M_INF.PRFI.REGISTRO UFFICIALE.I.0005248.18-03-2022

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Ferrovie dello Stato Italiane
UA 18/3/2022
RFI-DOI.DOIT.FNPEC\P\2022\0001491

Direzione Operativa Infrastrutture
Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale Firenze
Il Direttore

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITA' SOSTENIBILI
Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche Toscana-Marche-Umbria
Sede Coordianata di PERUGIA

PECoopp.toscanamarcheumbria-uff5@pec.mit.gov.it

Oggetto: ANAS – Struttura Territoriale Umbria – *"Lavori di miglioramento del tracciato della S.S. 205 "Amerina" mediante rettifica delle curve al km 47+530 e al km 47+850 – Comune di Orvieto (TR)"* – D.P.R. n.383/1994 e D.P.R. n.327/2001 – Convocazione riunione di conferenza di servizi per il giorno 21 marzo 2022, ore 11.

Con riferimento alla Conferenza di Servizi in oggetto convocata con nota n. 4168 PRFI del 04/03/2022 ed al progetto, già oggetto di valutazione con ANAS per le interferenze sull'infrastruttura ferroviaria, si esprime sostanzialmente parere favorevole con le prescrizioni di seguito riportate da recepire nella successiva fase progettuale.

La modifica della viabilità interferisce con la linea ferroviaria Roma-Firenze (LL) dal km 118+356 (sbocco galleria Campana) al km 118+679 (imbocco galleria Tordimonte) con la realizzazione di un manufatto di scavalco sul fronte del portale della galleria Tordimonte; per la cantierabilità dell'opera sono necessari interventi di modifiche e adeguamenti alle campate di elettrificazione ed alle canalizzazioni delle reti tecnologiche.

La progettazione e la realizzazione dei lavori dovrà avvenire nel rispetto delle specifiche ferroviarie (Manuale di Progettazione delle Opere Civile e Capitolato Generale Tecnico delle Opere Civili).

Nodo 1

Le paratie provvisorie 1, 1a e 2, per la parte afferente alla galleria, dovranno essere realizzate ad una distanza tale da evitare interazioni con la struttura della galleria e variazioni dello stato tensionale con i terreni circostanti all'infrastruttura stessa. I tiranti previsti nelle suddette paratie dovranno essere detensionati a fine lavori in seguito al ripristino delle scarpate di contenimento.

Il passaggio della viabilità dalla sede attuale al manufatto di scavalco dovrà avvenire senza appoggio sulla copertura della galleria e sui terreni di rinfianco della stessa.

L'impalcato dell'opera di scavalco dovrà uniformarsi alle tipologie previste dalle specifiche ferroviarie o giustificare scelte diverse nel rispetto dei criteri di ispezionabilità e manutenibilità al fine di ottenere l'approvazione di Direzione Tecnica di questa Società, vincolante per il rilascio dell'autorizzazione all'attraversamento ferroviario. Dovrà essere valutata la possibilità di realizzare l'impalcato completo (varo delle travi, traversi e getto) in interruzione totale della circolazione ferroviaria, individuando la durata minima delle attività e ipotizzando anche la suddivisione dell'attività in due o più periodi (più interruzioni totali di breve durata).

E' preferibile che il muro di contenimento impostato in testa alla paratia 2 (sez. E-E) venga realizzato in continuità con la spalla ed alla stessa quota di fondazione al fine di evitare berlinesi tirantate sul fronte della linea ferroviaria.

Nodo 2

Lo sbalzo previsto per la correzione del tracciato sul fronte della galleria è incompatibile con le distanze di sicurezza dall'infrastruttura ferroviaria, la proiezione dello sbalzo dovrà essere contenuto entro la testa del muro d'ala della galleria.

Prescrizioni comuni

Dovrà essere giustificata l'installazione della barriera paramassi sul fronte della linea ferroviaria e qualora sia confermata, essa dovrà essere posizionata fuori dalla larghezza operativa (W) di funzionamento della barriera stradale per tutto lo sviluppo previsto, garantendo comunque la protezione della sede ferroviaria adiacente dalla caduta di oggetti di piccole dimensioni e dalla caduta della barriera paramassi stessa. La rete di cui sopra andrà a sostituire la rete prevista a tergo della larghezza operativa della barriera di sicurezza stradale prevista dalle specifiche ferroviarie per i tratti di viabilità in stretto parallelismo con la linea ferroviaria.

Prima dell'inizio dei lavori dovrà essere sottoscritta specifica convenzione con la quale saranno definiti anche costi per le attività di questa Direzione e la modalità di messa a disposizione delle aree ferroviarie interessate dall'intervento, le quali non potranno essere oggetto di esproprio senza il consenso della proprietà.

Distinti saluti

Gabriele Ticci

Informazione ad uso interno - Internal use information