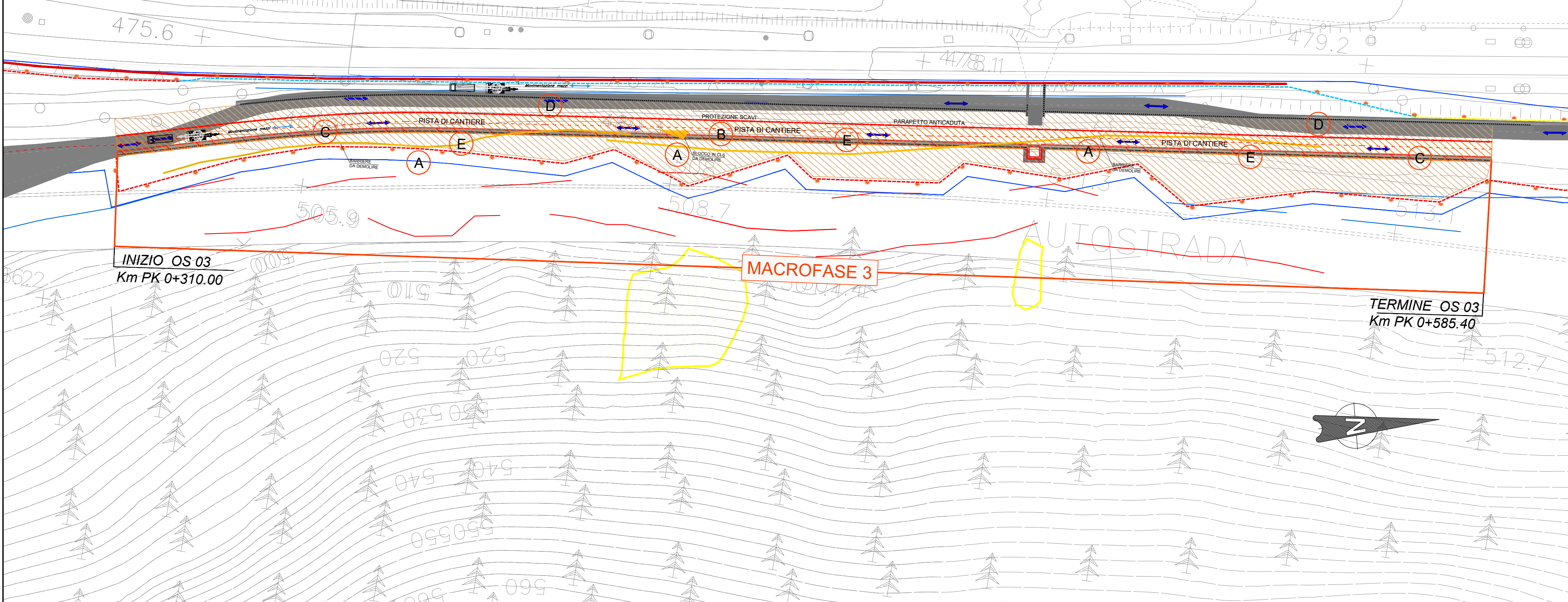
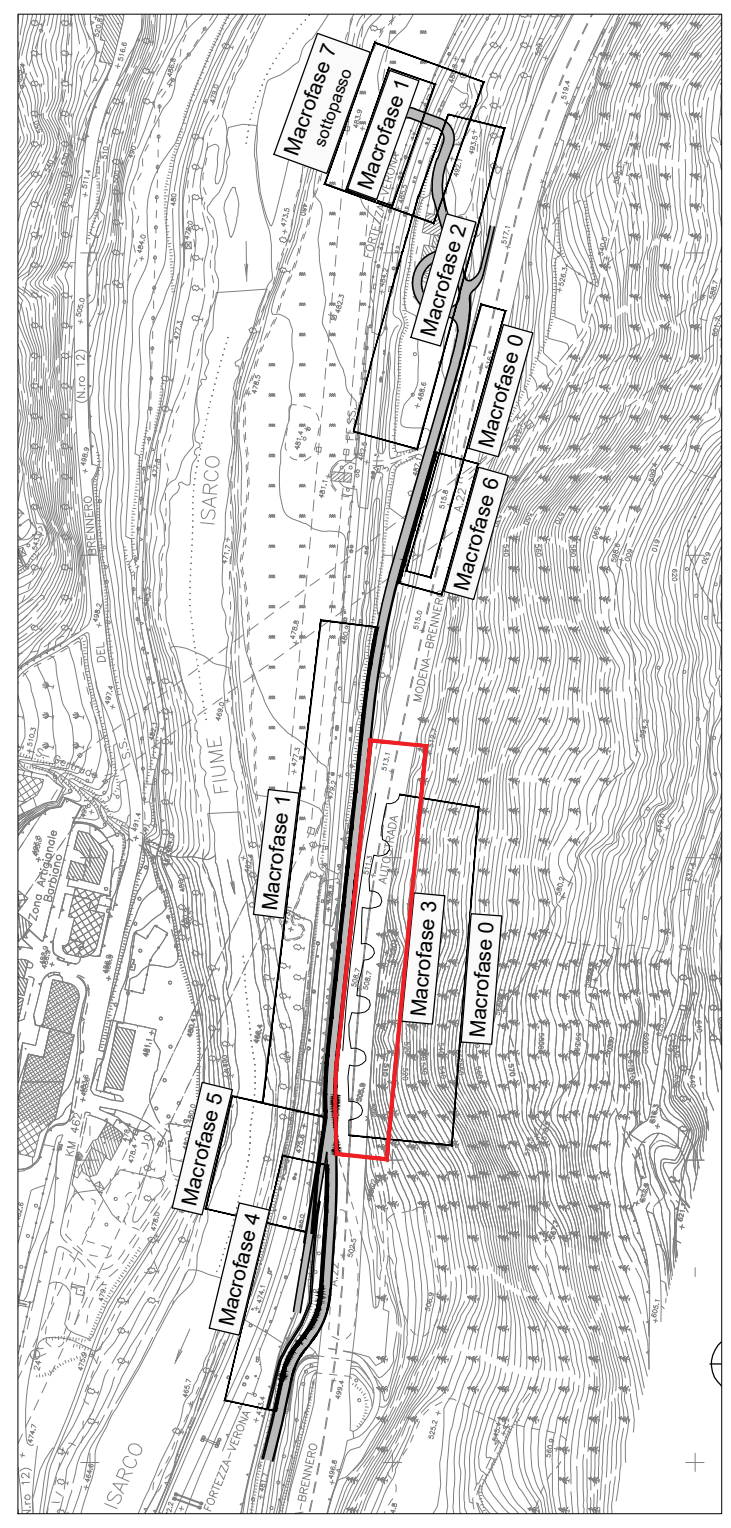


LEGENDA

- Area di intervento
 - Parapetto in legno
 - Pannelli metallici h=2,00 m su New Jersey
 - Pannelli metallici h=3,00 m su New Jersey
 - Recinzione con pannelli metallici elettrosaldati
 - Barriere mobili omologate per la protezione cantieri a distanza di 1,50 m dalla più vicina rotaia
 - Scavi
 - Pista di cantiere
 - Opere realizzate
 - Demolizioni
 - Viabilità carrabile e flussi
 - Movimentazione mezzi
 - Illuminazione su recinzione di cantiere
- INTERVENTI DI MITIGAZIONE DI 1a FASE (SICUREZZA CANTIERE)**
- Barriere paramassi deformabili (conformi ETAG 027)
 - Aree con sistemi di monitoraggio
- INTERVENTI DI MITIGAZIONE ESISTENTI**
- Barriere paramassi



MACROFASE 3

La Macrofase 3 consiste nella demolizione di alcune opere esistenti e nella realizzazione dell'opera di sostegno OS 03.

La prima operazione consiste nella demolizione delle barriere paramassi, dal km 0+319.00 al km 0+551.00, e del blocco di CLS in corrispondenza del km 0+425.00.

Per quanto riguarda l'opera di sostegno, viene preliminarmente realizzata la pista di cantiere attraverso operazioni di scavo e rinterro, fino a raggiungere la quota d'intradosso del cordolo dei micropali.

Si procede quindi alla realizzazione della paratia di micropali con annesso chiodature e cordolo dal km 0+319.00 al km 0+585.40. A questo punto si esegue lo scavo di sbancamento fino alla quota di fondazione dell'OS3 e si realizzano fondazione, parete e cordolo di sommità dell'opera di sostegno.

MACROFASE 3: FASI A,B,C,D,E

- A. Demolizione di barriera paramassi esistente tra km 0+319.00 a km 0+551.00 e demolizione di un blocco di CLS in corrispondenza del km 0+425.00
- B. Realizzazione pista di cantiere, in quota del cordolo dei micropali lato monte
- C. Realizzazione micropali, primo ordine di chiodature e cordolo dei micropali lato monte tra il km. 0+310.00 e 0+585.40
- D. Scavo di sbancamento fino alla quota di base della fondazione
- E. Realizzazione fondazione, parete e cordolo di sommità dell'opera lato monte tra il km. 0+310.00 e 0+585.40

Le distanze di sicurezza da mantenere dalla rotaia più vicina sono riportate all'interno della Parte II art. 10 comma 1 dell' "ISTRUZIONE PER LA PROTEZIONE DEI CANTIERI" di RFI come di seguito riportato.

Art. 10
REGIMI DI ESECUZIONE DEI LAVORI
AGLI EFFETTI DELLA SICUREZZA

1. Quando si eseguono lavori al binario, al corpo stradale ed agli impianti elettrici, che comportino almeno una delle seguenti soggezioni:

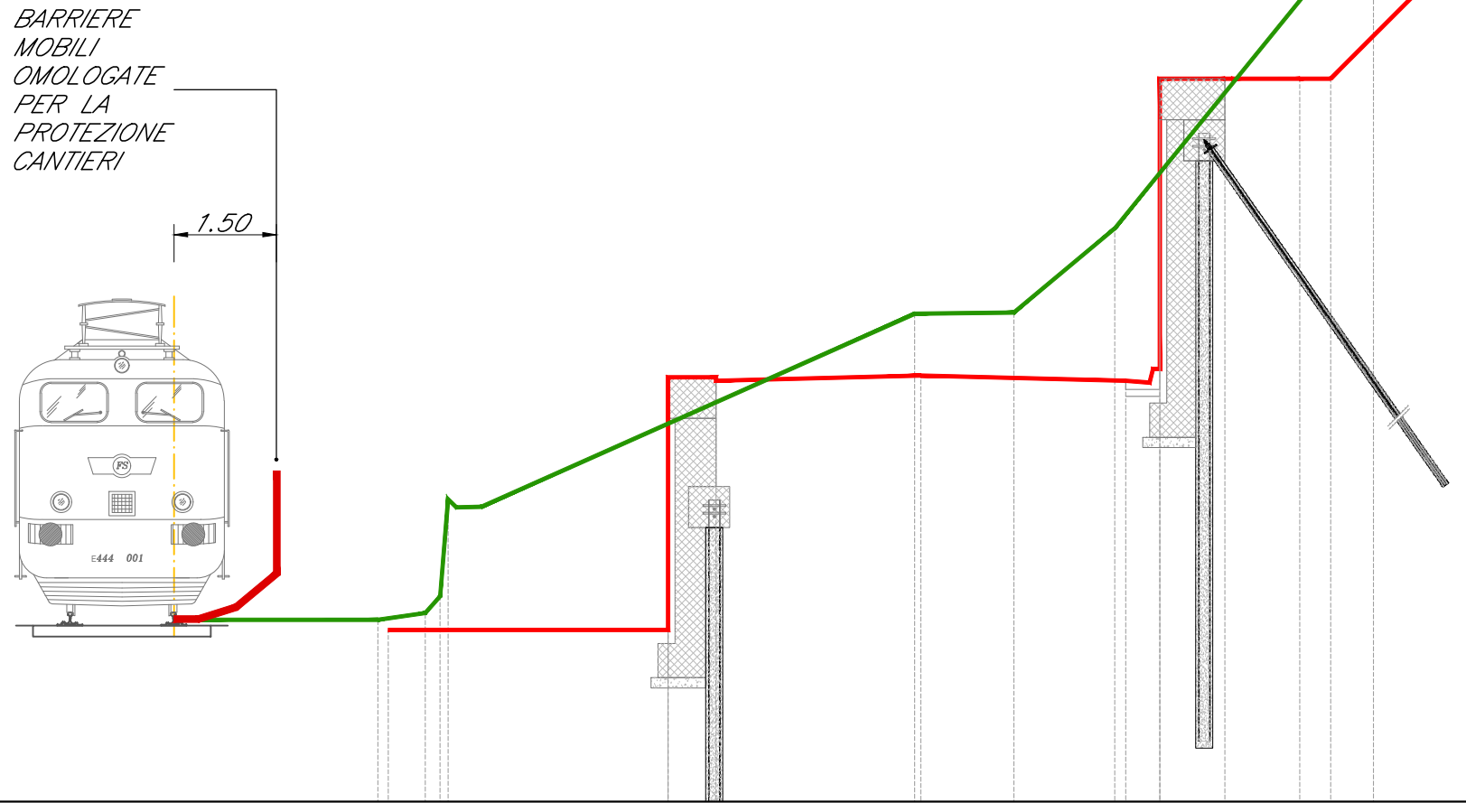
- metri 1,50 per velocità non superiori a 140 km/h.
- metri 1,55 per velocità non superiori a 160 km/h.
- metri 1,65 per velocità non superiori a 180 km/h.
- metri 1,75 per velocità non superiori a 200 km/h.
- metri 2,15 per velocità non superiori a 250 km/h.
- metri 2,70 per velocità non superiori a 300 km/h.



BARRIERE MOBILI OMOLOGATE PER LA PROTEZIONE CANTIERI

Le barriere sono dotate di bracci estensibili, i quali con "step" di 10 cm., consentono di posizionare la barriera a distanze orizzontali variabili dalla più vicina rotaia da m. 1,20 a m. 1,50. Il dispositivo di fissaggio alla rotaia (Scarpa di ancoraggio) garantisce la stabilità della Barriera in qualsiasi condizione climatica e sotto l'effetto delle sollecitazioni dinamiche e delle vibrazioni prodotte dal passaggio del treno.

I correnti orizzontali, in materiale metallico di opportuna rigidità, sono idonei a resistere sia alle azioni causate involontariamente dal personale operante in cantiere, che a quelle causate dal transito dei treni. Ogni singolo elemento dei correnti ha lunghezza tale da evitare, nelle operazioni di montaggio e smontaggio, contatti accidentali con la linea TE. Le suddette barriere saranno successivamente dotate di rete di protezione in HDPE per proteggere la linea ferroviaria.



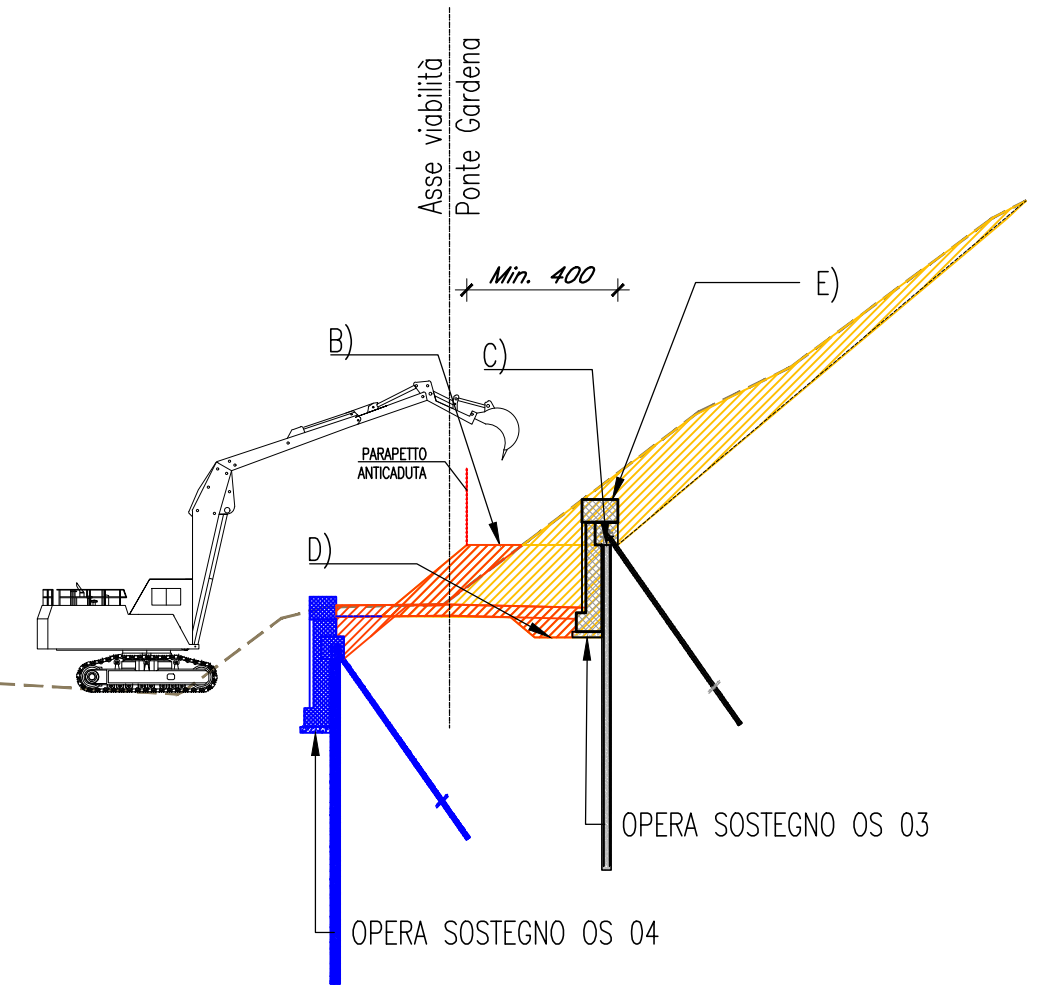
DEMOLIZIONI

- Le reti paramassi sono costituite da montanti in acciaio con profilo scatolare inghisati su un cordolo in cls, rete metallica e tiranti in acciaio.
- Gli interventi di demolizione delle barriere paramassi interessano il tratto compreso tra il km 0+319.00 e il km 0+580.00. Tale tratto si colloca sul lato monte della strada podereale oggetto degli interventi circa 6 m sopra la quota di quest'ultima e a terzo delle pile del viadotto dell'Autosstrada del Brennero A22.
- In considerazione di ciò si cercherà di operare con demolizioni il meno invasive possibili, al fine di minimizzare le vibrazioni che potrebbero interessare la struttura del viadotto ed in particolare si procederà come di seguito:
1. Smontaggio manuale delle parti metalliche disassemblabili;
 2. Taglio delle parti non disassemblabili a macchina o a fiamma;
 3. Demolizione manuale del cordolo e degli ancoraggi dei tiranti in cls con attrezzi;
 4. Frantumazione di tutti gli elementi e separazione dei ferri;
 5. Carico dei detriti su autocarro e trasporto in discarica



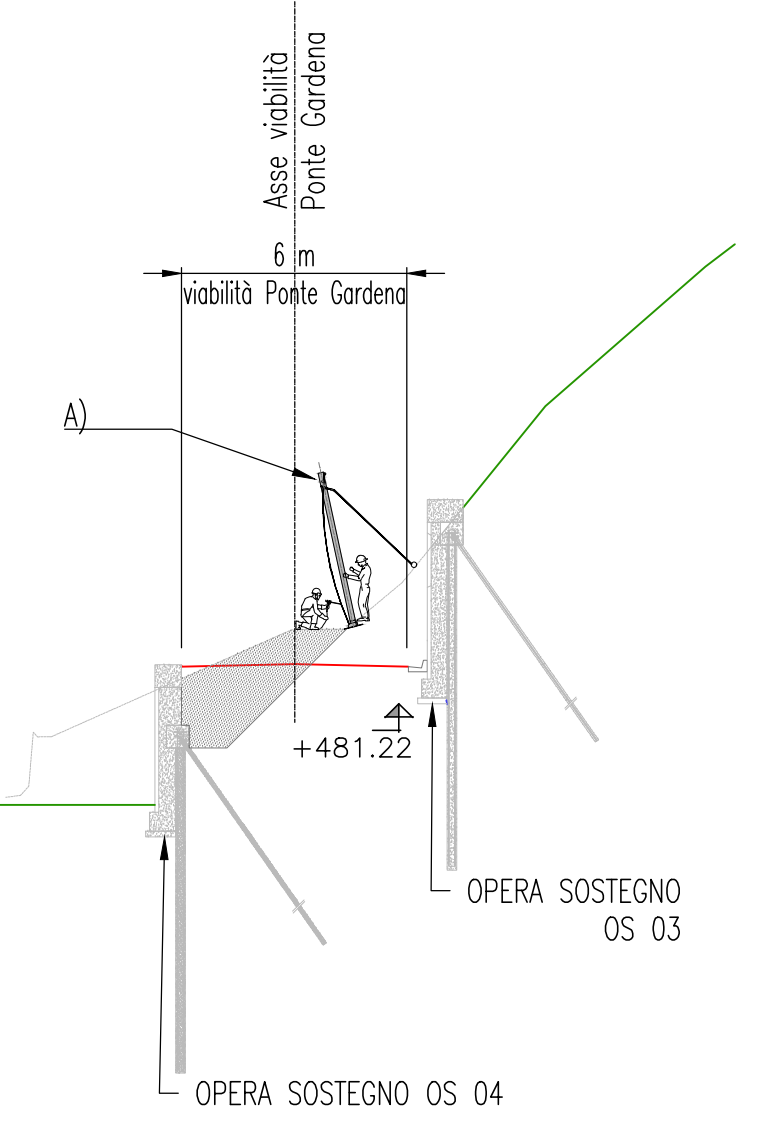
MACROFASE 3 - OS 03: tra km 0+310.00 e 0+585.40
SEZIONE 22
PROGRESSIVA 525.00

- B. Realizzazione pista di cantiere, attraverso opere di scavo e rinterro, fino a raggiungere la quota d'intradosso del cordolo dei micropali
- C. Realizzazione micropali, primo ordine di chiodature e cordolo dei micropali lato monte fra il km. 0+310.00 e 0+585.40.
- D. Scavo di sbancamento fino alla quota di base della fondazione.
- E. Realizzazione fondazione, parete e cordolo di sommità dell'opera lato monte fra il km. 0+310.00 e 0+585.40.



MACROFASE 3 - OS 03: tra km 0+310.00 e 0+585.40
SEZIONE 22
PROGRESSIVA 525.00

- A. Demolizione di barriera paramassi esistente dal km 0+319.00 al km 0+551.00 e demolizione di un blocco di CLS in corrispondenza del km 0+425.00



COMMITTENTE: RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

DIREZIONE LAVORI: ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

APPALTATORE: QUADRO GAETANO COSTRUZIONI S.P.A.

MANDATARIA: Impresa Silvia Dierdon

PROGETTAZIONE: P.A.T. s.r.l.

MANDANTE: SO GEN

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

CUP: J94F04000020001

PROGETTO ESECUTIVO

ASSE FERROVIARIO MONACO - VERONA
ACCESSO SUD ALLA GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO
QUADRUPPLICAMENTO DELLA LINEA FORTEZZA - VERONA
SUB-LOTTO FUNZIONALE: FLUIDIFICAZIONE DEL TRAFFICO ED INTERCONNESSIONE CON LA RETE ESISTENTE DEL LOTTO 1 FORTEZZA - PONTE GARDENA

D4.08 - CANTIERIZZAZIONE
FASI DI LAVORO TAV. 4 DI 8

APPALTATORE	RESPONSABILE DELLE INTEGRAZIONI DELLE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE	SCALA:
QUADRO GAETANO COSTRUZIONI S.P.A.	[Firma]	varie

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	OPERA/DISCIPLINA	PROGR.	REV.
I B 0 A	0 0	E	Z Z	W 9	CA 0 0 0 0	0 0 4	D

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data
A	Emissione esecutiva	F. Bigdelazari	11.01.2020	L. Fieni	11.01.2020	R. Pieronini	11.01.2020
B	Emissione a seguito VPE e ODI	F. Bigdelazari	15.05.2020	L. Fieni	15.05.2020	R. Pieronini	15.05.2020
C	Emissione a seguito VPE e ODI	F. Bigdelazari	06.11.2020	L. Fieni	06.11.2020	R. Pieronini	06.11.2020
D	Emissione a seguito VPE e ODI	F. Bigdelazari	19.02.2021	L. Fieni	19.02.2021	R. Pieronini	19.02.2021

File: IBOA00EZZW9CA000004D.DWG