



FASI ESECUTIVE

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

FASE 1a: Restringimento della carreggiata Nord, occupando la corsia di emergenza per consentire la cantierizzazione. Realizzazione berlinesi di micropali a prosecuzione dei rivoli di spalle esistenti (sia verso Trento, sia verso Modena) integrati da frizioni di Jet Grouting nel rilevato esistente. Esecuzione degli scavi presso le spalle in progetto, da eseguirsi in fasi successive per consentire l'infissione dei tiranti (n.1, 2, 3, 4 ordini e secondo della zona interessata dallo scavo), che contrastano sui cordoli realizzati con coppie di pile di acciaio, per la realizzazione delle porzioni di spalle della via Nord, dotati di "fascia" per la ripresa getto di fase 3.

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

Rientro e ricostituzione del rilevato a tergo delle pile di progetto, presso infissione delle barre Dwydgid in corrispondenza della berlinese tipo 2 inserite in quota, e fissaggio delle testate delle stesse. Varo della struttura in acciaio di impalcato, preventivamente assemblato, e messa in opera delle lastre traliccio per completamento soletta. Demolizione porzione del cordolo dell'impalcato esistente per consentire l'allargamento di una trave in acciaio opportunamente ancorata alla 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 rivoli spalle e berlinese di prosecuzione.

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

FASE 2: Deviazione del traffico sulla via Nord, preceduta dalla realizzazione di una porzione di impalcato provvisorio centrale con sezione mista, e porzioni esterne in rilevato stradale, 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 tiranti (n.1, 2, 3, 4 ordini e secondo della zona interessata dallo scavo), che contrastano sui cordoli realizzati con coppie di pile di acciaio. Realizzazione delle spalle in progetto (su pali di grande diametro). Infissione di palancole presso le spalle esistenti con demolizione della stessa relativamente alla porzione interferente con le pile in progetto, a contenimento degli scavi e riassetto della ferrovia esistente. Esecuzione pali e successiva realizzazione delle porzioni di fondazioni e fusti pile.

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

FASE 3: Deviazione del traffico sulla via Sud. Demolizione dell'impalcato esistente della carreggiata Nord, comprensivo della rimozione della struttura di allargamento della carreggiata realizzata in fase 1a. Esecuzione degli scavi in corrispondenza del rilevato esistente dietro le spalle in fasi successive in prossimità delle spalle in progetto per consentire l'infissione dei tiranti (n.1, 2, 3, 4 ordini e secondo della zona interessata dallo scavo), che contrastano sui cordoli realizzati con coppie di pile 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 riassetto della ferrovia esistente. Infissione pali e successiva realizzazione delle porzioni di fondazioni e fusti pile.

Rientro e ricostituzione del rilevato a tergo delle spalle di progetto. Varo delle travi assemblate precedentemente nell'area di cantiere e realizzazione della soletta di impalcato, collegato opportunamente a quello realizzato in fase 1 nella "fascia" fasciata appostamente.

LEGENDA

I grafismi 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:

PROGETTAZIONE:

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

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 2/3

SCALA: 1:200

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