

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:



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

CUP: J14D20000010001

U.O. PROGETTAZIONE INTEGRATA NORD

PROGETTO DEFINITIVO

LINEA AV/AC MILANO – VENEZIA
LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA

NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST

Prolungamento sottopasso Via Contrada Polese

SL02 - Prolungamento sottopasso di Via Contrada Polese
Relazione di calcolo e verifica funzionalità sottopasso esistente Linea Raccordo Merci
Verona PN-QE

SCALA:

-

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

IN1A 20 D 26 CL SL0200 006 A

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	Emissione Esecutiva	V. Reale	Gen. 2022	M. Rigo	Gen. 2022	C. Mazzocchi	Gen. 2022	A. Perego Gen. 2022



File: IN1A20D26CLSL0200006A.doc

n. Elab.:

INDICE

1	PREMESSA	3
2	DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	5
2.1	NORMATIVA DI RIFERIMENTO	5
3	DESCRIZIONE DELL'OPERA	6
4	CARATTERISTICHE MATERIALI	9
5	ANALISI DEI CARICHI	10
5.1	G00: PESO PROPRIO	10
5.2	G01: SOVRACCARICO PERMANENTE	10
5.3	G02: AZIONE DA RITIRO	11
5.4	Q00: CARICO FERROVIARIO	11
5.5	Q01: AZIONE TERMICA	13
5.6	AZIONE SISMICA	13
6	DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO	14
7	CONCLUSIONI	16



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

Relazione di calcolo e verifica funzionalità sottopasso
esistente Linea Raccordo Merci Verona PN-QE

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IN1A	20	D26CL	SL 02 00 006	A	3 di 16

1 PREMESSA

La presente relazione ha per oggetto la progettazione definitiva di opere strutturali relative all'Ingresso Est 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'uscita dell'Autostrada Verona Nord e la radice est della Stazione Ferroviaria di Verona Porta Vescovo, per una estensione di circa 9.7 km dall'inizio dello Scalo Cason alla fine della linea AV/AC.

- MODIFICA DI TRACCIATO DELLE LINEE MI-VE STORICA E VR-BRENNERO
- LINEA AV/AC MILANO-VENEZIA
- NUOVO SCALO IN LOCALITA' CASON
- RACCORDO BIVIO S.MASSIMO – VERONA P.N.
- RACCORDO Q.E. – VERONA P.N.
- INTERVENTI NELL'AMBITO DI VERONA PORTA NUOVA
- INTERVENTI NELL'AMBITO DI VERONA PORTA VESCOVO

Sono previsti interventi di potenziamento e riconfigurazione della stazione di Verona Porta Nuova e Verona Porta Vescovo.

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).

Relazione di calcolo e verifica funzionalità sottopasso
esistente Linea Raccordo Merci Verona PN-QE

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IN1A	20	D26CL	SL 02 00 006	A	4 di 16



Figura 1 - Individuazione area d'intervento

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
	Relazione di calcolo e verifica funzionalità sottopasso esistente Linea Raccordo Merci Verona PN-QE	COMMESSA IN1A	LOTTO 20	CODIFICA D26CL	DOCUMENTO SL 02 00 006	REV. A

2 DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO

2.1 Normativa di riferimento

La valutazione dell'opera in oggetto è stata realizzata in accordo con le prescrizioni di seguito elencate è conformi alle normative vigenti:

- ✓ Ministero delle Infrastrutture, DM 17 gennaio 2018, «Aggiornamento delle Norme tecniche per le costruzioni»
- ✓ Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, circolare 11 febbraio 2019, n. 617 C.S.LL.PP., «Istruzioni per l'applicazione dell'aggiornamento delle Norme tecniche per le costruzioni di cui al decreto ministeriale 17 gennaio 2018»
- ✓ Manuale di progettazione RFI Opere Civili RFI DTC SIM AI FS 001 E e relative parti e sezioni.
- ✓ Eurocodice 1 – Azioni sulle strutture.
- ✓ 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
- ✓ UNI EN 1998-1:2013 – Strutture in zone sismiche – parte 1: generale ed edifici.
- ✓ UNI EN 1998-2:2011 – Strutture in zone sismiche –parte 2: ponti.
- ✓ UNI EN 1992-1-1: EUROCODICE 2 - Progettazione delle strutture di calcestruzzo - Parte 1-1: Regole generali e regole per gli edifici

3 DESCRIZIONE DELL'OPERA

L'opera è ubicata nel tratto di nodo in cui i binari di ingresso Sud in stazione entrano nell'attuale scalo merci di Porta Nuova. In questa zona, lo Stradone Santa Lucia che costeggia da sud la linea ferroviaria presenta un accesso all'area posta a Nord dei binari e di pertinenza ferroviaria.



Figura 2 - Individuazione area d'intervento

Tale accesso è garantito da un sottopasso ferroviario costituito da due manufatti, di luce netta pari a circa 8.5m:

- il primo elemento, posto a Nord, presenta uno sviluppo longitudinale pari a 23m e consente l'attraversamento alla linea merci proveniente dal Brennero;
- il secondo si sviluppa per circa 26m e consente l'attraversamento delle linee provenienti da Bologna e dal Quadrante Europa.



Figura 3 – Vista 3D manufatto esistente



Figura 4 – Viste dello scotolare esistente

L'altezza interna netta minima tra il piano di rotolamento e il filo interno superiore è pari a circa 4.5m.

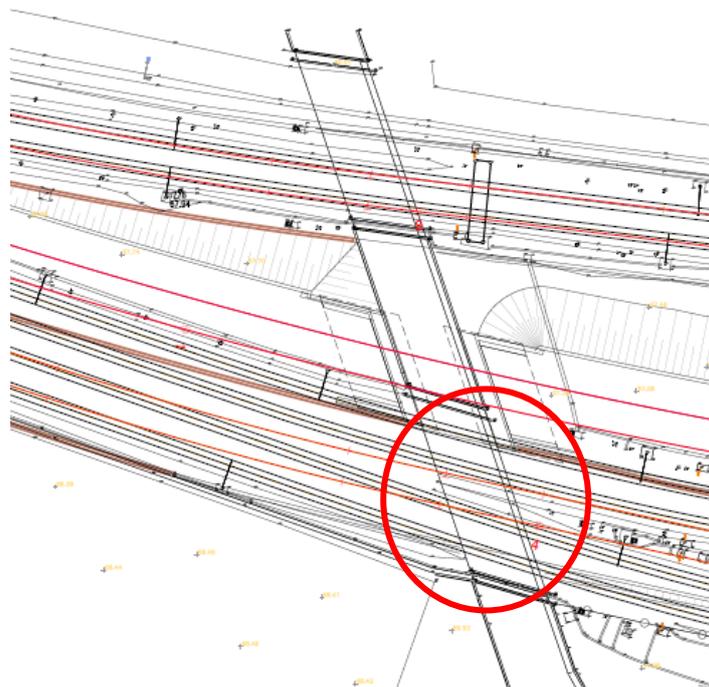


Figura 5 – Rilievo celerimetrico sottovia SL02

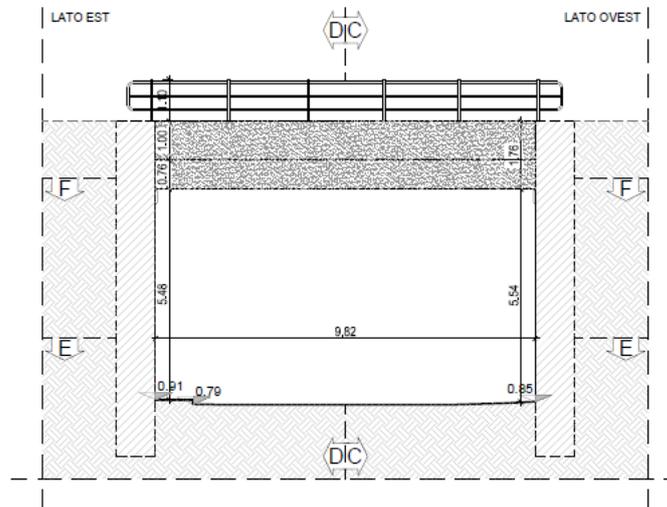


Figura 6 – Prospetto Nord

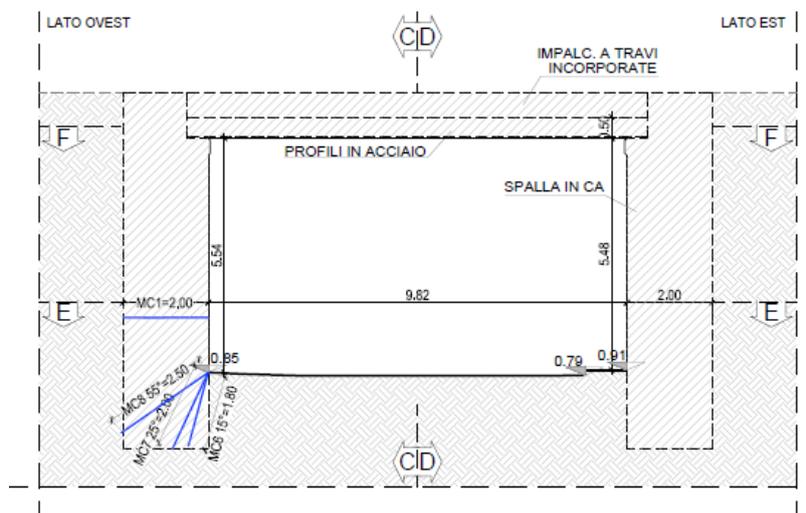


Figura 7 – Sezione trasversale



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

Relazione di calcolo e verifica funzionalità sottopasso
esistente Linea Raccordo Merci Verona PN-QE

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IN1A	20	D26CL	SL 02 00 006	A	9 di 16

4 CARATTERISTICHE MATERIALI

Dal documento a disposizione, “Indagini strutturali – Sottopassi di via Contrada Polese” – IN1A20D26PROC0000002A si sono estrapolate tutte le informazioni possibili per poter effettuare la valutazione dell’opera presa in oggetto.

L’impalcato è a travi incorporate con profili in acciaio compatibili con HEB 500 dalle dimensioni rilevate.

5 ANALISI DEI CARICHI

Nel presente capitolo vengono riportati i carichi agenti sull'impalcato del sottovia nello stato attuale in cui si trovano.

5.1 G00: Peso proprio

Il peso proprio degli elementi strutturali viene considerato in funzione della densità del calcestruzzo $\gamma = 25.0 \text{ kN/m}^3$ e dell'acciaio pari a $\gamma = 78.50 \text{ kN/m}^3$.

5.2 G01: Sovraccarico permanente

Dagli elaborati a disposizione si evince che sull'impalcato agisce il seguente sovraccarico permanente con la seguente stratigrafia:

- impalcato sottovia

MATERIALE	SPESSORE [m]	UNITA' DI VOLUME [kN/m^3]	CARICO [kN/m^2]
Ballast e armamento	0.48	18	8.64
Tot.			8.64

5.3 G02: Azione da ritiro

Considerando che la struttura analizzata risale agli anni '40, l'azione da ritiro si può trascurare, in quanto il calcestruzzo utilizzato per la realizzazione dell'impalcato del sottovia ha pienamente sviluppato il suo effetto nel corso degli anni.

5.4 Q00: Carico ferroviario

Il carico verticale ferroviario è definito per mezzo di diversi modelli di carico: in particolare sono forniti due treni di carico distinti, il primo rappresentativo del traffico normale LM71, il secondo rappresentativo del traffico pesante SW/2. Questi modelli di carico schematizzano gli effetti statici prodotti dal traffico ferroviario normale e sono descritti nei seguenti schemi riportati di seguito:

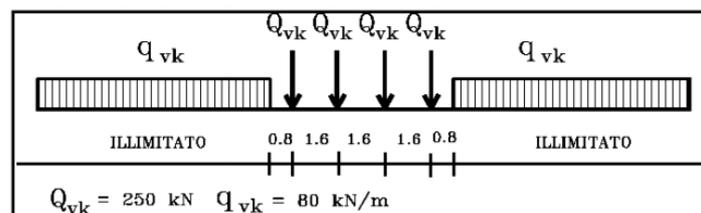
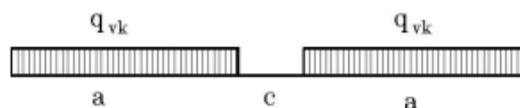


Fig. 1 –Modello di carico LM71



Tipo di Carico	q_{vk} [kN/m]	a [m]	c [m]
SW/0	133	15,0	5,3
SW/2	150	25,0	7,0

Fig. 2 –Modello di carico SW

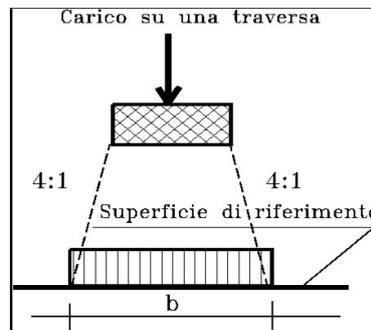
Coefficiente di adattamento α :

I valori dei suddetti carichi relativi alla configurazione LM71 e SW/2 dovranno essere moltiplicati per un coefficiente di adattamento, variabile in ragione della tipologia dell'Infrastruttura (ferrovia ordinaria, ferrovia leggera metropolitana), viene di seguito riportata la tabella con la variabilità del coefficiente in base al tipo di linea o categoria di linea. Per l'opera presa in considerazione si considera un coefficiente adattivo α pari a 1.1 per il modello di carico LM71 e pari a 1.0 per il modello di carico SW/2.

Tipi di linea o categorie di linea STI	Valore minimo del fattore alfa (α)
IV	1.1
V	1.0
VI	1.1
VII-P	0.83
VII-F, VII-M	0.91

Tabella 1 – Coefficiente di adattamento

In generale, i carichi assiali del modello di carico LM71 possono essere distribuiti uniformemente nel senso longitudinale, al di sotto delle traverse, come indicato nella seguente immagine.


Fig. 3 – Diffusione longitudinale dei carichi attraverso il ballast

Dove superficie di riferimento è da intendersi la superficie di appoggio del ballast.

Assumendo una lunghezza della traversina pari a 2.60m e un'altezza del ballast sottostante pari a 0.11m, la diffusione longitudinale del carico ferroviario risulta pari a:

$$b = 2.60 + 0.11/4 \times 2 = 2.655\text{m}$$

Coefficiente dinamico Φ :

Per tenere conto della natura dinamica del transito dei convogli, i valori di carico relativi alla configurazione LM71 e SW/2 dovranno essere ulteriormente moltiplicati per un coefficiente dinamico Φ . Per la struttura oggetto di studio si considera, a favore di sicurezza, il coefficiente dinamico per linee con ridotto standard manutentivo:

$$\Phi_3 = 2.16 / (L_\Phi^{0.5} - 0.2) + 0.73 \quad 1.00 \leq \Phi_3 \leq 2.00$$

Considerando una lunghezza L_Φ pari a 10.80m, di conseguenza si ha che il coefficiente dinamico Φ_3 da applicare ai due modelli di carico ferroviario è pari a:

$$L_\Phi = 10.70\text{m}$$

$$\Phi_3 = 2.16 / (10.70^{0.5} - 0.2) + 0.73 = 1.43$$

Infine, il carico ferroviario dovuto al modello di carico LM71 e SW/2 risulta pari a:

$$q_{LM71} = 1.10 \times 1.43 \times (250 \times 4) / 6.4 / 2.66 = 92.40 \text{ kN/m}^2$$

$$q_{SW/2} = 1.00 \times 1.43 \times 150 / 2.66 = 80.64 \text{ kN/m}^2$$

Il carico considerato sull'impalcato è quindi pari a **92.40 kN/m²**.

5.5 Q01: Azione termica

Gli effetti dell'azione termica uniforme e differenziale agente sull'impalcato non viene considerata in quanto non determinante ai fini della valutazione dell'opera presa in oggetto.

5.6 Azione sismica

L'azione sismica verticale sull'impalcato del sottovia è trascurabile, in quanto non rientra nelle prescrizioni descritte nei capitolo §3.2.3 e §7.2.2 delle NTC 2018.

6 DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

La nuova opera, collocata in corrispondenza della progressiva 155+133.81 della linea AC/AV, consiste in un ampliamento del ponte esistente di accesso viario all'area ferroviaria in prossimità della contrada Polese, modificando il manufatto posto a Sud, mediante la realizzazione di un ponte a travi incorporate, funzionale all'inserimento dei binari AV/AC.

La realizzazione della nuova porzione d'opera è vincolata alla demolizione di un tratto del manufatto a Sud esistente. In particolare saranno demolite sia le spalle che l'impalcato per una lunghezza di circa 5.70m. Per il manufatto esistente posto a Nord non sono invece previsti interventi di adeguamento. Il nuovo impalcato a travi incorporate avrà luce libera tra gli appoggi pari a 10.6m circa e larghezza 12.6m. L'ingombro in pianta dell'elemento, quindi, è pari a circa 12.6x11.5m.

Si riporta di seguito uno stralcio planimetrico dove in rosso sono indicati gli assi ferroviari di progetto e in giallo quelli esistenti da demolire.

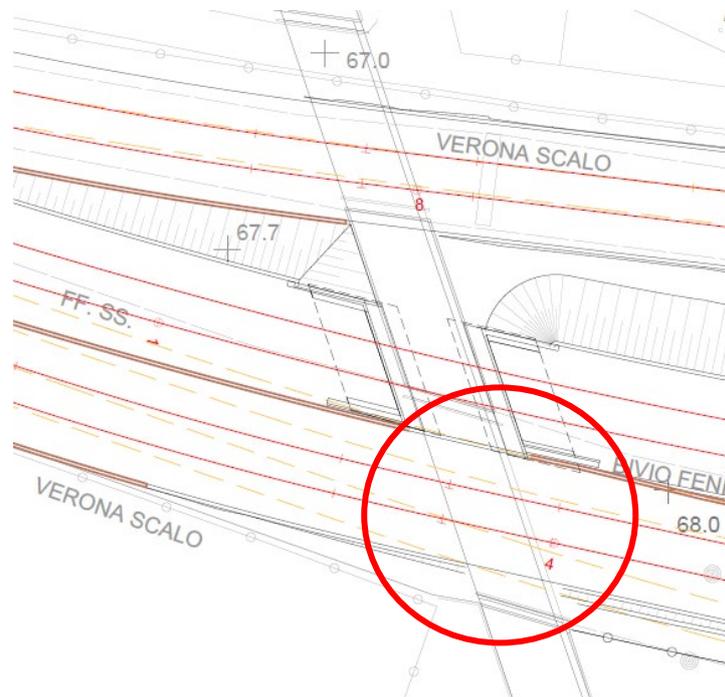


Figura 8 – Planimetria di progetto

Nonostante la parziale demolizione dell'impalcato del manufatto a Sud, la sua tipologia costruttiva consente di preservare le sue caratteristiche in termini di resistenza. Inoltre, rispetto alla configurazione attuale in cui l'impalcato è attraversato da tre binari, il progetto prevede la demolizione dei 3 binari esistenti e la realizzazione del Raccordo QE-VR P.N, con due binari che si trovano più o meno alla stessa quota di quelli precedenti.



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

Relazione di calcolo e verifica funzionalità sottopasso
esistente Linea Raccordo Merci Verona PN-QE

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IN1A	20	D26CL	SL 02 00 006	A	15 di 16

Di conseguenza, lo stato sollecitativo agente sull'impalcato sarà ridotto rispetto a quello presente allo stato attuale e il carico variabile dovuto al traffico ferroviario graverà su una sezione equivalente a quella attuale, quindi con medesime caratteristiche meccaniche e geometriche, visto che la sezione del sottovia è trasversalmente omogenea.

7 CONCLUSIONI

La presente relazione ha per oggetto la valutazione strutturale del sottovia ferroviario, situato in corrispondenza della pk 155+133.81. Per quanto descritto nei capitoli precedenti si evincono le seguenti conclusioni:

- Il materiale a disposizione è sufficiente per effettuare una valutazione di massima dello stato sollecitativo della struttura analizzata;
- I carichi predominanti per il sottovia ferroviario sono rappresentati dal sovraccarico permanente portato e dall'azione del carico ferroviario agente sull'impalcato.
- Il progetto definitivo prevede una riduzione dello stato sollecitativo rispetto allo stato attuale in quanto prevede la demolizione dei 3 binari esistenti e la realizzazione di due nuovi binari ferroviari mantenendo più o meno la stessa quota altimetrica. Si può affermare così che lo stato sollecitativo della struttura viene addirittura ridotto su una sezione equivalente a quelle attuale, con medesime caratteristiche meccaniche e geometriche.