

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:



LINEA FERROVIARIA CATANIA C. LE - GELA

TRATTA FERROVIARIA CALTAGIRONE - GELA

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA

RIPRISTINO TRATTA CALTAGIRONE - GELA

LOTTO 2: RIPRISTINO TRATTA NISCEMI - GELA

RELAZIONE DI OTTEMPERANZA

ALLA CONDIZIONE AMBIENTALE N. 2 RIPORTATA NELLA NOTA MIC_SS-PNRR|25/10/2023|0024994-P

SCALA:

-

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

RS6K 00 R 09 RG MD0000 004 A

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	Emissione Esecutiva	A. Ferri 	Nov. 2023	P. Mosca 	Nov. 2023	P. Mosca 	Nov. 2023	Angelo Vittozzi
								Nov. 23



TRATTA FERROVIARIA CALTAGIRONE-GELA
RIPRISTINO LOTTO 2 TRATTA NISCEMI-GELA

RELAZIONE DI OTTEMPERANZA Condizione n. 2 MIC

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS6K	00	R 09 RG	MD 00 00 004	A	2 di 8

INDICE

1. PREMESSA	3
2. VERIFICA DI OTTEMPERANZA PRESCRIZIONI MIC.....	4
CONDIZIONE 2	4

1. PREMESSA

La presente relazione costituisce il documento contenente la risposta alla condizione ambientale N. 2, formulata dal Ministero della Cultura-Soprintendenza Speciale per il PNRR, con nota prot. MIC_SS-PNRR|25/10/2023|0024994-P.

Il riscontro fornito è frutto di analisi condotte con il contributo delle rispettive strutture specialistiche competenti secondo la matrice delle responsabilità che segue:

S.O.	Aspetti di competenza	Condizione/i di competenza	Progettista / responsabile	Firma
Ponti e Grandi Strutture	Viadotti	2	Ing. A. Vittozzi	

2. VERIFICA DI OTTEMPERANZA PRESCRIZIONI MIC

Relativamente agli aspetti paesaggistici

CONDIZIONE 2

Con riferimento ai viadotti oggetto di adeguamento strutturale, le pile in pietra e calcestruzzo dovranno essere rivestite con pietrame sbizzato di dimensioni omogenee simili e compatibili al rivestimento attualmente esistente oppure, con altre modalità alternative che meglio contemperino l'esigenza strutturale con quella formale ed estetica percettiva (produrre elaborati grafici e descrittivi e fotoinserti);

Risposta

Nel progetto presentato è stato previsto, per un miglior inserimento paesaggistico delle opere, il trattamento con pitturazione di tutte le superfici esterne dei nuovi getti di calcestruzzo posti come rivestimento strutturale delle pile esistenti, al fine di garantire i migliori cromatismi nel rispetto dell'ambiente circostante.

Il rivestimento con pietrame non è utilizzato, di norma, sulle opere ferroviarie per le seguenti motivazioni:

-) la presenza di un rivestimento con elementi secondari non strutturali su superfici di importanza primaria come quelle delle pile in oggetto ostacola il processo di ispezione visiva delle strutture principali. Tale ispezione è fondamentale nei principi di gestione dell'infrastruttura da parte di RFI, in quanto permette di percepire con congruo anticipo ogni eventuale ammaloramento/danneggiamento nel tempo (anche a causa di eventi sismici), che potrebbero causare problematiche statiche. Inoltre, il suddetto rivestimento renderebbe ancora più complessi eventuali interventi di manutenzione straordinaria e di rinforzo strutturale, nel caso questi ultimi si rendessero necessari durante la vita nominale dell'opera;

-) la presenza di elementi in pietrame di dimensione relativamente contenute per il rivestimento delle pile potrebbe portare nel tempo un problema di sicurezza per tutte le attività svolte al di sotto delle opere, nell'eventualità di possibili distacchi di parti del rivestimento suddetto (anche da altezze significative), che per le proprie caratteristiche, non può avere la stessa vita nominale dell'opera principale e richiederebbe dei cicli di manutenzione specifici più frequenti e impegnativi rispetto a quelli richiesti dalle opere principali;

-) si segnala, inoltre, che le soluzioni proposte per migliorare l'inserimento paesaggistico (pitturazione delle superfici in calcestruzzo), sono già state adottate nell'adiacente Lotto 1 (Tratta Caltagirone – Niscemi), i cui ponti in muratura presentano caratteristiche geometriche ed estetiche praticamente uguali ai ponti presenti nel Lotto 2 oggetto della presente nota". Pertanto, al fine di garantire l'omogeneità di approccio per tutte le opere della tratta, si ritiene opportuno procedere come riportato nel progetto.

VIADOTTO VI03 km 342+542 – Ante operam



VIADOTTO VI03 km 342+542 – Post operam



VIADOTTO VI05 km 347+996 – Ante operam



VIADOTTO VI05 km 347+996 – Post operam



VIADOTTO VI04 km 346+911 – Ante operam



VIADOTTO VI04 km 346+911 – Post operam



VIADOTTO VI06 km 350+329 – Ante operam



VIADOTTO VI06 km 350+329 – Post operam

