

COMMITTENTE



PROGETTAZIONE:



DIREZIONE TECNICA

U.O. INFRASTRUTTURE CENTRO

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ECONOMICA

**VELOCIZZAZIONE DELLA LINEA ROMA – PESCARA
 RADDOPPIO FERROVIARIO TRATTA PESCARA PORTA NUOVA – CHIETI
 LOTTO 2 - TRATTA PM SAN GIOVANNI TEATINO - CHIETI**

PONTI E VIADOTTI FERROVIARI -VI08 – Ponte su via Isonzo al km 10+142.197
 Relazione tecnico-descrittiva

SCALA:

-

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

I	A	4	S	0	2	D	2	9	R	O	V	I	0	8	0	0	0	0	1	A
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	Emissione Esecutiva	P.Luciani	28.05.2019	P.Tascione	29.05.2019	T.Paoletti	30.05.2019	F. Arduini 30.05.2019

ITALFERR S.p.A.
 Direzione Tecnica
 Infrastrutture Centro
 Dott. Ing. Fabrizio Arduini
 Ordine degli Ingegneri della Provincia di Roma
 n. 15392/2014

INDICE

1. PREMESSA	3
2. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO	4

1. **PREMESSA**

Il PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ECONOMICA del Raddoppio Ferroviario Tratta Pescara Porta Nuova – Chieti, Lotto 1: Tratta Pescara Porta Nuova - Pm San Giovanni Teatino riguarda il raddoppio dell'attuale linea a singolo binario attraverso l'ampliamento della sede ferroviaria esistente.

Nel seguito vengono descritti i criteri e le scelte tecniche adottate nella progettazione del rifacimento del viadotto previsto in corrispondenza dell'attraversamento di Via Isonzo (nel seguito denominato "VI08"), rifacimento necessario per rendere compatibili le dimensioni del sottopasso con le dimensioni che assumerà la sede ferroviaria.

2. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

La nuova opera di sotto-attraversamento della linea ferroviaria in progetto (VI08) in corrispondenza di Via Isonzo (km 10+142 del binario pari di progetto) nasce dall'esigenza di rendere compatibile il sottovia esistente con le nuove dimensioni della sede ferroviaria.

La quota altimetrica di progetto del piano del ferro alla progressiva di riferimento dell'opera è pari a +33.98 m s.l.m.

La sede stradale esistente rappresenta un attraversamento ciclo-pedonale. L'opera è costituita da una struttura scatolare in c.a. di luce interna pari a 6.00 m e franco minimo 2.72m. Di seguito si riporta una foto illustrativa dello stato di fatto.



Figura 1 Stato di fatto

In generale, il raddoppio dell'attuale linea ferroviaria a singolo binario sarà realizzato per fasi, garantendo sempre l'esercizio ferroviario; l'ampliamento della sede ferroviaria esistente viene ottenuto ponendo l'asse del nuovo binario di progetto più lontano ad una distanza non inferiore a 5,50 m,

demolendo il binario esistente, una volta attivato il nuovo, e realizzando il secondo binario di progetto ad un interasse di 4,00 m.

A seguito di tale ampliamento, sarà necessario intervenire sulle opere di attraversamento interferenti e sulle relative viabilità, allo scopo di renderle compatibili con le maggiori dimensioni che assumerà la sede ferroviaria. In particolare, per il sottovia in esame, è prevista la demolizione e la ricostruzione con lunghezza complessiva pari a circa 11.44 m, di cui circa 3.64 m rappresentano il prolungamento rispetto all'esistente. Tale sviluppo longitudinale è compatibile con la larghezza della sede ferroviaria, comprensiva delle relative pertinenze, sia in fase costruttiva che in fase definitiva di esercizio.

I vincoli progettuali che hanno portato alla definizione della tipologia strutturale e delle tecniche realizzative sono riconducibili a criteri di funzionalità, sicurezza e contesto antropomorfo esistente. La metodologia adottata si è basata sul mantenimento delle stesse caratteristiche stradali presenti in corrispondenza dell'attraversamento esistente, adeguandole alle prescrizioni normative, ove non rispettate. Nel sottopasso in esame, i parametri adottati sono i seguenti:

- Pendenza massima delle rampe: 10%
- Franco verticale interno minimo pari a 2.63 m

L'impalcato del sottopasso di progetto è realizzato con travi incorporate. In particolare sono previste 11+11 travi tipo HEB550, disposte secondo un interasse di 42cm, inglobate per tutto lo spessore in un getto di calcestruzzo con un ricoprimento del lembo superiore di 12cm. La solidarizzazione trasversale delle travi è garantita inoltre dalla presenza di tiranti in acciaio passanti attraverso l'anima dei profili. La luce delle travi, valutata in asse appoggi, risulta pari a 9.8m.

Alle estremità del sottopasso saranno presenti paratie di pali per il contenimento del rilevato di altezze maggiori e muri a mensola altrove.

La risalita della falda, come si evince dai sondaggi, risulta attestarsi a circa 0.60m da intradosso fondazione. Vista la presenza di terreno caratterizzato da argille-limose con coefficiente di permeabilità k pari a circa 10-8 m/s, si prevede un sistema di aggottamento mediante impianto well-point per il dewatering degli scavi sotto falda necessari alla realizzazione del sottovia.

Si riportano di seguito alcune viste dell'opera in progetto.

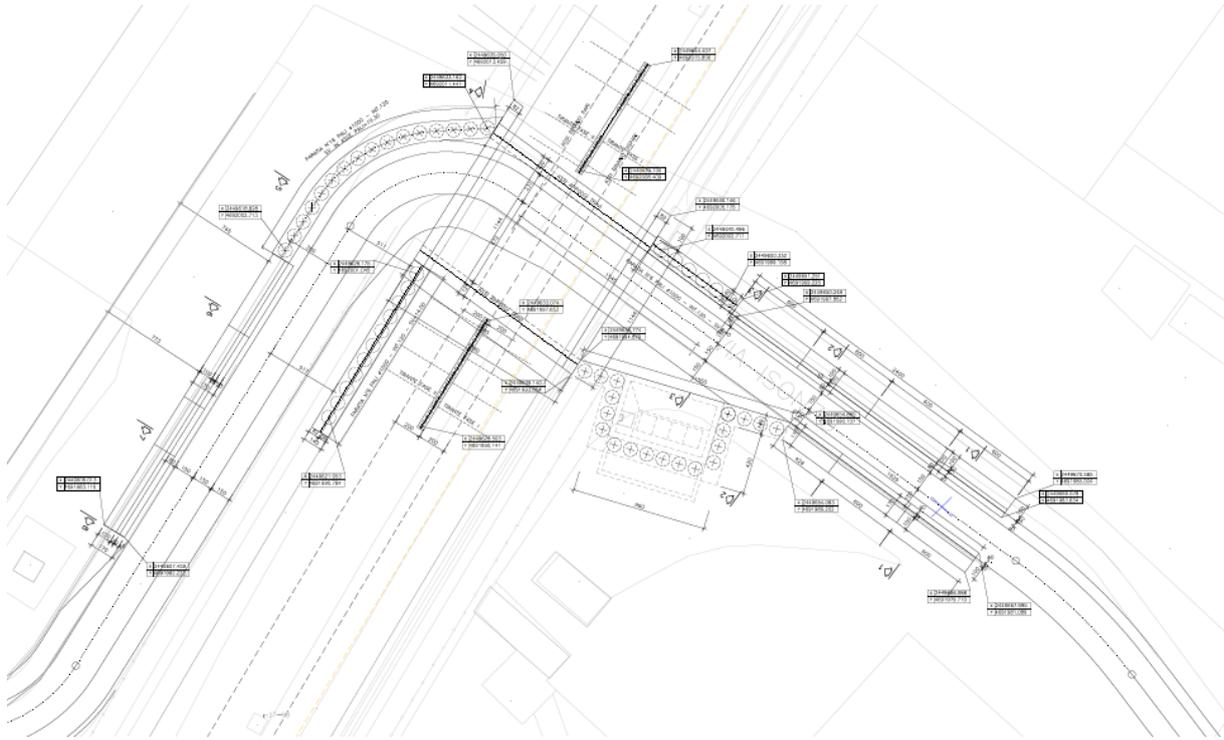


Figura 1: Pianta dell'opera

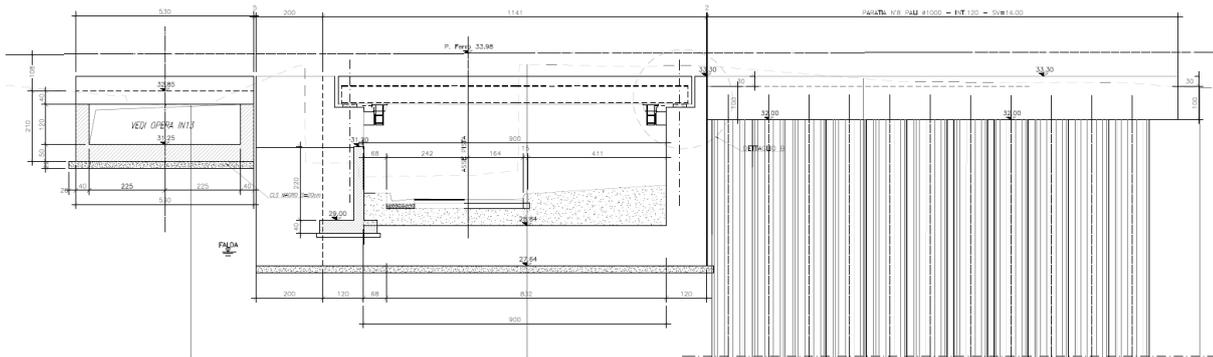


Figura 2: Prospetto imbocco lato binario pari

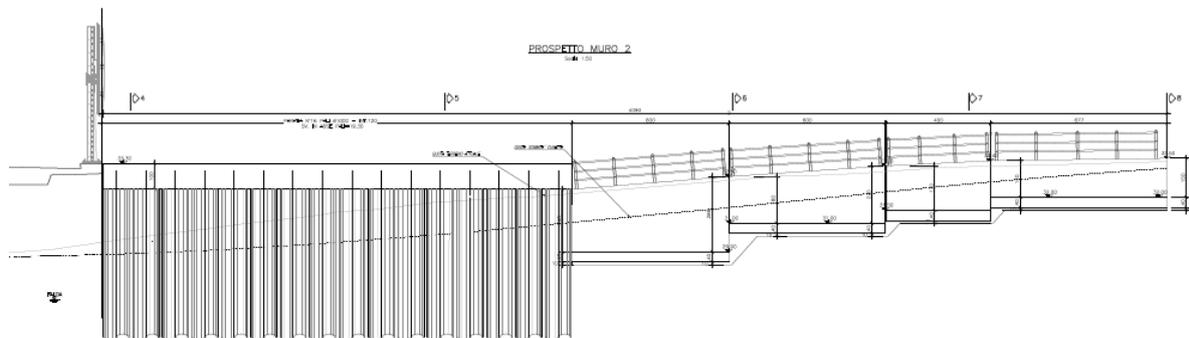


Figura 5: Prospetto longitudinale muro 2

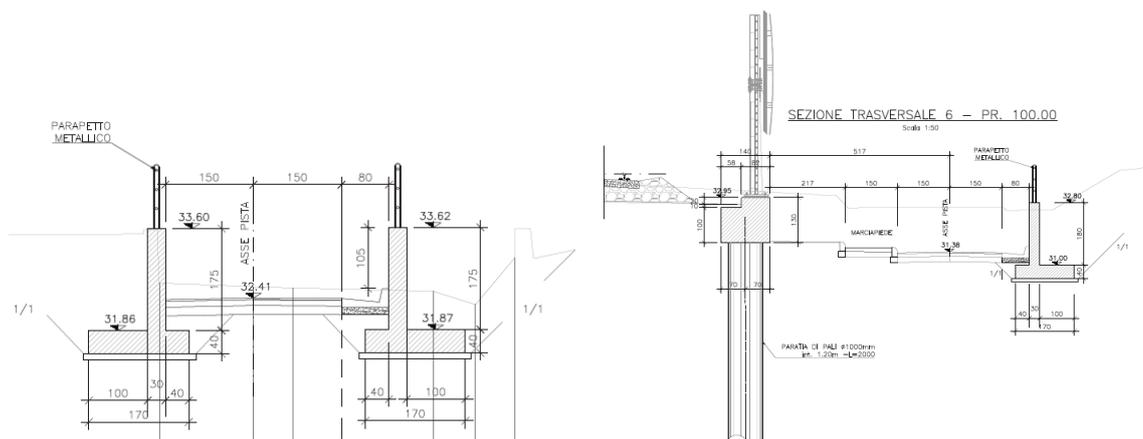


Figura 6: Sezioni trasversali muri

Il sottopasso è dotato di vasca di accumulo delle acque di piattaforma con relativo impianto di sollevamento che recapita le acque ad appositi ricettori. La portata complessiva defluente risulta pari a 290 l/s e l'impianto sarà dotato di 4 elettropompe sommergibili, di cui una di riserva, ciascuna con portata pari a 100 l/s. Oltre all'impianto di sollevamento e al relativo impianto elettrico, il sottopasso è dotato di gruppo elettrogeno per la generazione di energia elettrica in caso di interruzione della fornitura dalla rete.

In fase di realizzazione dell'opera, è necessario mantenere in esercizio la linea. Per il contenimento dei fronti di scavo in adiacenza al binario in esercizio, sono state previste opere di sostegno provvisorie costituite da paratie di micropali \varnothing 300 mm, posti ad interasse 0.4m ed armati con un tubo \varnothing 244.5mm di

spessore $s = 12$ mm. In sommità è prevista la realizzazione di un cordolo 50 cm x 50 cm all'interno del quale i micropali risultano annegati per 30 cm.

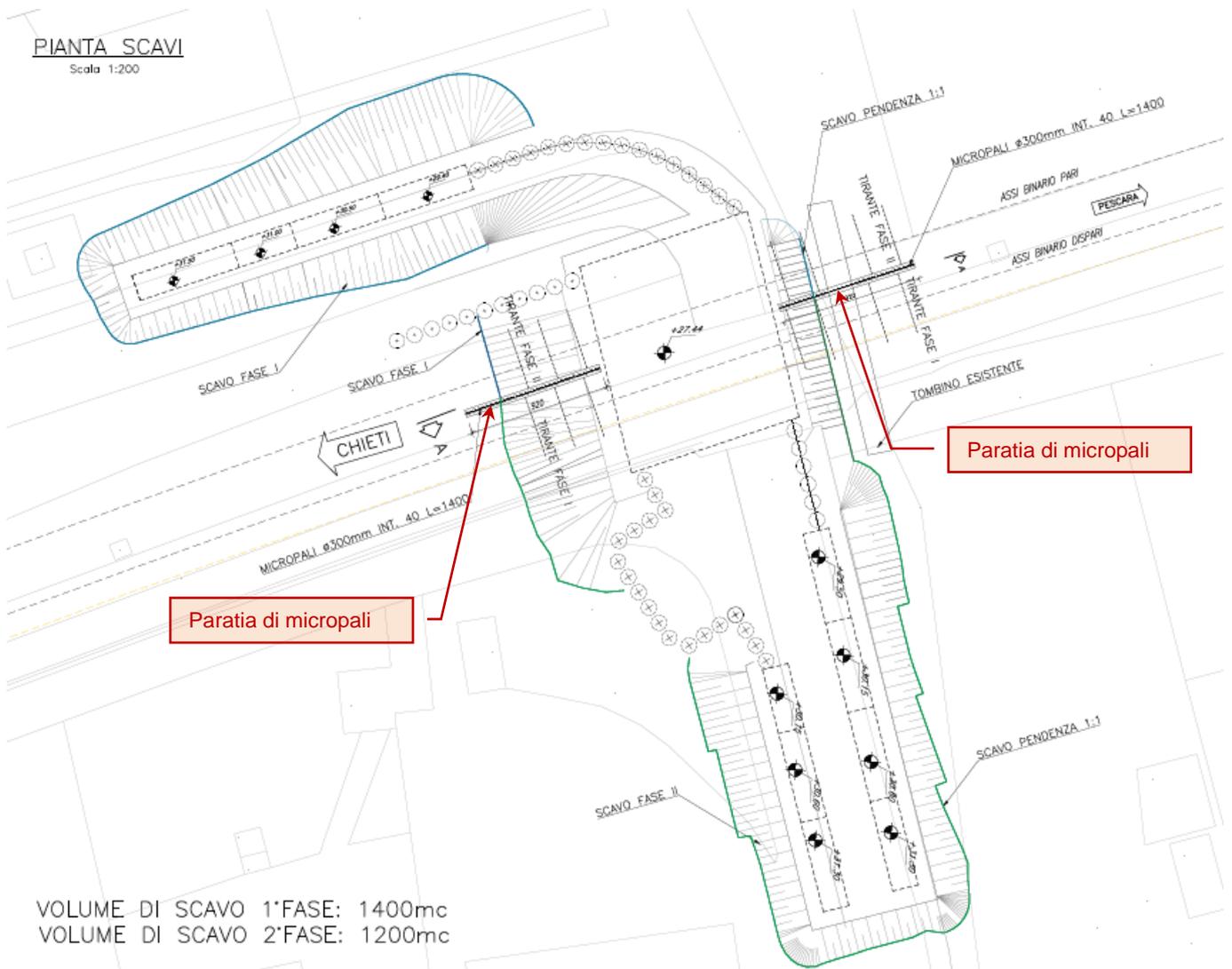


Figura 7: Planimetria con la disposizione delle opere provvisionali

Le paratie presentano due ordini di tiranti posti rispettivamente a 0.50 m e 3.50 m dalla base del cordolo ed inclinati a 30° rispetto all'orizzontale. Nella figura seguente si riporta la sezione ortogonale all'asse dell'opera.

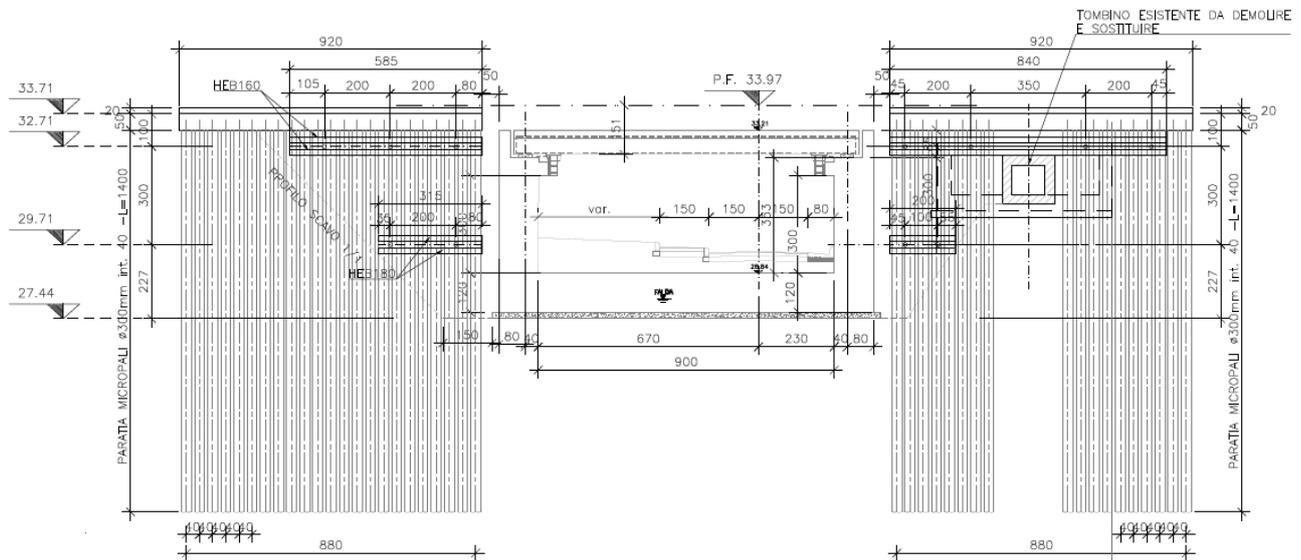


Figura 8: Sezione trasversale opere provvisionali

La realizzazione del sottovia interferisce con un tombino esistente che dovrà essere ricostruito nella stessa posizione, mantenendo nel contempo la continuità del deflusso che sarà assicurata mediante tubazioni di attraversamento posizionate all'interno del tombino esistente, la cui posizione dovrà essere opportunamente rilevata nelle successive fasi di progettazione. La realizzazione del tombino segue le stesse fasi della struttura scatolare costituente le sottostrutture del VI08. Al fine di limitare la deformata delle paratie, i tiranti di seconda fase e le relative travi di ripartizioni, ove interferenti, non saranno realizzate e il cordolo dei micropali sarà collegato mediante rostri diagonali provvisori in calcestruzzo 0.3x0.3m alla soletta della porzione di tombino già realizzata.

Per quanto riguarda la viabilità, allo scopo di garantire la congruenza del piano viabile ed il raccordo con la sede stradale esistente, è stata prevista una riprofilatura della viabilità interessata dall'opera attraverso una variazione dell'andamento piano altimetrico attuale.

In particolare, la livelletta stradale, dopo un breve tratto iniziale, presenta una pendenza $i = 0.0407$ per una lunghezza di $L = 23.83$ m seguita da una successiva livelletta di pendenza $i = 0.10$ e lunghezza $L=47.43$ m, raccordate attraverso un raccordo altimetrico concavo di raggio $R=300.000$ m. Successivamente è presente un tratto sempre a pendenza 10% di lunghezza $L=44.39$ m, seguita da una livelletta di pendenza $i = 0.023$ e lunghezza $L=22.45$ m, raccordate attraverso raccordi altimetrici

rispettivamente di raggio $R=125.000$ m e $R=300.000$ m. In merito al franco verticale, si è garantito ovunque un valore superiore a 2.50 m, nel rispetto della normativa vigente. Nella figura che segue, è riportato il profilo longitudinale della viabilità in esame.

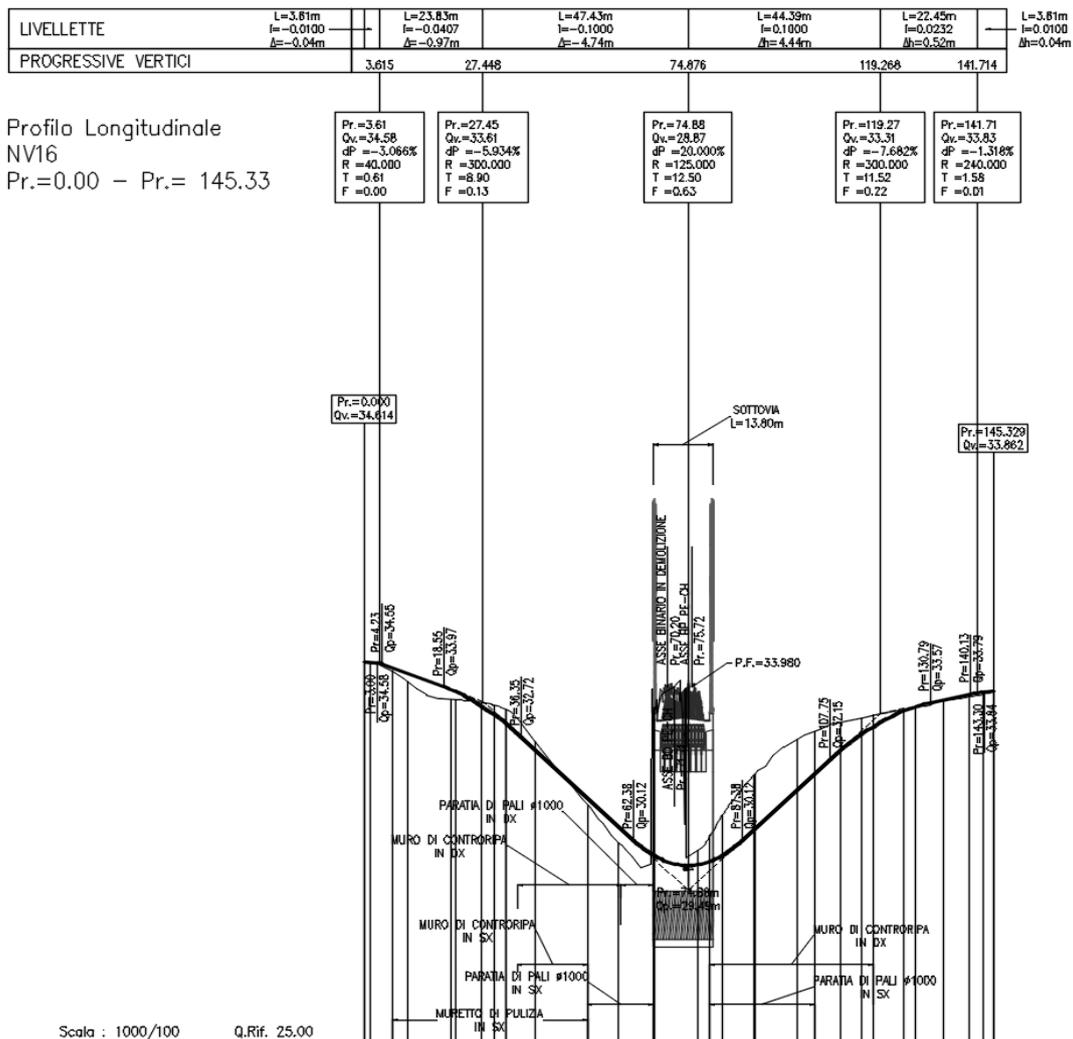


Figura 9: Profilo longitudinale della viabilità in esame

Nel tratto riprofilato, di sviluppo circa 145.3 m, la sede stradale presenta larghezza pari a 3.0 m caratterizzata:

- due corsie da 1.25 m;
- un marciapiede da 1.50m;

- pendenza trasversale massima $i = 10\%$

Per quanto riguarda la pavimentazione della sede stradale all'interno dello scatolare, come riportato nella figura seguente, è stata prevista una sovrastruttura costituita da uno strato di usura pari a 3 cm, uno strato di binder pari a 4 cm, uno strato di base pari a 8 cm.

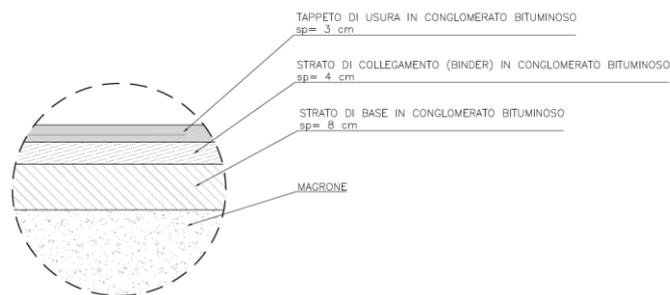


Figura 10: Pavimentazione stradale

Per la pavimentazione del marciapiede è stato invece previsto uno strato di usura pari a 3 cm, uno strato di base pari a 10 cm ed uno strato di magrone, come illustrato in Figura 11.

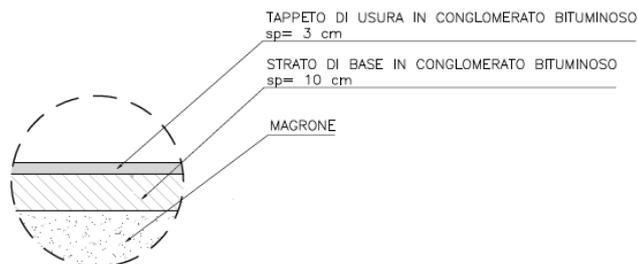


Figura 11: Pavimentazione marciapiede