

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:



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

CUP: J14H20000440001

U.O. 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

GALLERIA ARTIFICIALI

RELAZIONE TECNICO DESCRITTIVA
GA02 – Galleria Artificiale – EUROPA 2

SCALA:

-

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

I N 1 0 1 0 D 2 6 R G G A 0 2 0 0 0 0 1 A

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	Tipo di Emissione	P. Cucino	Sett. 2021	M. Rigo	Sett. 2021	C. Mazzocchi	Sett. 2021	A. Perego Sett. 2021



File: IN1010D26RGGGA0200001A

INDICE

1	PREMESSA	3
2	LOCALIZZAZIONE GEOGRAFICA	4
3	DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO	6
3.1	DESCRIZIONE DELL'OPERA	6
3.2	FASI DI COSTRUZIONE	10
4	DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	14
4.1	NORMATIVE DI RIFERIMENTO	14

1 PREMESSA

La presente relazione ha per oggetto la progettazione definitiva delle opere strutturali della Galleria Artificiale Europa 2 – GA02 – relative all’Ingresso Ovest al Nodo AV/AC di Verona Porta Nuova della Tratta AV/AC Brescia-Verona.

L’intervento prevede la realizzazione delle nuove linee, prevalentemente in affiancamento al sedime della attuale Linea Storica Milano-Venezia, nel tratto compreso tra l’intersezione con l’Autostrada del Brennero A22 e la radice est della Stazione Ferroviaria di Verona Porta Nuova, per una estensione di circa 10km. Tali interventi sono funzionali al progetto di linea della Tratta Brescia Est – Verona.

Il progetto prevede la rilocazione della Linea Storica leggermente più a nord al fine di lasciare spazio all’inserimento dei binari della Linea AV/AC. Viene anche prevista la realizzazione di una ulteriore linea denominata “indipendente merci” per il collegamento con la Linea Brennero.

Sono previsti interventi di potenziamento e riconfigurazione della stazione di Verona Porta Nuova e realizzazione di una nuova Sottostazione Elettrica con conseguenti interventi tecnologici per la gestione delle modifiche.

Il progetto comprende tutte le opere atte a consentire l’allaccio e l’interfaccia con le linee storiche esistenti e la risoluzione delle interferenze tra la parte di progetto stesso e l’esistente (viabilità, idrografia, ecc).



Figura 1 - Individuazione area d’intervento

2 LOCALIZZAZIONE GEOGRAFICA

L'area oggetto di studio è ubicata dalla stazione di Verona in direzione Ovest fino allo svincolo della A22, Autostrada del Brennero .

Il tracciato ferroviario di progetto si sviluppa in affiancamento alla linea storica per una lunghezza di 5.430 m circa. In Figura 2 si riporta una foto aerea con indicazione dell'area oggetto di studio.



Figura 2 - Inquadramento dell'area oggetto di studio su foto aerea

Il tracciato ferroviario di progetto si colloca in un territorio caratterizzato da morfologie regolari, sub pianeggiante debolmente degradante verso sud-est.

Le quote topografiche vanno dagli 85 m circa s.l.m. in corrispondenza della svincolo della A22, Autostrada del Brennero ai 60 m s.l.m. circa delle aree limitrofe alla stazione di Verona.

L'aspetto morfologico attuale del territorio veronese è fortemente legato all'evoluzione tardo pleistocenica e olocenica dei fiumi alpini Adige, Isonzo, Tagliamento, Piave e Brenta. Essi hanno infatti ripetutamente cambiato percorso a valle del loro sbocco montano interessando aree molto ampie. Si sono così formati sistemi sedimentari allungati fino al mare di notevole estensione areale (Figura 3) caratterizzati da una notevole selezione granulometrica dei sedimenti che da monte a valle passano da ghiaie a sabbie a limi e infine argille. Esaminando la Figura 3 si evince che l'area di studio è caratterizzata dall'unità deposizionale del fiume Adige.

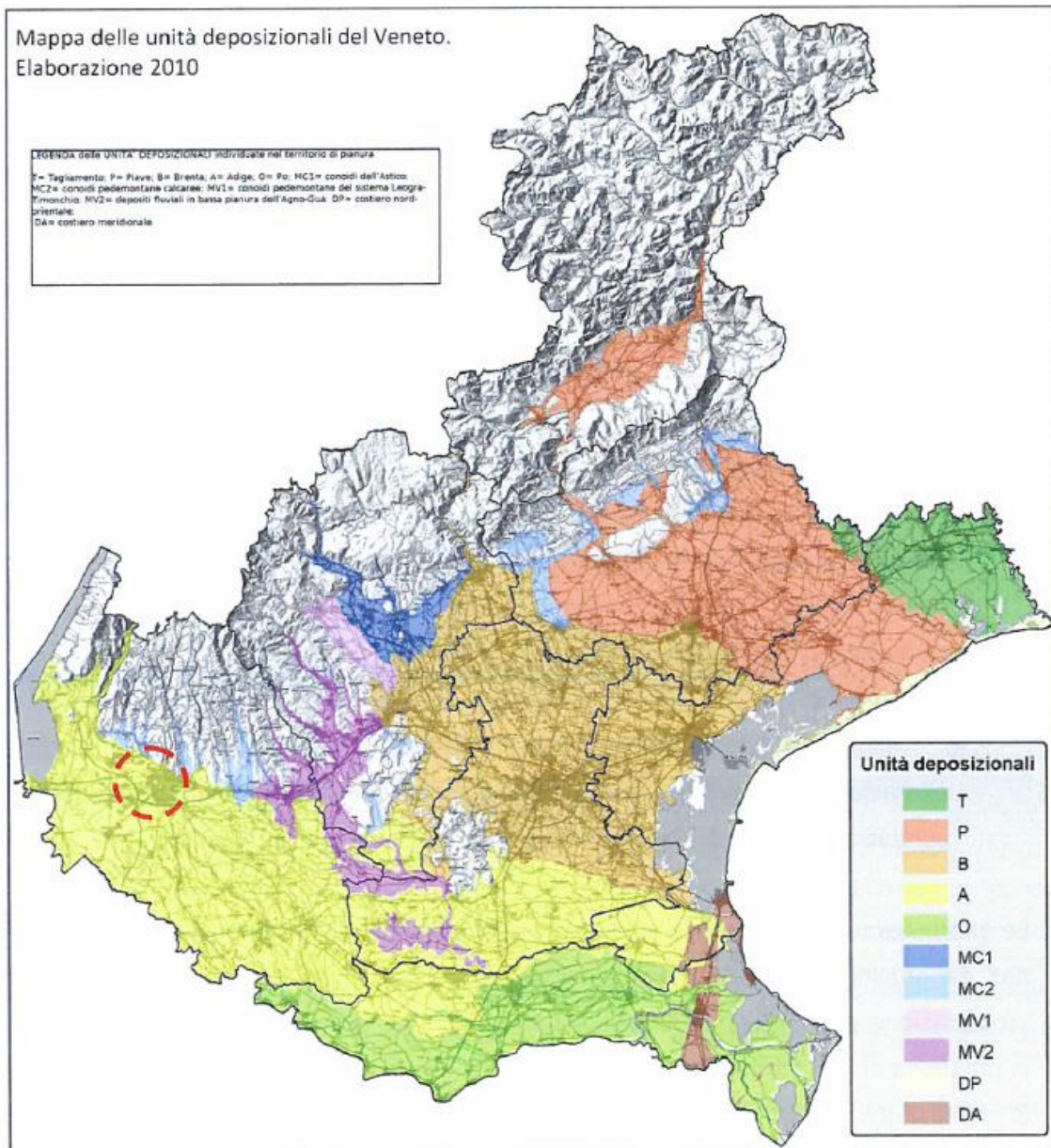


Figura 3 - Collocazione geografica dell'area in esame (base topografica IGM 1:50.000, scala grafica).

3 DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

3.1 Descrizione dell'opera

Attualmente nella zona interessata dall'intervento è presente un tratto di linea storica a due binari e a sud di questa, il fascio di binari che raccorda la linea da Bologna con quella per Milano. Oltre alla massicciata ed agli impianti tecnologici, sono presenti i ponti che consentono alle linee di attraversare attualmente Via Carnia e l'edificio P.M. Fenilone, questi ultimi devono essere demoliti per poter consentire la costruzione della galleria.



Figura 4 - Vista aerea dalla zona e localizzazione dell'intervento

Si tratta di una galleria artificiale disposta in corrispondenza dell'interferenza del tracciato delle linee ferroviarie storica e AC con il raccordo tra la linea indipendente merci e la linea merci MI-BO. Il progetto di sistemazione del nodo AV/AC di Verona prevede di spostare il tracciato attuale della linea MI-VE e di inserire in questo tratto i nuovi binari veloci ed i nuovi merci, rispettivamente a sud ed a nord della nuova linea storica.

Si prevede di realizzare la galleria in cemento armato gettato in opera. L'intervento è collocato tra le progressive chilometriche 0+099.55 e 0+239.55 del raccordo nuovo scalo merci Verona PN e presenta uno sviluppo pari a 52.2m, 46.7m, 40.3m (in totale 140 m). Essendo la struttura della galleria fortemente inclinata rispetto alle due linee soprastanti, circa 20°, a monte e a valle della stessa sono state previste strutture antisghembo al fine di rendere perpendicolare all'asse ferroviario il passaggio dalla struttura in cemento armato a quella del rilevato in terre. Come previsto da Manuale di Progettazione RFI, a ridosso dei manufatti scatolari sarà realizzata la zona di transizione

rilevato-opere d'arte tale da presentare una rigidezza del sottofondo crescente nel passaggio dal rilevato all'opera stessa.

I cavedi laterali alle gallerie saranno dotati di aperture per consentire le attività di ispezione e manutenzione da parte del personale autorizzato.

La costruzione della galleria artificiale è accompagnata dalla costruzione di due rilevati, posti rispettivamente ad Est e a Ovest, che, in corrispondenza degli imbocchi, devono essere sorretti da muri di sostegno ottenuti prolungando le pareti della galleria.

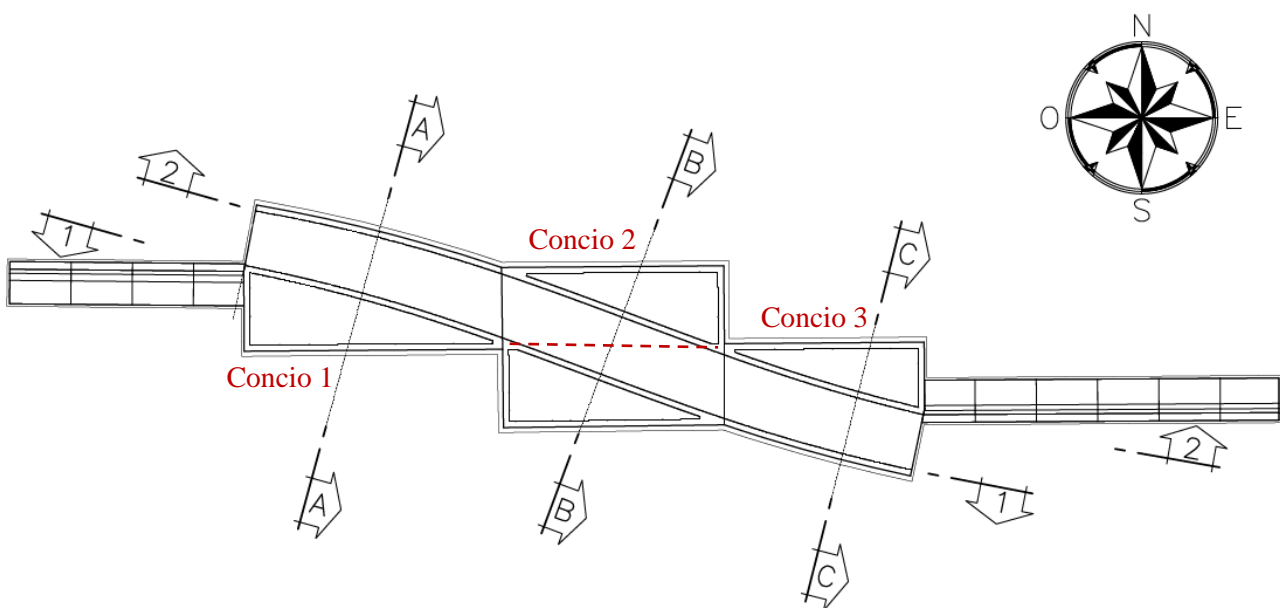


Figura 5 - Stralcio planimetrico

L'ingombro massimo in pianta della struttura è di circa 135x55m, mentre la larghezza netta della galleria va da 11.00m a 12.00m. L'altezza complessiva è pari a 9.90m, l'altezza interna netta tra il piano del ferro e l'intradosso della soletta superiore è pari a 6.50 m, lo spessore di soletta superiore è pari a 1.10m, quello dei piedritti è pari a

1.20m e la struttura si fonda su una suola in c.a. di spessore 1.30m con piano di posa a -2.00m da quello di campagna.

In corrispondenza dei binari della linea AV/AC e della linea storica è prevista l'installazione di barriere antirumore.

La struttura è composta da 3 segmenti. (Vedi Figura 5 per il layout).

	INCIDENZE			VOLUME
	Solletta Superiore	Piedritti	Solletta Inferiore	
CONCIO 1	290 kg/m ³	300 kg/m ³	380 kg/m ³	4957.58m ³
CONCIO 2	310 kg/m ³	340 kg/m ³	390 kg/m ³	5878.84m ³
CONCIO 3	290 kg/m ³	300 kg/m ³	380 kg/m ³	3211.11m ³

La struttura scatolare è in calcestruzzo gettato in opera ed è rappresentata dalle sezioni trasversali in Figura 6 e in Figura 7.

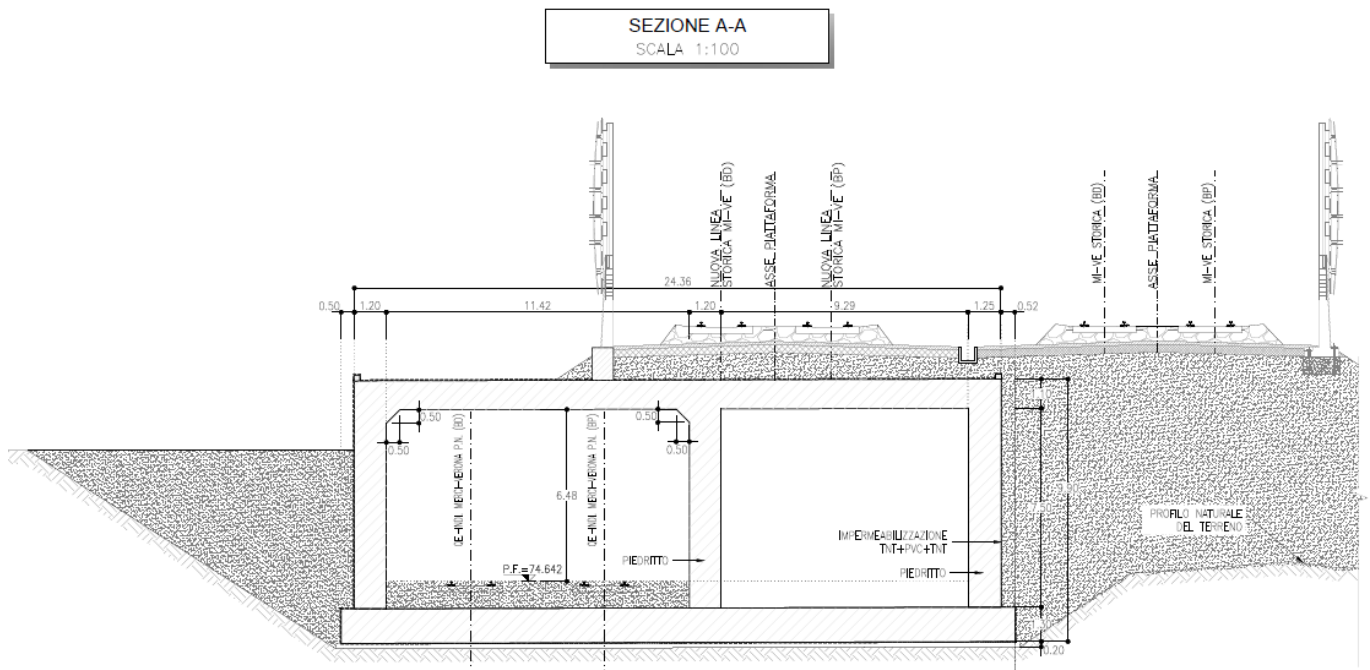


Figura 6 - Sezione trasversale A-A

SEZIONE C-C
SCALA 1:100

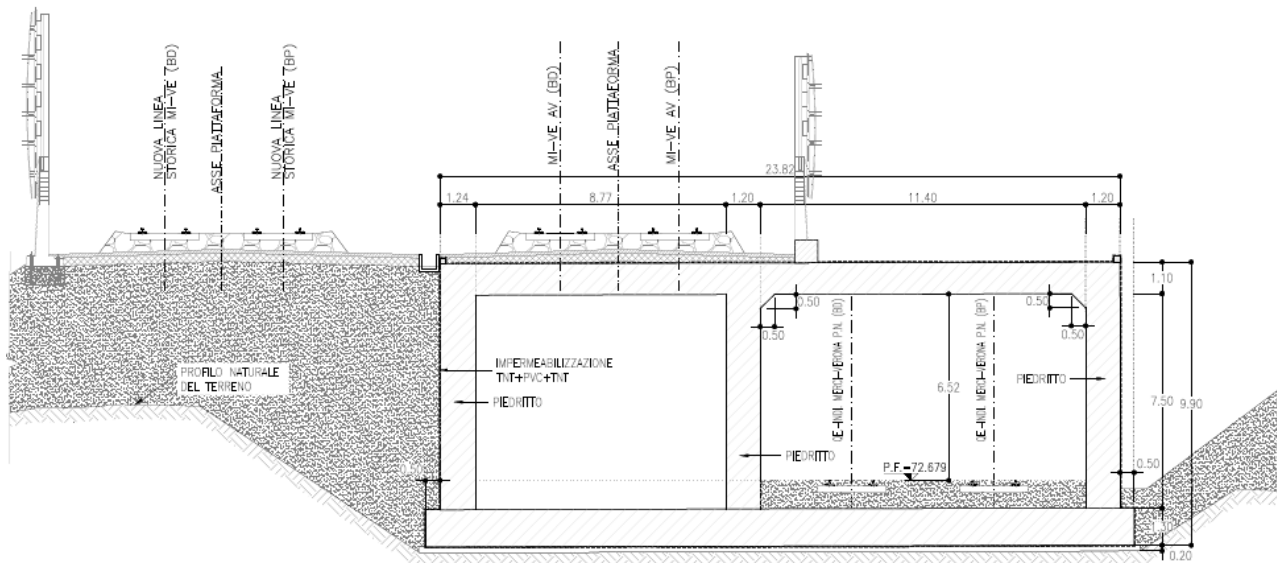
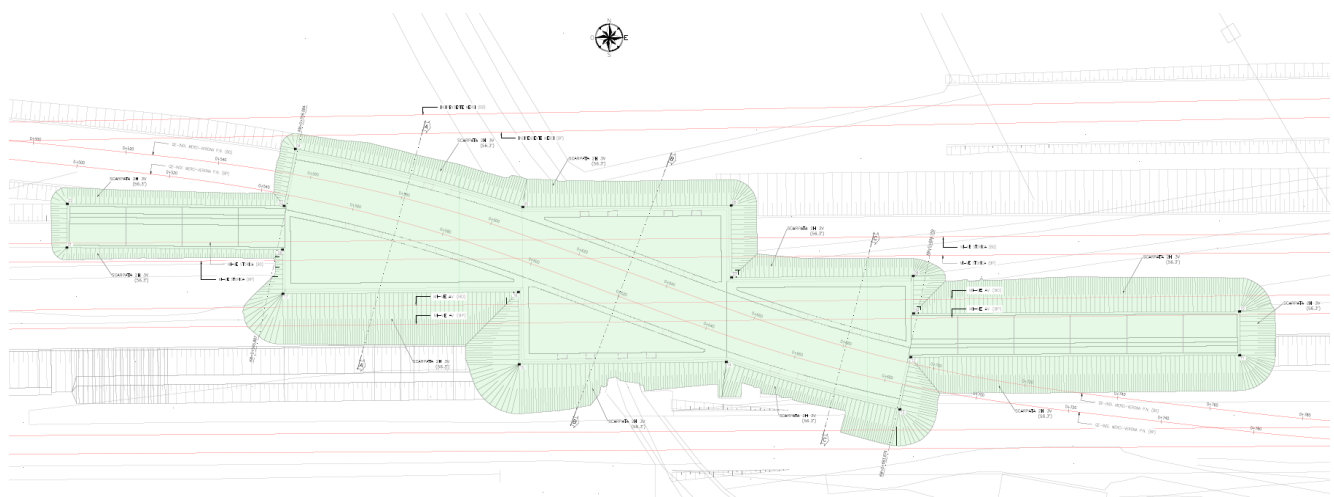


Figura 7 - Sezione trasversale C-C

Di seguito Figura 8 si riporta uno stralcio planimetrico con la rappresentazione degli scavi necessari alla realizzazione della struttura.



	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC BRESCIA EST - VERONA NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO OVEST					
	Relazione tecnica descrittiva	COMMESSA IN10	LOTTO 10	CODIFICA D 26 RG	DOCUMENTO GA 02 00 001	REV. A

Figura 8 - Planimetria con gli scavi

3.2 Fasi di costruzione

Si riporta di seguito la descrizione delle fasi per la realizzazione dell'opere. Si veda anche la **Figura 9**.

FASE A:

- Il tratto di manufatto a nord rispetto all'attuale sede della Linea Storica Milano-Venezia dovrà essere realizzato, fuori esercizio ferroviario, in Fase 0 dell'Armamento.
- Realizzazione delle opere provvisionali a sostegno della Linea Storica MI-VE.
- Esecuzione delle demolizioni propedeutiche e realizzazione degli scavi.
- Realizzazione dei pali di fondazione dei conci 2 - 4 - 5

FASE B:

- Realizzazione delle carpenterie in elevazione dei conci 2 - 4 - 5.
- Realizzazione dei rilevati di appoggio, con le relative zone di transizione rilevato-scatolare, e delle sedi ferroviarie delle Linee Nuova Linea Storica MI-VE e Indipendente Merci così come previsto nella Fase 1 dell'Armamento, e attivate mediante allacci provvisori e definitivi.

FASE C:

- Alla fine della Fase 1 e durante la Fase 2 dell'Armamento sarà possibile procedere alla realizzazione dei conci 1 e 3.
- Si procederà agli scavi necessari per la realizzazione dei pali su cui poggerà la fondazione della struttura.

FASE D:

- Realizzazione delle carpenterie in elevazione dei conci 1 e 3.
- Realizzazione dei rilevati di appoggio, con le relative zone di transizione rilevato-scatolare, e della sede ferroviaria della Linea AV/AC così come previsto nella Fase 3 dell'Armamento.
- Realizzazione della sede ferroviaria del raccordo ferroviario passante in galleria.

Relazione tecnica descrittiva

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IN10	10	D 26 RG	GA 02 00 001	A	12 di 14

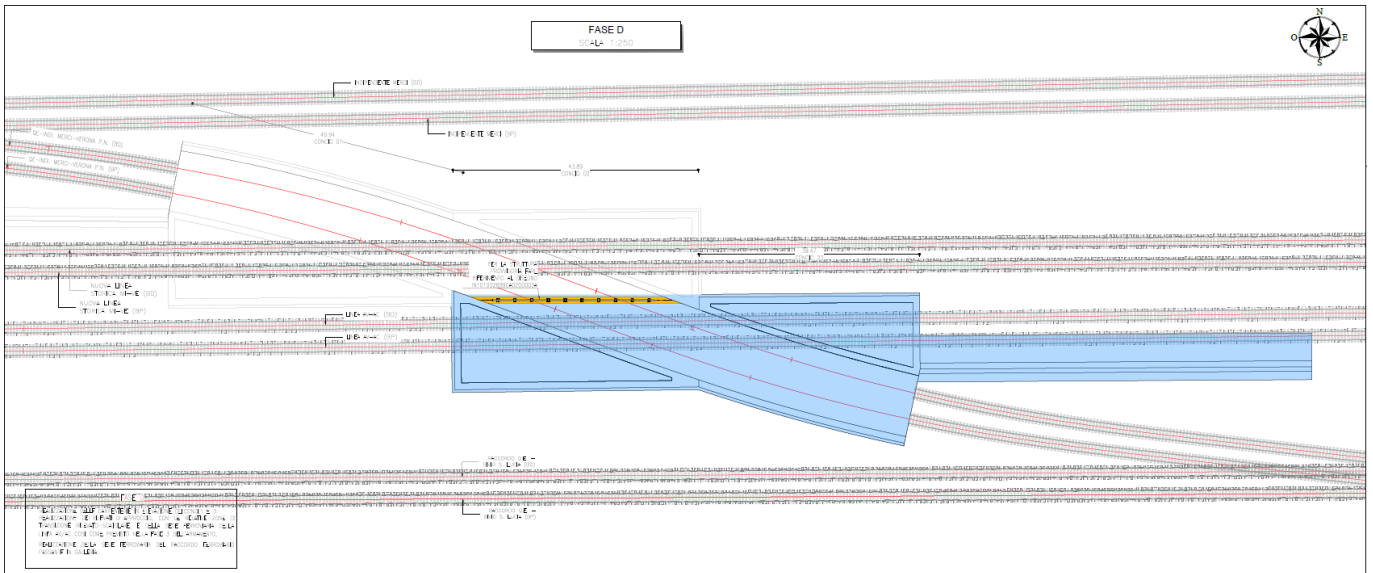
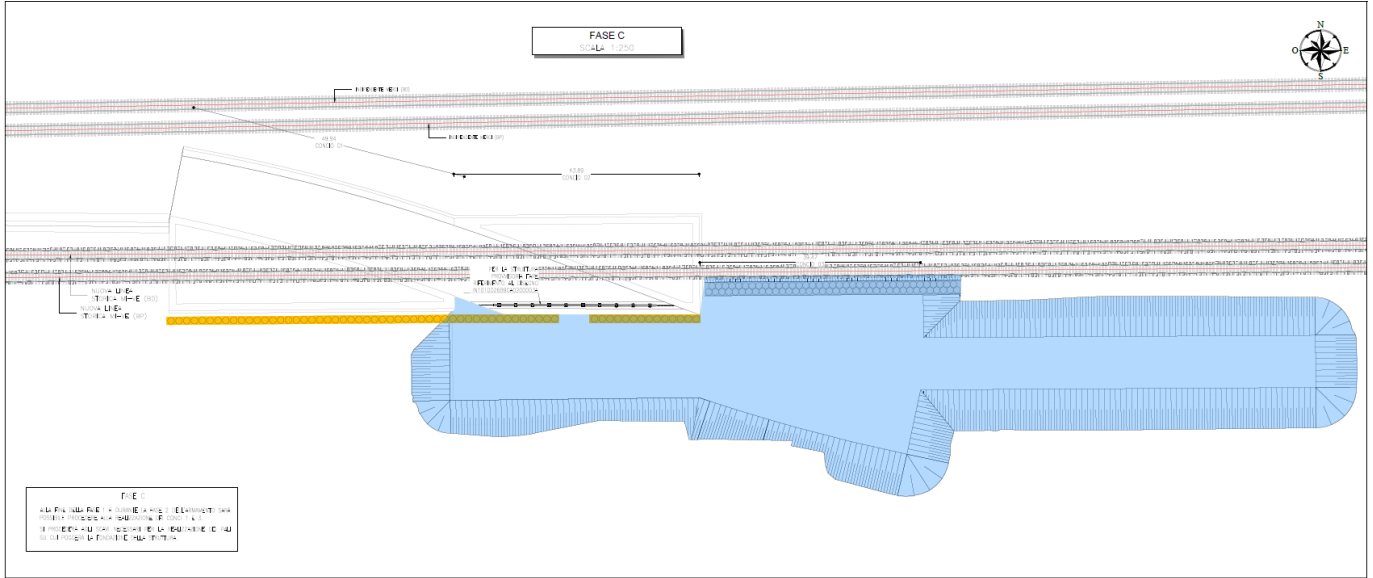


Figura 9 - Fasi progettuali

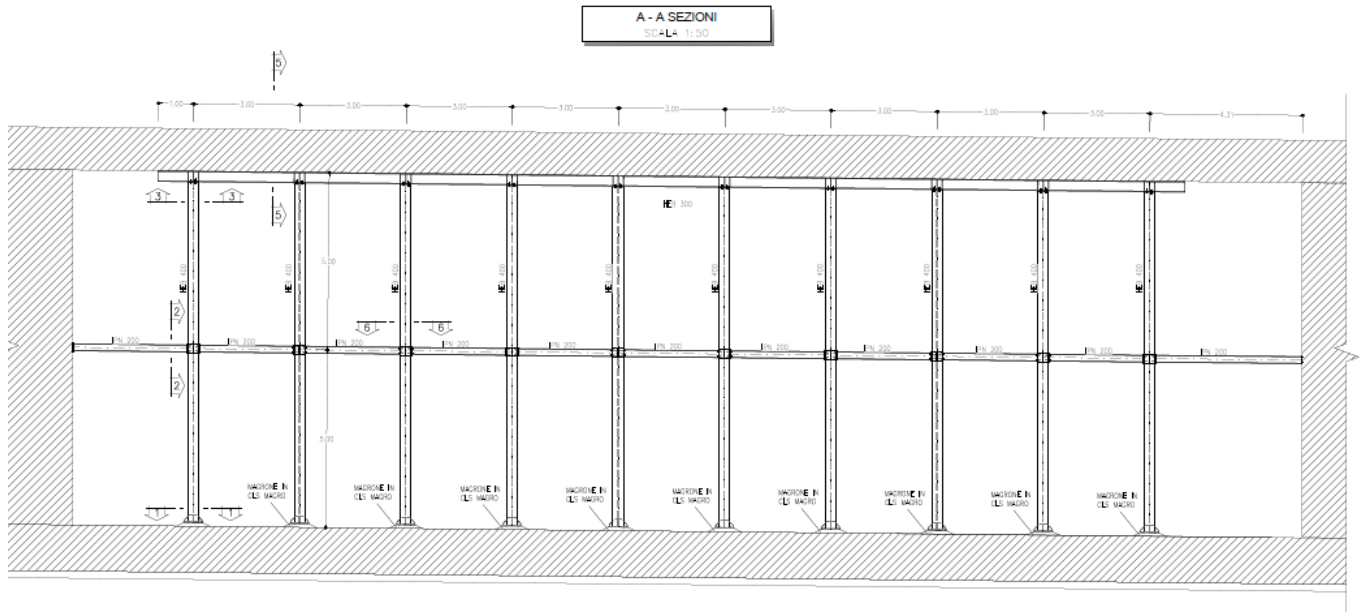


Figura 10 - Struttura Provvisoria

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC BRESCIA EST - VERONA NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO OVEST					
	Relazione tecnica descrittiva	COMMESSA IN10	LOTTO 10	CODIFICA D 26 RG	DOCUMENTO GA 02 00 001	REV. A

4 DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO

4.1 Normative di riferimento

Le principali Normative nazionali ed internazionali vigenti alla data di redazione del presente documento e prese a riferimento sono le seguenti:

- [1] Ministero delle Infrastrutture, DM 17 gennaio 2018, «Aggiornamento delle norme tecniche per le costruzioni»
- [2] Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, 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.
- [3] Istruzione RFI DTC SI MA IFS 001 E - Manuale di Progettazione delle Opere Civili.
- [4] Eurocodice 1 – Azioni sulle strutture, Parte 1-4: Azioni in generale – Azioni del vento (UNI EN 1991-1-4)
- [5] Regolamento (UE) N.1299/2014 della Commissione del 18 Novembre 2014 relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per il sottosistema “infrastruttura” del sistema ferroviario dell’Unione europea
- [6] UNI EN 1998-1:2013 – Strutture in zone sismiche – parte 1: generale ed edifici.
- [7] UNI EN 1998-2:2011 – Strutture in zone sismiche –parte 2: ponti.
- [8] UNI EN 1992-1-1: EUROCODICE 2 - Progettazione delle strutture di calcestruzzo - Parte 1-1: Regole generali e regole per gli edifici
- [9] DECRETO 31 luglio 2012 Approvazione delle Appendici nazionali recanti i parametri tecnici per l'applicazione degli Eurocodici.