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 i nuovi spalle e berlinese di prosecuzione.

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

FASE 2: Direzione del traffico sulla via Nord, preceduta dalla realizzazione di una porzione di impalcato provvisorio centrale con sezione mista, e porzioni esterne in rivolo strada, 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 travi (n.1, 2, 3, 4 ordi e secondo della zona interessata dallo scavo), che contrastano sui cordoli realizzati con coppie di putrelle 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 e riduzione della ferrovia esistente. Esecuzione pali e successiva realizzazione delle porzioni di fondazioni e fusti pile.

Rientro e ricostituzione del rivolo a tergo delle spalle di progetto. Varo delle travi assemblate precedentemente nell'area di cantiere e realizzazione della soletta di impalcato.

FASE 3: Direzione del traffico sulla via Sud. Demolizione dell'impalcato esistente della carreggiata Nord, compresa della rimozione della struttura di allargamento della carreggiata realizzata in fase 1a. Esecuzione degli scavi in corrispondenza del rivolo esistente dietro le spalle in fasi successive in prossimità delle spalle in progetto per consentire l'infissione dei travi (n.1, 2, 3, 4 ordi e secondo della zona interessata dallo scavo), che contrastano sui cordoli realizzati con coppie di putrelle di acciaio. Rimozione della struttura di allargamento della carreggiata realizzata in fase 1a. Realizzazione delle spalle in progetto (su pali di grande diametro), compreso il rialzamento delle quote di progetto delle porzioni di spalle utilizzate per l'appoggio dell'impalcato utilizzato per l'allargamento della carreggiata in fase 1a. Esecuzione di palancole presso le spalle esistenti con demolizione delle stesse relativamente alla porzione interferente con le pile in progetto, a contenimento degli scavi e riduzione della ferrovia esistente. Infissione pali e successiva realizzazione delle porzioni di fondazioni e fusti pile.

Rientro e ricostituzione del rivolo a tergo delle spalle di progetto. Varo delle travi assemblate precedentemente nell'area di cantiere e realizzazione della soletta di impalcato, calata opportunamente e quella realizzata in fase 1 nella "tassa" lasciata appositamente.

OSSERVAZIONE

All'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 rivolo sottostante il traffico e l'eliminazione di alcuni travi specie nella filo orizzontale più bassa.

LEGENDA

I graficioni 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.

COMMITTENTE:

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

PROGETTAZIONE:

ITALFERR
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

INFRASTRUTTURE FERROVIARIE STRATEGICHE DEFINITE DALLA LEGGE OBIETTIVO N. 443/01 e s.m.i

CUF_P14R02000440001

UO PROGETTAZIONE INTEGRATA NORD

PROGETTO DEFINITIVO

LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA
LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC BRESCIA EST - VERONA
NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO OVEST

NUOVO CAVALCAFERROVIA AUTOSTRADA DEL BRENNERO A22 pk Linea Storica 141+708

FASI REALIZZATIVE
Interferenze con il traffico stradale - tavola 1/3

SCALA: 1:200

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	OPERA/DISCIPLINA	PROGR.	REV.
IN10	10	D	28	B9	IV010C	001	A

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato / Data
A	EMMISSIONE ESECUTIVA	P. Manenti	Set 2021	M. Rigo	Set 2021	C. Mazzoni	Set 2021	A. Piaggio Set 2021

File: IN1010208BREV100001A n. Embo: