

COMMITTENTE:



ALTA SORVEGLIANZA:



GENERAL CONTRACTOR:



INFRASTRUTTURE FERROVIARIE STRATEGICHE DEFINITE DALLA LEGGE OBIETTIVO N. 443/01

LINEA AV/AC TORINO – VENEZIA Tratta VERONA – PADOVA

Lotto funzionale Verona – Bivio Vicenza

PROGETTO ESECUTIVO

PONTI E VIADOTTI

PARTE GENERALE

IMPALCATO

Relazione di calcolo - impalcato a travi incorporate i=4,5m

GENERAL CONTRACTOR		DIRETTORE LAVORI		SCALA -
IL PROGETTISTA INTEGRATORE	Consorzio Iricav Due ing. Paolo Carmona Data:			
	MALAVENDA ingegneri di Venezia n. 4289 Data:			

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	OPERA/DISCIPLINA	PROGR.	REV.	FOGLIO			
I N 1 7	1 0	E	I 2	CL	V I 0 0 0 5	0 1 2	B	-	-	-	p - - -

	VISTO CONSORZIO IRICAV DUE	
	Firma	Data
	Luca RANDOLFI 	

Progettazione:

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	IL PROGETTISTA
A	EMISSIONE	E.d.in	Giu.2021	M.Proietti	Giu.2021	G.Grimaldi	Giu.2021	
B	EMISSIONE A SEGUITO RDV IN1710E09ISVI0000001C	E.d.in	Gen.22	M. Proietti 	Gen.22	G. Grimaldi 	Gen.22	

CIG. 8377957CD1	CUP: J41E91000000009	File: IN1710EI2CLVI0005012B
		Cod. origine:



Progetto cofinanziato dalla Unione Europea

TUTTI I DIRITTI DEL PRESENTE DOCUMENTO SONO RISERVATI: LA RIPRODUZIONE ANCHE PARZIALE E' VIETATA

GENERAL CONTRACTOR



IRICAV2

ALTA SORVEGLIANZA



	Progetto	Lotto	Codifica	
	IN17	10	EI2CLVI0005012	B

GENERAL CONTRACTOR  IRICAV2	ALTA SORVEGLIANZA  ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE			
	Progetto IN17	Lotto 10	Codifica EI2CLVI0005012	B

INDICE

1	PREMESSA	4
2	RIFERIMENTI NORMATIVI.....	6
2.1	NORMATIVE	6
2.2	DOCUMENTI DI RIFERIMENTO	6
3	MATERIALI.....	7
3.1	CALCESTRUZZO SOLETTA E IMPALCATO	7
3.2	ACCIAIO PER ARMATURE ORDINARIE	8
3.3	ACCIAIO PER CARPENTERIA METALLICA.....	8
3.4	ACCIAIO PER TIRANTI.....	8
3.5	BARRE DI PRECOMPRESSIONE (FUORI CALCOLO).....	8
4	ANALISI DEI CARICHI	9
4.1	PESI PROPRI E SOVRACCARICHI PERMANENTI.....	9
4.2	CARICHI ACCIDENTALI.....	9
4.2.1	<i>LM71</i>	10
4.2.2	<i>SW/2</i>	10
4.2.3	<i>Coefficiente dinamico</i>	10
4.2.4	<i>Folla sui marciapiedi</i>	11
4.2.5	<i>Vento e azioni aerodinamiche</i>	11
4.2.6	<i>Frenatura</i>	13
4.2.7	<i>Avviamento</i>	13

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 			
	Progetto IN17	Lotto 10	Codifica EI2CLVI0005012	B

4.2.8	<i>Serpeggio</i>	13
4.2.9	<i>Centrifuga</i>	14
4.2.10	<i>Eccentricità di carico per LM71</i>	14
4.2.11	<i>Effetto della sopraelevazione</i>	15
4.2.12	<i>Azione sismica</i>	15
4.2.13	<i>Azioni eccezionali</i>	19
5	CALCOLO DELLE SOLLECITAZIONI	20
5.1	PESI PROPRI E SOVRACCARICHI PERMANENTI.....	21
5.2	ACCIDENTALI	21
5.2.1	<i>Frenatura - avviamento</i>	21
5.3	SOLLECITAZIONI SULLA TRAVE DI BORDO	22
5.3.1	<i>Pesi propri e sovraccarichi permanenti</i>	22
5.3.2	<i>Accidentali</i>	22
5.3.3	<i>Verifica</i>	24
6	CALCOLO DELLA PRIMA FREQUENZA PROPRIA D'IMPALCATO	28
7	VERIFICHE DI DEFORMABILITÀ	29
7.1	ACCELERAZIONI VERTICALI SULL'IMPALCATO	29
7.2	INFLESSIONE NEL PIANO VERTICALE DELL'IMPALCATO SOTTO CARICHI ACCIDENTALI DINAMIZZATI (LM71-SW/2)	29
7.3	STATI LIMITE PER IL COMFORT DEI PASSEGGERI	30
7.4	INFLESSIONE NEL PIANO ORIZZONTALE DELL'IMPALCATO	30
7.5	SGHEMBO.....	31
8	VERIFICHE LOCALI DELLA SOLETTA	34

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 			
	Progetto IN17	Lotto 10	Codifica EI2CLVI0005012	B

8.1	VERIFICA SEZIONE D'INCASTRO DELLO SBALZO.....	35
8.2	VERIFICA SEZIONE D'ATTACCO CORDOLO-SOLETTA	41
8.3	VERIFICA A TORSIONE DEL CORDOLO.....	46
9	APPARECCHI D'APPOGGIO	47
9.1	SPOSTAMENTI IN DIREZIONE LONGITUDINALE	47
9.2	CORSA DEGLI APPARECCHI MOBILI	48
9.3	ESCURSIONE GIUNTI.....	49
9.4	SOLLECITAZIONI APPOGGI.....	49
10	VALUTAZIONE DELLA ACCETTABILITA' DEI RISULTATI OTTENUTI (RIF.PAR.10.2 DM 14/01/2008).....	50

GENERAL CONTRACTOR  IRICAV2	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE			
	Progetto IN17	Lotto 10	Codifica EI2CLVI0005012	B

1 PREMESSA

La presente relazione ha lo scopo di verificare la campata tipologica a travi incorporate di luce $L=22.00$ m. relativa alla linea T.A.V. Torino-Venezia/ tratta Verona-Padova.

L'impalcato è realizzato con la tipologia a travi incorporate, secondo il manuale RFI DTC SI PS MA IFS 001B, ed ha luce netta, asse appoggi, pari a 19.80 m. L'impalcato è costituito da 22 travi in acciaio solidarizzate trasversalmente tramite un getto di calcestruzzo e tiranti $\phi 30$ superiori ed inferiori a passo 120cm a quinconce. Sono previste anche barre di precompressione trasversale $\phi 30$ posta a metà altezza delle travi in acciaio. La larghezza complessiva dell'impalcato è pari a 13.40 m, su cui gravano 2 binari posti ad interasse pari a 4.5 m.

Per i calcoli si è considerato un raggio di curvatura planimetrico massimo pari a 3400 m, sopraelevazione di 0.12 m ed una velocità di progetto pari a 300 km/h.

Lo schema di vincolo prevede appoggi fissi centrali per le 12 travi centrali e appoggi laterali multidirezionali nelle zone rimanenti ad una estremità dell'impalcato; all'estremità opposta sono previsti appoggi unidirezionali longitudinali centrali per le 12 travi centrali e appoggi laterali multidirezionali nelle zone rimanenti; sui piani di appoggio di pile e spalle sono previsti ritegni sismici trasversali e dispositivi di fine-corsa longitudinali lato appoggi mobili e fissi.

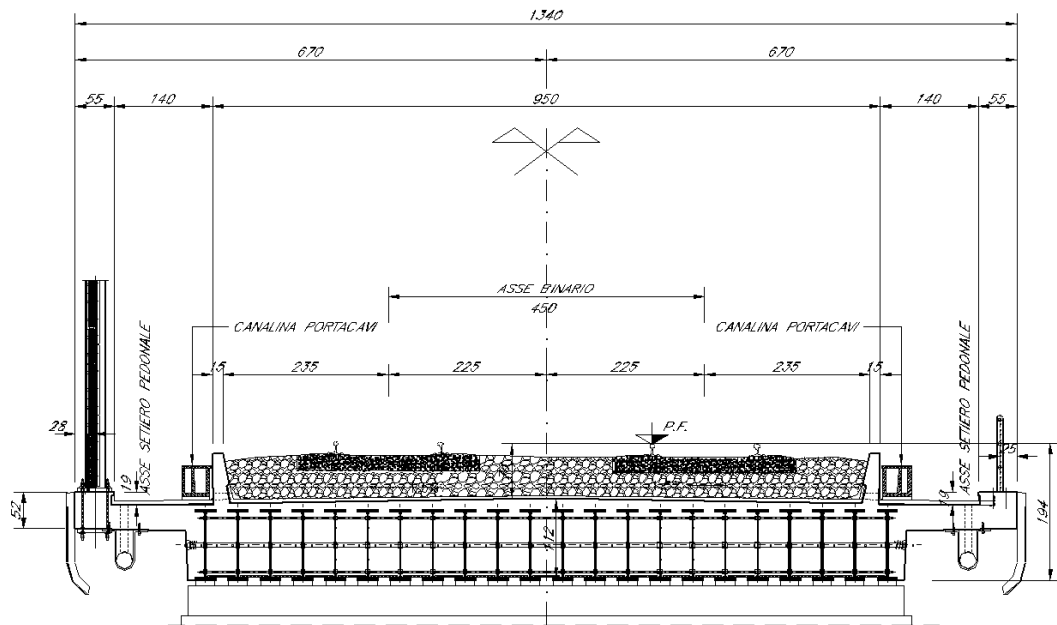


Fig. 1: Sezione trasversale dell'impalcato

GENERAL CONTRACTOR  IRICAV2	ALTA SORVEGLIANZA  ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE			
	Progetto IN17	Lotto 10	Codifica EI2CLVI0005012	B

CAMPATA A TRAVI INCORPORATE 22m

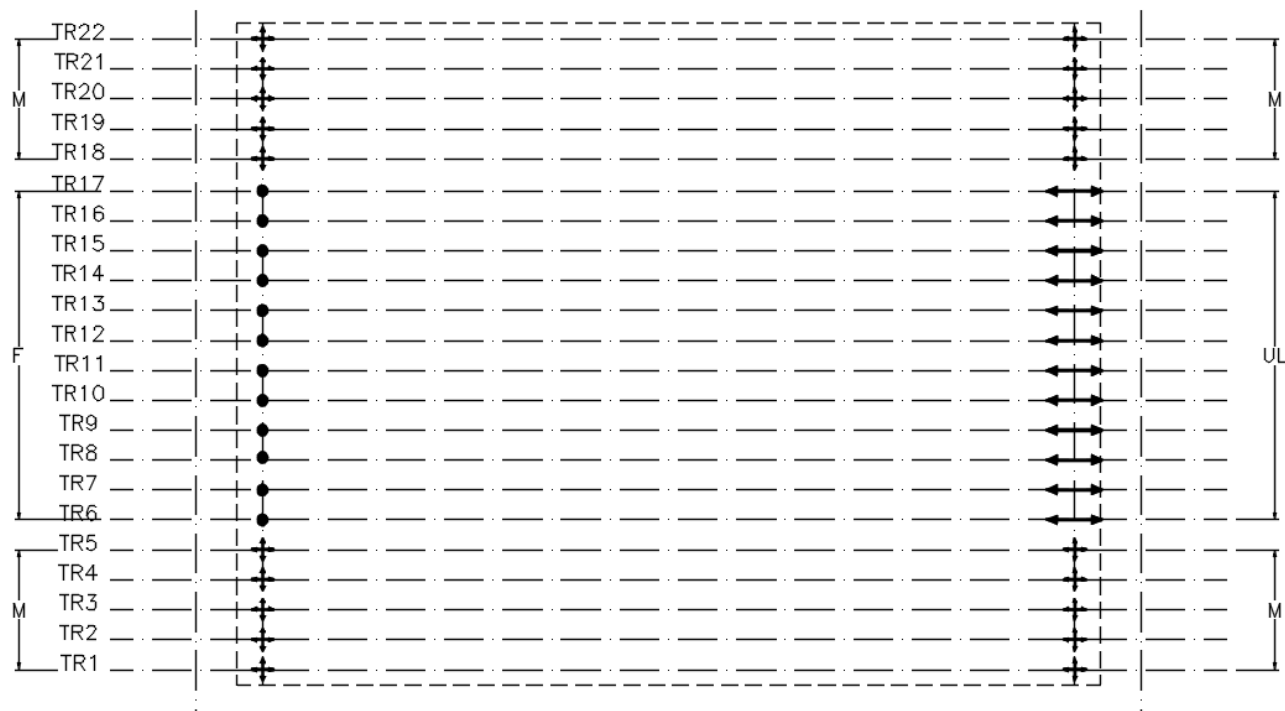


Fig. 2: Schema appoggi

GENERAL CONTRACTOR  IRICAV2	ALTA SORVEGLIANZA  ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE			
	Progetto IN17	Lotto 10	Codifica EI2CLVI0005012	B

2 RIFERIMENTI NORMATIVI

2.1 Normative

Sono state prese a riferimento le seguenti Normative nazionali ed internazionali vigenti alla data di redazione del presente documento:

- Legge 5 novembre 1971 n. 1086 - Norme per la disciplina delle opere in conglomerato cementizio armato, normale e precompresso ed a struttura metallica;
- Circ. Min. LL.PP.14 Febbraio 1974, n. 11951 – Applicazione della L. 5 novembre 1971, n. 1086”;
- Legge 2 febbraio 1974 n. 64, recante provvedimenti per le costruzioni co particolari prescrizioni per le zone sismiche;
- D. M. Min. Il. TT. del 14 gennaio 2008 – Norme tecniche per le costruzioni;
- CIRCOLARE 2 febbraio 2009 , n. 617 - Istruzioni per l'applicazione delle «Nuove norme tecniche per le costruzioni» di cui al decreto ministeriale 14 gennaio 2008.
- Istruzione RFI DTC SI PS MA IFS 001 B - Manuale di Progettazione delle Opere Civili - Parte II - Sezione 2 - Ponti e 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, modificato dal Regolamento di esecuzione (UE) N° 2019/776 della Commissione del 16 maggio 2019;
- UNI EN 1991-1-4 (Eurocodice 1) – Maggio 2010: “Azioni sulle strutture – azioni in generale – azioni del vento”
- UNI EN 1992-1-1 (Eurocodice 2) - Novembre 2005: "Progettazione delle strutture in calcestruzzo – Parte 1-1:Regole generali e regole per gli edifici”

2.2 Documenti di riferimento

Vengono presi a riferimento tutti gli elaborati grafici progettuali di pertinenza.

Inoltre, si richiamano le relazioni:

- IN1710EI2CLVI0005008 - Relazione analisi dinamica impalcato a travi incorporate 22m

GENERAL CONTRACTOR  IRICAV2	ALTA SORVEGLIANZA  ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE								
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%;">Progetto</td> <td style="width: 25%;">Lotto</td> <td style="width: 25%;">Codifica</td> <td style="width: 25%;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">IN17</td> <td style="text-align: center;">10</td> <td style="text-align: center;">EI2CLVI0005012</td> <td style="text-align: center;">B</td> </tr> </table>	Progetto	Lotto	Codifica		IN17	10	EI2CLVI0005012	B
Progetto	Lotto	Codifica							
IN17	10	EI2CLVI0005012	B						

3 MATERIALI

3.1 Calcestruzzo soletta e impalcato

Classe di resistenza

C32/40

Cemento

CEM

52.5 N

Peso per unità di volume

$\gamma = 25 \text{ kN/m}^3$

Resistenza caratteristica cubica

$R_{ck} \geq 40 \text{ N/mm}^2$

Resistenza cilindrica caratteristica

$f_{ck} = 32 \text{ N/mm}^2$

Resistenza cilindrica caratteristica media

$f_{cm} = 40 \text{ N/mm}^2 \quad f_{cm} = f_{ck} + 8 \text{ (Mpa)}$

Resistenza di calcolo a compressione

$f_{cd} = 18.13 \text{ N/mm}^2 \quad f_{cd} = \alpha_{cc} \cdot f_{ck} / \gamma_c$

Coefficiente parziale di sicurezza

$\gamma_c = 1.5$

Coefficiente riduttivo per le resistenze di lunga durata

$\alpha_{cc} = 0.85$

Resistenza media a trazione semplice (assiale)

$f_{ctm} = 3.02 \text{ N/mm}^2 \quad f_{ctm} = 0.3 \cdot f_{ck}^{2/3}$

Resistenza caratteristica a trazione semplice (frattile 5%)

$f_{ctk} = 2.12 \text{ N/mm}^2 \quad f_{ctk} = 0.7 \cdot f_{ctm}$

Resistenza di calcolo a trazione semplice

$f_{ctd} = 1.41 \text{ N/mm}^2 \quad f_{ctd} = f_{ctk} / \gamma_c$

Modulo elastico

$E_{cm} = 33346 \text{ N/mm}^2 \quad E_{cm} = 22000 \cdot (f_{cm}/10)^{0.3}$

Coefficiente di Poisson

$\nu = 0.2$ per calcestruzzo non fessurato

$\nu = 0$ per calcestruzzo fessurato

Deformazione al raggiungimento della massima tensione

$\epsilon_{c2} = 2 \text{ ‰}$

Deformazione ultima

$\epsilon_{cu} = 3.5 \text{ ‰}$

Coefficiente di dilatazione termica

$\alpha = 10 \cdot 10^{-6} \text{ } ^\circ\text{C}^{-1}$

Resistenza cilindrica caratteristica per fatica

$f_{cd,fat} = 13.44 \text{ N/mm}^2 \quad f_{cd,fat} = k_{1,1} \cdot \beta_{cc}(t_0) \cdot f_{cd} \cdot \left(1 - \frac{f_{ck}}{250}\right)$

$k_{1,1} = 0.85$

Coefficiente che tiene conto della resistenza del cls al momento del carico

$\beta_{cc}(t_0) = 1.00 \quad \beta_{cc}(t_0) = \exp\left\{s \left[1 - \sqrt{\frac{28}{t_0}}\right]\right\}$

$s = 0.2$

Età del calcestruzzo in giorni al momento del carico

$t_0 = 28$ giorni

GENERAL CONTRACTOR  IRICAV2	ALTA SORVEGLIANZA  ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE			
	Progetto IN17	Lotto 10	Codifica EI2CLVI0005012	B

3.2 Acciaio per armature ordinarie

Tipo di acciaio

B450C

Peso per unità di volume	$\gamma =$	78.5	kN/m ³	
Tensione caratteristica di snervamento	$f_{yk} =$	450	N/mm ²	
Tensione caratteristica a rottura	$f_{tk} =$	540	N/mm ²	
Tensione di calcolo a snervamento	$f_{yd} =$	391	N/mm ²	$f_{yd} = f_{yk}/\gamma_s$
Coefficiente parziale di sicurezza	$\gamma_s =$	1.15		
Modulo elastico	$E =$	210000	N/mm ²	

3.3 Acciaio per carpenteria metallica

Nome e qualità dell'acciaio

S355 J0

t ≤ 40

Peso per unità di volume	$\gamma =$	78.5	kN/m ³
Tensione caratteristica di snervamento	$f_{yk} =$	355	N/mm ²
Tensione caratteristica a rottura	$f_{tk} =$	510	N/mm ²
Modulo elastico	$E =$	210000	N/mm ²

3.4 Acciaio per tiranti

Nome e qualità dell'acciaio

S235

t ≤ 40

Peso per unità di volume	$\gamma =$	78.5	kN/m ³
Tensione caratteristica di snervamento	$f_{yk} =$	235	N/mm ²
Tensione caratteristica a rottura	$f_{tk} =$	360	N/mm ²
Modulo elastico	$E =$	210000	N/mm ²

3.5 Barre di precompressione (fuori calcolo)

Peso per unità di volume	$\gamma =$	78.5	kN/m ³
Tensione caratteristica di snervamento	$f_{p(0.1)k} =$	1080	N/mm ²
Tensione caratteristica a rottura	$f_{ptk} =$	1230	N/mm ²
Modulo elastico	$E =$	206000	N/mm ²
Tiro iniziale	$T_i =$	900	N/mm ²

GENERAL CONTRACTOR  IRICAV2	ALTA SORVEGLIANZA  ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE			
	Progetto IN17	Lotto 10	Codifica EI2CLVI0005012	B

4 ANALISI DEI CARICHI

Si riporta nel seguito il calcolo della campata costituita da luce netta 19.80 m , raggio di curvatura minimo pari a 3400 m, sopraelevazione di m e velocità di progetto di 300 km/h.

Si utilizzano travi **HE 1000 M** poste ad interasse costante di 46.2 cm. Le caratteristiche geometriche delle travi sono:

A =	444	cm ²
J =	722299	cm ⁴
W =	14331	cm ³
yg =	50.4	cm

Il numero di travi comprese in una fascia di 4.00m, considerata reagente nelle verifiche di resistenza, è pari a 9. Lo spessore dell'impalcato è di 116 cm.

4.1 Pesì propri e sovraccarichi permanenti

Si riportano ora i carichi sulle travi per pesì propri e sovraccarichi permanenti:

Peso cls			12.00	x	25	=	299.97	kN/m	x	1.35
Travi metalliche			22	x	3.49	=	76.71	kN/m	x	1.35
Ballast+imp+arm.	0.80	x	9.16	x	20.00	=	146.56	kN/m	x	1.5
Canalette			2	x	1.50	=	3.0	kN/m	x	1.5
Parapetti			2	x	1.00	=	2.0	kN/m	x	1.5
Barriere antirumore					32.0	=	32.0	kN/m	x	1.5
Velette	2	x	0.18	x	25	=	4.53	kN/m	x	1.5
							Totale	564.77	kN/m	790.65 KN/m

4.2 Carichi accidentali

I carichi verticali sono definiti per mezzo di modelli di carico; in particolare sono forniti due treni di carico distinti: il primo rappresentativo del traffico normale (Treno di carico LM71), il secondo rappresentativo del traffico pesante (Treno di carico SW).

GENERAL CONTRACTOR  IRICAV2	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE			
	Progetto IN17	Lotto 10	Codifica EI2CLVI0005012	B

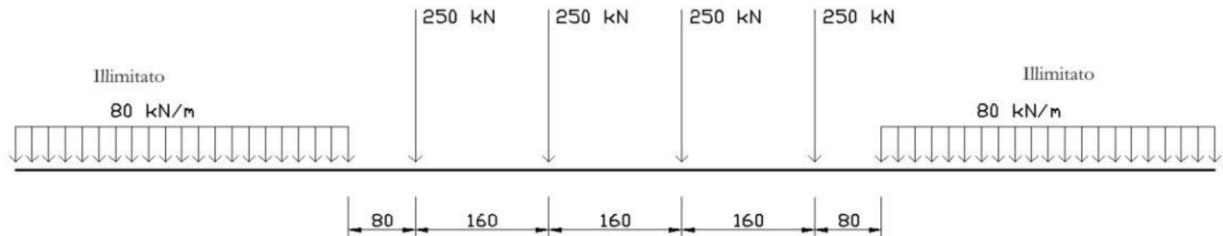


Fig. 3: Schema treno di carico LM71

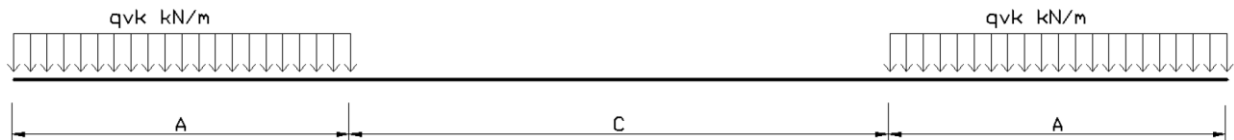


Fig. 4: Schema treno di carico SW

4.2.1 LM71

Per il calcolo del momento flettente in mezzeria si considera un tratto centrale di lunghezza 6.4m con intensità $p_1 = (250 \times 4 / 6.4) \times 1.1 = 171.9 \text{ kN/m}$, e due tratti laterali di intensità $p_2 = 80 \times 1.1 = 88 \text{ kN/m}$

Per il calcolo delle massime azioni taglianti si considerano carichi di eguale intensità ma disposti in modo da massimizzare la reazione su uno dei 2 appoggi, pertanto si avrà un tratto di 6.4m con il carico p_1 e la restante parte con il carico p_2 .

In questi carichi è già stato considerato il coefficiente di adattamento $\alpha = 1.1$, mentre deve essere inserito il coefficiente di incremento dinamico.

4.2.2 SW/2

Si considera, in alternativa un carico uniformemente distribuito di intensità $p = 150 \text{ kN/m}$, al netto del coefficiente di amplificazione dinamica.

4.2.3 Coefficiente dinamico

Si considera, per una luce di **19.80 m**, il coefficiente per ridotti standard manutentivi.

$$\phi = 2.16 / (\sqrt{L} - 0.2) + 0.73 = 1.24$$

GENERAL CONTRACTOR  IRICAV2	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE			
	Progetto IN17	Lotto 10	Codifica EI2CLVI0005012	B

4.2.4 Folla sui marciapiedi

Non concomitanti con i treni si considera la presenza della folla sui marciapiedi per un carico uniformemente distribuito di intensità $p = 10 \text{ kN/m}$.

4.2.5 Vento e azioni aerodinamiche

La valutazione è stata svolta in coerenza con le NTC2018 e l'Eurocodice 1991-1-4.

L'azione del vento viene ricondotta ad un'azione statica equivalente costituita da pressioni e depressioni agenti normalmente alle superfici. L'azione del vento è stata considerata agente sulle b.a. presenti considerando un'altezza convenzionale di 4,00 m misurati dall'estradosso della soletta e sulla sagoma del treno anch'essa assunta convenzionalmente pari a 4m.

La pressione del vento è espressa come $p_s = q_r c_e c_p c_d$. Per la valutazione del coefficiente di pressione c_p si è fatto riferimento all'Eurocodice 1991-1-4. Il coefficiente d'esposizione c_e invece è stato calcolato in corrispondenza del baricentro barriera + impalcato.

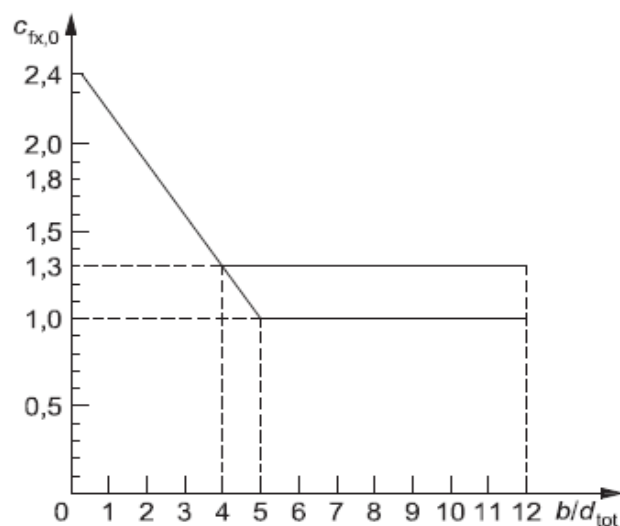


Fig. 5: Coefficiente di forza trasversale - Eurocodice 1991-1-4

Zona	1
Categoria esp	II
Classe rugosità	D

GENERAL CONTRACTOR  IRICAV2	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE								
	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 25%;">Progetto</td> <td style="width: 25%;">Lotto</td> <td style="width: 25%;">Codifica</td> <td style="width: 25%;"></td> </tr> <tr> <td>IN17</td> <td>10</td> <td>EI2CLVI0005012</td> <td>B</td> </tr> </table>	Progetto	Lotto	Codifica		IN17	10	EI2CLVI0005012	B
Progetto	Lotto	Codifica							
IN17	10	EI2CLVI0005012	B						

*Velocità di base di riferimento
Parametri funzione di dove sorge la
costruzione*

vb,0	25.0	m/s
a0	1000.00	m
ks	0.40	1/s
vb (TR = 50)	25.0	m/s
as	25.05	m
vr (TR)	25.0	m/s
kr	0.19	
z0	0.05	m
Zmin	4.00	m

Velocità di base di riferimento

Altitudine sul livello del mare

Velocità di riferimento

Fattore di terreno

Lunghezza di rugosità

Altezza minima

Altezza di riferimento

Densità dell'aria convenzionale

Pressione cinetica di riferimento

z	12.13	m
r	1.25	kg/m ³
qr	0.391	kN/m ²

Altezza complessiva investita

Larghezza impalcato

d	5.96	m
b	13.40	m
b/d	2.25	-

Coefficiente di topografia

Coefficiente dinamico

Coefficiente d'esposizione

Coefficiente di pressione

Pressione del vento

Ct	1.0	-
Cd	1.0	-
Ge	2.5	-
Cp	1.8	-
p	1.74	kN/m²

Sono stati considerati gli effetti aerodinamici associati al passaggio dei convogli ferroviari e sommati alla pressione del vento come previsto dalle NTC2018.

Le barriere distano 4.1 m dall'asse del binario ed è stata considerata una velocità pari 300 km/h, pertanto la pressione risulta essere pari a 0.7 kN/m², come da figura 5.2.8 delle NTC2018.

La somma delle due pressioni è risultata essere inferiore al valore minimo di 2.5kN/m² imposto dal Manuale di Progettazione 2018, pertanto cautelativamente è stata assunta pari a 2.5 kN/m².

GENERAL CONTRACTOR  IRICAV2	ALTA SORVEGLIANZA  ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE			
	Progetto IN17	Lotto 10	Codifica EI2CLVI0005012	B

Vento sull'impalcato carico

p5 =	2.5	KN/m ²					
Himp =	1.958	m					
Htr =	4.0	m	Hbr = 0 m			altezza barriera eventuale	
Htot =	5.96	m					
b =	2.475	m	Braccio tra spinta del vento e baricentro impalcato				
p5* =	14.90	KN/m	Vento sull'intera impronta (treno+imp.)				
p6* =	0.0	KN/m	Vento sulla barriera (eventuale)				
mt _g =	36.9	KNm/m	(=p5*xb+p6*xHbr/2)	x	1.5	=	55.3 KNm/m

4.2.6 Frenatura

Si considera agente a livello del piano ferro e quindi a 1.46m dal baricentro delle travi.

LM71	20	x	22.00	=	484.0	KN	x	1.45	=	701.8	KN
SW2	35	x	22.00	=	770.0	KN	x	1.45	=	1116.5	KN

4.2.7 Avviamento

Si considera agente a livello del piano ferro e quindi a 1.46m dal baricentro delle travi.

Q =	33	x	22.00	=	798.6	KN	x	1.45	=	1158.0	KN
-----	----	---	-------	---	-------	----	---	------	---	---------------	----

4.2.8 Serpeggio

Si considera agente a livello del piano ferro e quindi a 1.46m dal baricentro delle travi.

Q _s =	100	KN									
mt _g =	110	x	1.454	=	159.9	KNm	x	1.45	=	231.9	KNm

GENERAL CONTRACTOR  IRICAV2	ALTA SORVEGLIANZA  ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE			
	Progetto IN17	Lotto 10	Codifica EI2CLVI0005012	B

4.2.9 Centrifuga

La forza centrifuga viene applicata a 1.8m dal piano ferro. Il raggio di curvatura risulta pari a 3400 m, mentre la velocità di linea è uguale a 300 km/h. Per i due treni si ottiene rispettivamente:

$$\begin{aligned}
\text{LM71} \quad Q_c &= 17.87 \text{ KN} \\
m t_5 &= 17.87 \quad \times \quad 3.254 \quad = \quad \mathbf{58.1} \text{ KNm}
\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
\text{SW2} \quad Q_c &= 5.04 \text{ KN} \\
m t_5 &= 5.04 \quad \times \quad 3.254 \quad = \quad \mathbf{16.4} \text{ KNm}
\end{aligned}$$

dove:

$$Q_{cLM71} = V^2 \times (M_{LM71} \times 8 / L^2) / (R \times 127)$$

$$Q_{cSW2} = V^2 \times (M_{SW2} \times 8 / L^2) / (R \times 127)$$

4.2.10 Eccentricità di carico per LM71

L'eccentricità di carico è calcolata sulla base del rapporto massimo fra i carichi afferenti a due ruote appartenenti al medesimo asse:

$$Q_{v2} / Q_{v1} = 1.25$$

Essendo Q_{v1} e Q_{v2} i carichi verticali delle ruote del medesimo asse, e risulta quindi pari a $s/18$ con $s = 1435 \text{ mm}$; questa eccentricità deve essere considerata nella direzione più sfavorevole.

$$\begin{aligned}
e &= 0.08 \text{ m} \quad \text{da normativa} \\
m t_6 &= 194 \quad \times \quad 0.08 \quad = \quad \mathbf{15.48} \text{ kNm}
\end{aligned}$$

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 			
	Progetto IN17	Lotto 10	Codifica EI2CLVI0005012	B

4.2.11 Effetto della sopraelevazione

$$s = 0.12 \text{ m} \quad \text{sopraelevazione}$$

$$s_c = 1.435 \text{ m} \quad \text{scartamento}$$

$$e = 1.80s/s_c = 0.15052 \text{ m}$$

LM71

$$m_{t7} = 193.5 \times 0.15052 = 29.1 \text{ kNm}$$

SW2

$$m_{t7} = 217.5 \times 0.15052 = 32.7 \text{ kNm}$$

4.2.12 Azione sismica

Con riferimento alla normativa vigente (NTC 2018), l'azione sismica di progetto è rappresentata da spettri di risposta definiti a partire dalla pericolosità sismica di base del sito, dalla vita di riferimento dell'opera e dalle caratteristiche del sottosuolo.

Le forme spettrali sono definite, per ciascuna delle probabilità di superamento, in base ai valori dei seguenti parametri su sito di riferimento rigido orizzontale:

ag accelerazione orizzontale massima al sito;

Fo valore massimo del fattore di amplificazione dello spettro in accelerazione orizzontale;

Tc* periodo di inizio del tratto a velocità costante dello spettro in accelerazione orizzontale.

L'accelerazione di riferimento attesa in sito è stata calcolata a partire delle coordinate geografiche che si sono rilevate più sfavorevoli per la tratta:

Latitudine: 45.402943

Longitudine: 11.110123

Per la definizione della Vita di Riferimento (V_R) si rimanda alle tabelle presenti nel Manuale di Progettazione delle opere Civili - RFI DTC SI PS MA IFS 001B.

Si riporta una sintesi dei parametri ricavati:

Vita Nominale (anni)	100
Classe d'uso	III
Coefficiente d'uso	1.5
Vita di Riferimento (anni)	150

GENERAL CONTRACTOR  IRICAV2	ALTA SORVEGLIANZA  ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE			
	Progetto IN17	Lotto 10	Codifica EI2CLVI0005012	B

Di seguito si esplicitano le caratteristiche del sottosuolo:

Categoria Sottosuolo	C
Categoria topografica	T1

Per il calcolo dello spettro di progetto si è utilizzato il foglio di calcolo Spettri-NTCver. 1.03, messo a disposizione dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (<http://www.cslp.it>).

Per i vari stati limite si ottiene quanto segue:

Stato Limite	T_r (anni)	a_g (g)	F_0 (-)	T_c^* (s)
SLO	90	0.071	2.491	0.262
SLD	151	0.091	2.444	0.266
SLV	1424	0.224	2.435	0.284
SLC	2924	0.275	2.379	0.291

Per lo spettro SLV si riportano in dettaglio i parametri di calcolo e gli spettri associati:

T_r (anni)	1424
a_g (g)	0.224
F_0 (-)	2.435
T_c^* (s)	0.284

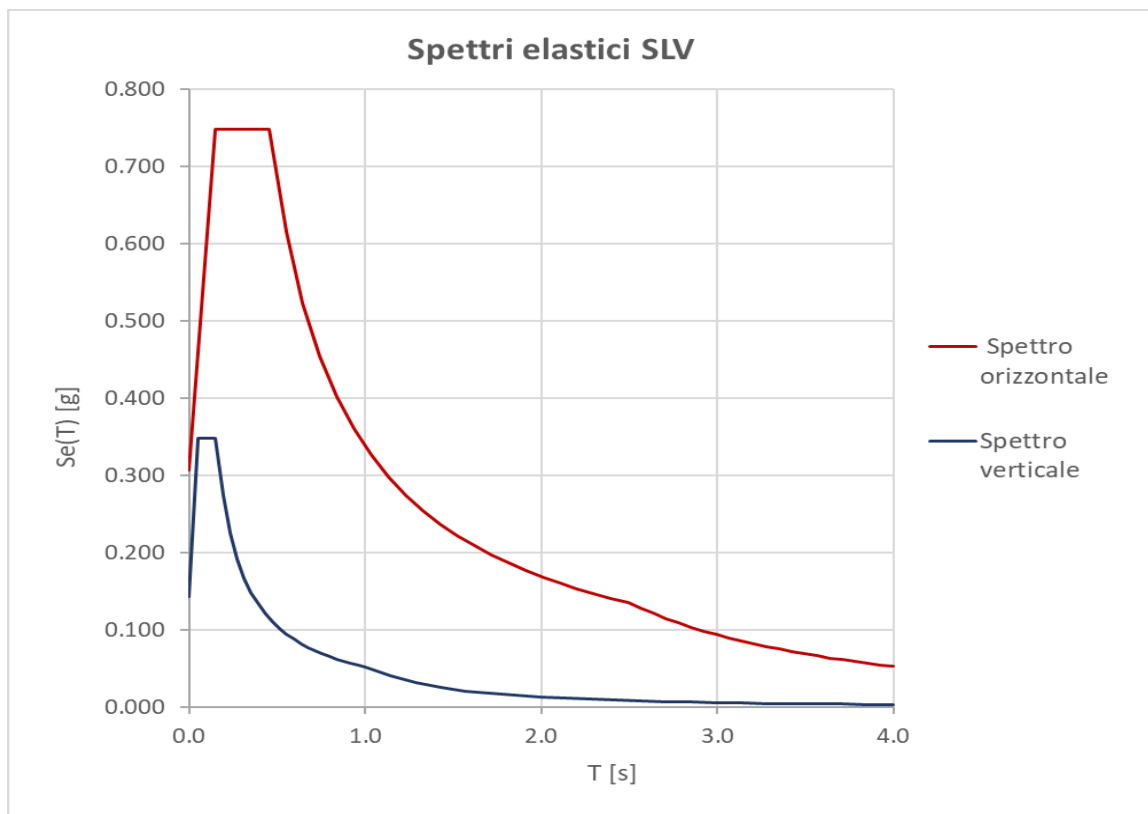
Componente orizzontale

C_c	1.591
T_c	0.452
T_b	0.151
T_d	2.495
S_T	1
S_s	1.37
S	1.37
η	1.00

Componente verticale

F_v (-)	1.555
C_c	0.783
T_c	0.15
T_b	0.05
T_d	1
S_T	1
S_s	1.00
S	1.00
η	1.00

GENERAL CONTRACTOR  IRICAV2		ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE		
Progetto	Lotto	Codifica		
IN17	10	EI2CLVI0005012	B	



Il fattore di comportamento della struttura è stato assunto unitario per la componente verticale dell'azione sismica ($q_v=1$). Per la componente orizzontale, dal momento che il viadotto è progettato in classe di duttilità bassa CD "B", è stato assunto un fattore pari a 1.5 ($q_h=1.5$). Tuttavia, per la verifica degli apparecchi di appoggio è stato utilizzato lo spettro elastico ($q_h=1$).

Ai fini delle verifiche di impalcato si dimostra che gli effetti sismici possono essere trascurati in quanto, relativamente alle azioni verticali, le sollecitazioni generate dai convogli di progetto sono superiori a quelle generate dal convoglio sismico e dalle relative forze verticali di inerzia.

Il calcolo di seguito riportato è stato condotto su metà impalcato.

Carichi permanenti in combinazione sismica

Peso cls			6.00	x	25	=	149.98	kN/m	x	1
Travi metalliche			11	x	3.49	=	38.36	kN/m	x	1
Ballast+imp+arm.	0.80	x	4.58	x	20.00	=	73.28	kN/m	x	1
Canalette					0.8	=	0.8	kN/m	x	1
Parapetti					0.5	=	0.5	kN/m	x	1
Barriere antirumore					16.0	=	16.0	kN/m	x	1
Velette	2	x	0.09	x	25	=	2.26	kN/m	x	1
Totale									281.13	KN/m

GENERAL CONTRACTOR  IRICAV2	ALTA SORVEGLIANZA  ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE								
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%;">Progetto</td> <td style="width: 25%;">Lotto</td> <td style="width: 25%;">Codifica</td> <td style="width: 25%;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">IN17</td> <td style="text-align: center;">10</td> <td style="text-align: center;">EI2CLVI0005012</td> <td style="text-align: center;">B</td> </tr> </table>	Progetto	Lotto	Codifica		IN17	10	EI2CLVI0005012	B
Progetto	Lotto	Codifica							
IN17	10	EI2CLVI0005012	B						

Carichi permanenti in combinazione statica

Peso cls	6.00	x	25	=	149.98	kN/m	x	1.35
Travi metalliche	11	x	3.5	=	38.36	kN/m	x	1.35
Ballast+imp+arm.	0.80	x	4.58	x	20.00	=	73.28	kN/m
Canalette			0.8	=	0.8	kN/m	x	1.5
Parapetti			0.5	=	0.5	kN/m	x	1.5
Barriere antirumore			16.0	=	16.0	kN/m	x	1.5
Velette	2	x	0.09	x	25	=	2.26	kN/m

Totale **393.45** KN/m

Carico SW2 in combinazione sismica

$$150.0 \text{ KN/m} \times 1.24 \times 0.2 = 37.1 \text{ KN/m}$$

con $\psi_{\text{treno}}=0.2$ e $\gamma_{\text{treno}}=1$.

Carico SW2 in combinazione statica

$$150.0 \text{ KN/m} \times 1.24 \times 1.45 = 269.3 \text{ KN/m}$$

con $\psi_{\text{treno}}=1$ e $\gamma_{\text{treno}}=1.45$.

Azione Sismica

$$0.348 \times 281.1 = 97.8 \text{ KN/m}$$

con $F_v = S_{e \text{ vert}} (G_1+G_2)$

e con $S_{e \text{ vert}} = a_g S \eta$ $F_v = 0.348 g$ per $T_B < T < T_C$

Dal confronto tra le due combinazioni si osserva come le condizioni sismiche siano meno gravose per l'impalcato, per questo non sono state oggetto esplicito di verifica.

Comb.	Sismica	Statica	
G1+G2	281.1	393.4	KN/m
SW2	37.1	269.3	KN/m
SISMA	97.8	0.0	KN/m
Tot	416.1	662.8	KN/m

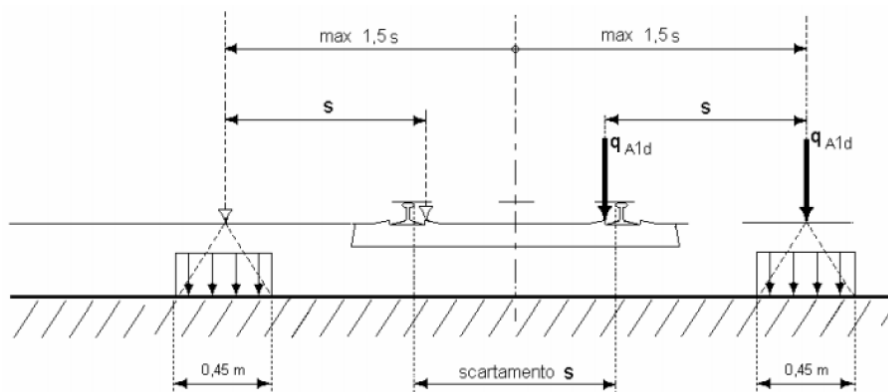
GENERAL CONTRACTOR  IRICAV2	ALTA SORVEGLIANZA  ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE			
	Progetto IN17	Lotto 10	Codifica EI2CLVI0005012	B

4.2.13 Azioni eccezionali

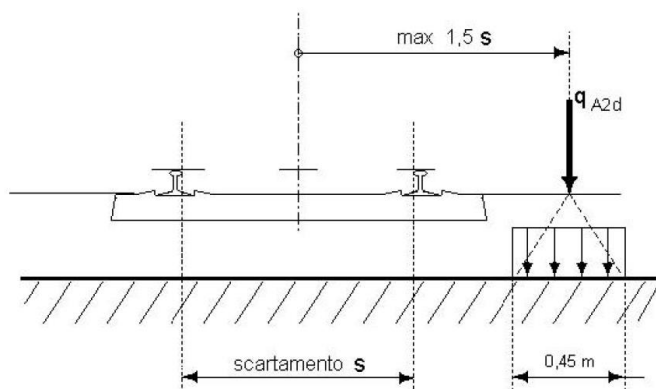
Oltre ai modelli di carico verticale da traffico, ai fini delle verifiche si considera l'azione eccezionale del deragliamento sopra il ponte e l'urto veicolare sotto ponte.

4.2.13.1 Deragliamento

Caso 1) Si considerano due carichi verticali lineari $q_{A1d} = 60 \text{ kN/m}$ (comprensivo dell'effetto dinamico) ciascuno. Tali carichi saranno posizionati longitudinalmente su una lunghezza di 6.40 m. Trasversalmente i carichi distano fra loro di s (scartamento del binario). Si considera uno dei due carichi lineari, ripartito su sole tre travi (per tenere conto della ripartizione su 0.45m, al livello della superficie di regolamento).



Caso 2): Si considera un unico carico lineare $q_{A2d} = 80 \text{ kN/m} \times 1,4$ esteso per 20 m e disposto con una eccentricità massima, lato esterno, di $1,5 s$ rispetto all'asse del binario e ripartito su sole tre travi (per tenere conto della ripartizione su 45m, al livello della superficie di regolamento).



GENERAL CONTRACTOR  IRICAV2	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE			
	Progetto	Lotto	Codifica	
	IN17	10	EI2CLVI0005012	B

Caso1)

Carico verticale lineare
Estensione carico
Scartamento
Numero travi interessate
Momento massimo
Momento su singola trave

q_{A1d}	60	kN/m
b	6.4	m
s	1.435	m
n_{tr}	3	-
M_{tot}	1593.6	kNm
M_i	531.2	kNm

Caso 2)

Carico verticale lineare
Coefficiente
Estensione carico
Numero travi interessate
Momento massimo
Momento su singola trave

q_{B1d}	80	kN/m
c	1.4	-
b	20	m
n_{tr}	3	-
M_{tot}	5488.56	kNm
M_i	1829.52	kNm

4.2.13.1 Urto da traffico veicolare

Si considera lo scenario peggiore di forza di collisione pari a $F_d=1000$ kN, applicata all'intradosso della trave di bordo nella mezzeria. Il momento risultante quindi sarà pari a $F \cdot L/4$.

Azione d'urto
M urto = $F_{d,x} \cdot L/4$

$F_{d,x}$	1000	kN
M_d	4950	kNm

5 CALCOLO DELLE SOLLECITAZIONI

Per la verifica di resistenza si esegue il calcolo su 4.0 metri di larghezza investendo in questo modo 9 travi su un totale di 22. Si calcola il momento flettente in mezzeria e il taglio all'appoggio per i singoli contributi. La procedura di calcolo ricalca quanto riportato al cap.2.9 del Manuale di progettazione RFI.

Le azioni verticali prodotte da permanenti e accidentali e quelle prodotte dalla frenatura/avviamento sono ugualmente ripartite sulle diverse travi contenute all'interno della fascia resistente di 4.00m. Le azioni orizzontali, invece, riportate al baricentro delle travi, producono delle coppie torcenti lungo l'asse dell'impalcato che hanno come effetto quello di caricare maggiormente le travi più

GENERAL CONTRACTOR  IRICAV2	ALTA SORVEGLIANZA  ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE			
	Progetto IN17	Lotto 10	Codifica EI2CLVI0005012	B

esterne della fascia considerata. Analogo effetto hanno l'eccentricità di carico del treno LM71 e l'effetto della sopraelevazione.

5.1 Pesì propri e sovraccarichi permanenti

$$\begin{aligned}
M_1 &= 790.65 \times 392.04 / 8 \times 9 / 22 = \mathbf{15851} \text{ KNm} \\
T_1 &= 790.65 \times 19.8 / 2 \times 9 / 22 = \mathbf{3202} \text{ KN} \\
R_{\max} &= 790.65 \times 22 / 2 \times 9 / 22 = 3557.9 \text{ KN}
\end{aligned}$$

5.2 Accidentali

LM71

$$\begin{aligned}
M_2 &= \mathbf{11743} \text{ KNm} \\
T_2 &= \mathbf{2372.3} \text{ KN} \\
R_{\max} &= 2604.5 \text{ KN}
\end{aligned}$$

SW2

$$\begin{aligned}
M_2 &= 269.3 \times 392.04 / 8 = \mathbf{13198} \text{ KNm} \\
T_2 &= 269.3 \times 19.80 / 2 = \mathbf{2666} \text{ KN} \\
R_{\max} &= 269.3 \times 22.00 / 2 = 2962.6 \text{ KN}
\end{aligned}$$

5.2.1 Frenatura - avviamento

LM71

$$\begin{aligned}
R_{\max} = T_4 &= 1158.0 \times 1.958 / 19.80 = \mathbf{114.5} \text{ KN} \\
M_{\text{app}} &= 1158.0 \times 0.504 = \mathbf{583.6} \text{ KNm} \\
M_{m4} &= 583.6 / 2 = \mathbf{291.8} \text{ KNm}
\end{aligned}$$

SW2

$$\begin{aligned}
R_{\max} = T_4 &= 1116.5 \times 1.958 / 19.8 = \mathbf{110.4} \text{ KN} \\
M_{\text{app}} &= 1116.5 \times 0.504 = \mathbf{562.7} \text{ KNm} \\
M_{m4} &= 562.7 / 2 = \mathbf{281.4} \text{ KNm}
\end{aligned}$$

dove M_{app} è il momento a quota appoggi dovuto al trasporto della forza di frenatura/avviamento agente a quota piano ferro ed M_m è il momento agente sulla mezzera della trave.

GENERAL CONTRACTOR  IRICAV2	ALTA SORVEGLIANZA  ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE			
	Progetto IN17	Lotto 10	Codifica EI2CLVI0005012	B

5.3 Sollecitazioni sulla trave di bordo

Per la valutazione degli effetti sulla trave di bordo si considera una sezione di dimensioni 1.00x4.00, per la quale si ha:

$$\begin{aligned}
a &= 4.0 && \text{m} \\
h &= 1.0 && \text{m} \\
J &= 5.333 && \text{m}^4 \\
\alpha = dx_i/J &= 0.160 && \text{m}^{-2} \\
\Delta p &= \text{mt} && \times 0.160
\end{aligned}$$

essendo:

m_t il momento torcente agente

5.3.1 Pesi propri e sovraccarichi permanenti

$$\begin{aligned}
M_1 &= 15850.5 &/& 9 &= 1761.2 & \text{KNm} \\
T_1 &= 3202.1 &/& 9 &= 355.8 & \text{KN}
\end{aligned}$$

5.3.2 Accidentali

5.3.2.1 Treno

$$\begin{aligned}
\text{LM71} \quad M_2 &= 11742.8 &/& 9 &= 1304.8 & \text{KNm} \\
\quad T_2 &= 2372.3 &/& 9 &= 263.6 & \text{KN} \\
\text{SW2} \quad M_2 &= 13198.2 &/& 9 &= 1466.5 & \text{KNm} \\
\quad T_2 &= 2666.3 &/& 9 &= 296.3 & \text{KN}
\end{aligned}$$

5.3.2.2 Frenatura - avviamento

$$\begin{aligned}
M_4 &= 291.8 &/& 9 &= 32.42 & \text{KNm} \\
T_4 &= 114.5 &/& 9 &= 12.72 & \text{KN}
\end{aligned}$$

GENERAL CONTRACTOR  IRICAV2	ALTA SORVEGLIANZA  ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE			
	Progetto IN17	Lotto 10	Codifica EI2CLVI0005012	B

5.3.2.3 Serpeggio

$$\begin{aligned} \Delta p &= 231.9 \quad \times \quad 0.160 = 37.13 \quad \text{KN/m} \\ M_9 &= 183.77 \quad \text{KNm} \quad (=1/4\Delta p \times L) \\ T_9 &= 18.56 \quad \text{KN} \end{aligned}$$

5.3.2.4 Centrifuga

LM71	Δp	=	58.14	\times	0.160	=	9.31	KN/m
	M_5	=	456.11				KNm	
	T_5	=	92.14				KN	
SW2	Δp	=	16.39	\times	0.160	=	2.62	KN/m
	M_5	=	128.58				KNm	
	T_5	=	25.98				KN	

5.3.2.5 Vento

$$\begin{aligned} \Delta p &= 55.3 \quad \times \quad 0.160 = 8.85 \quad \text{KN/m} \\ M_8 &= 433.80 \quad \text{KNm} \\ T_8 &= 87.64 \quad \text{KN} \end{aligned}$$

5.3.2.6 Eccentricità di carico

$$\begin{aligned} \Delta p &= 15.48 \quad \times \quad 0.160 = 2.48 \quad \text{KN/m} \\ M_6 &= \mathbf{121.45} \quad \text{KNm} \\ T_6 &= 24.54 \quad \text{KN} \end{aligned}$$

5.3.2.7 Effetto della sopraelevazione

LM71	Δp	=	29.13	\times	0.160	=	4.66	KN/m
	M_7	=	228.51				KNm	
	T_7	=	46.16				KN	
SW2	Δp	=	32.74	\times	0.160	=	5.24	KN/m
	M_7	=	256.83				KNm	
	T_7	=	51.88				KN	

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 			
	Progetto IN17	Lotto 10	Codifica EI2CLVI0005012	B

5.3.3 Verifica

Le verifiche sono condotte agli stati limite ultimi facendo riferimento alla combinazione fondamentale illustrata nel par. 2.5.1.8.3 del Manuale di progettazione delle opere civili RFI DTC SI PS MA IFS 001B.

La combinazione fondamentale adottata agli SLU è:

$$\gamma_{G1}G_1 + \gamma_{G2}G_2 + \gamma_{Q1}Q_{k1} + \gamma_{Q2}\psi_{02}Q_{k2} + \dots$$

Q_{k1} è il valore caratteristico delle azioni legate al transito dei treni, per il calcolo si fa riferimento al gruppo 1 della tabella 5.2.IV per il quale i coefficienti di simultaneità delle azioni valgono:

- 1 per i carichi verticali
- 0.5 per frenatura e avviamento
- 1 per la centrifuga
- 1 per azione laterale

Q_{k2} è l'azione del vento

G_1 sono i carichi permanenti

G_2 sono i carichi permanenti non strutturali.

Le sollecitazioni risultanti sono

$$M_{tot} = M_1 + M_2 + M_3 + 0.5M_4 + M_5 + M_6 - M_7 + M_9 + 0.6M_8$$

$$T_{tot} = T_1 + T_2 + T_3 + 0.5T_4 + T_5 + T_6 - T_7 + T_9 + 0.6T_8$$

GENERAL CONTRACTOR  IRICAV2	ALTA SORVEGLIANZA  ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE			
	Progetto IN17	Lotto 10	Codifica EI2CLVI0005012	B

Modello di carico: TRENO LM71

Azione	M kNm	T kN
<i>Permanenti</i>	1761.2	355.8
<i>Accidentali</i>	1304.8	263.6
<i>Centrifuga</i>	456.1	92.14
<i>Serpeggio</i>	183.8	18.56
<i>Frenatura\Avviamento</i>	32.4	12.72
<i>Eccentricità di carico</i>	121.4	24.54
<i>Effetto sopraelevazione</i>	228.5	46.16
<i>Vento</i>	433.8	87.64
TOTALE	3875.2	721.2

Modello di carico: TRENO SW2

Azione	M kNm	T kN
<i>Permanenti</i>	1761.2	355.8
<i>Accidentali</i>	1466.5	296.3
<i>Centrifuga</i>	128.6	25.98
<i>Serpeggio</i>	183.8	18.56
<i>Frenatura\Avviamento</i>	32.4	12.72
<i>Eccentricità di carico</i>	0.0	0.00
<i>Effetto sopraelevazione</i>	256.8	51.88
<i>Vento</i>	433.8	87.64
TOTALE	3559.7	703.6

Le verifiche sono eseguite per LM71 che, nel caso in esame produce le massime sollecitazioni:

M	=	3875.2	KNm	
T	=	767.4	KN	
$\sigma = M/W$	=	270.4	MPa	verificato
τ	=	36.25	MPa	verificato
Acciaio S		355	J2	

GENERAL CONTRACTOR  IRICAV2	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE			
	Progetto	Lotto	Codifica	
	IN17	10	EI2CLVI0005012	B

$$\gamma_s = 1.05$$

$$f_{yk}/\gamma_s = 338 \text{ MPa}$$

$$f_{yk}/(\sqrt{3}\gamma_s) = 195 \text{ MPa}$$

Verifica in combinazione eccezionale

Si omette tale verifica in quanto il momento agente in combinazione eccezionale è inferiore a quello agente in combinazione SLU sia nel caso di deragliamento che nel caso di urto da traffico veicolare all'intradosso.

Deragliamento

	TRENO LM71	TRENO SW2
	M (kNm)	M (kNm)
<i>Deragliamento</i>	1829.5	1829.5
<i>Permanenti</i>	1258.0	1258.0
<i>Accidentali</i>	899.8	1011.4
<i>Centrifuga</i>	314.6	88.7
<i>Serpeggio</i>	126.7	126.7
<i>Frenatura/Avviamento</i>	22.4	22.4
<i>Eccentricità di carico</i>	83.8	0.0
<i>Effetto sopraelevazione</i>	157.6	177.1
<i>Vento</i>	289.2	289.2

	M (kNm)	M (kNm)
<i>Comb eccezionale</i>	3639.7	3310.5
<i>Comb SLU</i>	3875.2	3559.7

Urto da traffico veicolare

GENERAL CONTRACTOR  IRICAV2	ALTA SORVEGLIANZA  ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE			
	Progetto IN17	Lotto 10	Codifica EI2CLVI0005012	B

*Urto
Permanenti*

M (kNm)
-4950.0
1258.0

*Comb eccezionale
Comb SLU*

M (kNm)
-3692.0
3875.2

GENERAL CONTRACTOR  IRICAV2	ALTA SORVEGLIANZA  ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE			
	Progetto IN17	Lotto 10	Codifica EI2CLVI0005012	B

6 CALCOLO DELLA PRIMA FREQUENZA PROPRIA D'IMPALCATO

Questa verifica è eseguita per controllare l'affidabilità del coefficiente di amplificazione dinamico Φ_3 assunto nei calcoli. Essa consiste nell'accertare che la frequenza propria n_0 sia contenuta all'interno del fuso indicato in figura 1.4.2.4-2 al Manuale di progettazione delle opere civili - RFI DTC SI PS MA IFS 001B.

$$L = 19.80 \text{ m}$$

$$\text{Limite superiore} \\ n_0 = 94.76 \cdot L^{-0.748} = 10.16 \text{ Hz}$$

$$\text{Limite inferiore} \\ n_0 = 80/L \quad 4.0 \text{ Hz} \quad \text{per } 4 \text{ m} < L < 20 \text{ m} \\ n_0 = 23.52/L^{-0.592} \quad 2.5 \text{ Hz} \quad \text{per } 20 \text{ m} < L < 100 \text{ m}$$

La prima frequenza flessionale della trave semplicemente appoggiata è:

P_1	=	564.77	kN/m	carichi permanenti
E	=	2.10E+08	kN/m ²	
J	=	0.38	m ⁴	
δ_0		14.07	mm	freccia sotto i carichi permanenti
$n_0 = 17.75/\delta_0^{0.5}$	=	4.73	Hz	> 4.0 VERIFICA SODDISFATTA
$n_0 = 17.75/\delta_0^{0.5}$	=	4.73	Hz	< 10.16 VERIFICA SODDISFATTA

Poiché la velocità di progetto è maggiore di 200 km/h è necessario comunque effettuare un'analisi dinamica adottando dei convogli reali. Si rimanda per tale analisi alla relazione IN1710EI2CLVI0005008A.

GENERAL CONTRACTOR  IRICAV2	ALTA SORVEGLIANZA  ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE			
	Progetto IN17	Lotto 10	Codifica EI2CLVI0005012	B

7 VERIFICHE DI DEFORMABILITÀ

Le verifiche di deformabilità sono condotte agli stati limite di servizio considerando la combinazione rara delle azioni.

Le verifiche di deformabilità si effettuano considerando reagente una striscia pari alla metà dell'impalcato di larghezza pari a 5.10 m portando in conto anche il calcestruzzo.

7.1 Accelerazioni verticali sull'impalcato

Per la verifiche sulle limitazioni imposte sulle accelerazioni verticali sull'impalcato si rimanda alla relazione IN1710EI2CLVI0005008A.

7.2 Inflessione nel piano verticale dell'impalcato sotto carichi accidentali dinamizzati (LM71-SW/2)

Le verifiche sono state condotte considerando reagente una fascia di 5.10 m di larghezza con il calcestruzzo collaborante con coefficiente di omogeneizzazione pari a $n=6$.

In tal caso si ha:

$$E = 210000.0 \text{ MPa}$$

$$J = 0.1913 \text{ m}^4$$

Le verifiche deformative nel piano verticale devono tenere conto dei soli effetti dovuti ai carichi verticali relativi ai convogli LM71 e SW/2, comprensivi degli incrementi (Φ_2 e α). In questo caso lo scenario più gravoso risulta essere quello con treno SW/2 applicato sulla porzione di impalcato di interesse.

$$p_{eq} = 185.7 \text{ KN/m}$$

$$\text{con } p_{eq} = \frac{M_{treno} (\text{con coeff.dinamico}) L^2}{8}$$

Perché la verifica risulti soddisfatta, tali carichi non dovranno indurre nell'impalcato una inflessione maggiore del limite $L/600$, essendo L la luce del ponte.

$$\delta_{mezzeria} = 9.25 \text{ mm} < L/600 = 33 \text{ mm, limite per } V=300 \text{ km/h}$$

Una ulteriore prescrizione in relazione alla deformazione nel piano verticale limita lo spostamento orizzontale massimo del piano di posa del ballast, conseguente all'inflessione verticale dell'impalcato, ad 8 mm. Nel caso di ponti a due binari questo requisito deve essere verificato considerando un solo binario carico (vedere nota 6 pag. 95 RFI).

Tale prescrizione può essere garantita limitando la massima rotazione di estremità a

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 			
	Progetto IN17	Lotto 10	Codifica EI2CLVI0005012	B

$$\theta = \frac{8}{H}$$

con H l'altezza del piano di regolamento del ballast rispetto al centro di rotazione degli apparecchi di appoggio.

$$\theta_1 = 0.0015 \quad \text{rad}$$

Per l'inflessione si tiene in conto anche una variazione lineare di temperatura di 10°C lungo l'altezza dell'impalcato. Il coefficiente di dilatazione termica considerato è pari a $\alpha = 1.20E-05$.

$$\theta_2 = 0.0021 \quad \text{rad}$$

in totale si ha:

$$\theta_{\text{tot}} = 0.0027 \quad \text{rad} < 8/H = 0.0069 \text{ rad}$$

La verifica risulta soddisfatta.

7.3 Stati limite per il comfort dei passeggeri

Il controllo della freccia massima verticale del ponte consente di limitare la massima accelerazione verticale in carrozza per garantire il comfort di marcia dei passeggeri.

Tale spostamento è valutato in asse al binario al passaggio del solo convoglio LM71, con gli opportuni incrementi (Φ_2 e α).

$$p_{\text{eq}} = 165.3 \quad \text{KN/m}$$

Si considera reagente la stessa porzione di impalcato adottata nella verifica dell'inflessione nel piano verticale. Per luci inferiori a 30 m l'unico requisito da rispettare è quello relativo alla freccia verticale massima.

$$\delta_{\text{mezzeria}} = 9.25 \quad \text{mm} < 14.14 \text{ mm, limite per } V=300 \text{ km/h}$$

La verifica risulta soddisfatta.

7.4 Inflessione nel piano orizzontale dell'impalcato

Le verifiche deformative nel piano orizzontale sono condotte considerando il solo convoglio LM71, opportunamente incrementato dei coefficienti Φ_2 e α . In concomitanza con i carichi del convoglio si considerano gli effetti di vento, temperatura, serpeggio e forza centrifuga, combinate secondo la combinazione rara degli stati limite di esercizio.

GENERAL CONTRACTOR  IRICAV2	ALTA SORVEGLIANZA  ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE			
	Progetto	Lotto	Codifica	
	IN17	10	EI2CLVI0005012	B

Nella verifica di deformabilità si considera reagente una fascia di 1.16 m di altezza e di 10.2 m di larghezza di solo calcestruzzo. In tal caso si ha:

$$E = 33642.8 \text{ MPa}$$

$$J = 102.41 \text{ m}^4$$

Il carico equivalente delle azioni esterne sull'impalcato e le relative deformazioni nel piano orizzontale sono calcolate come segue:

Azioni da traffico su impalcato

Forza centrifuga	=	12.32	KN/m
Azione laterale	=	5.56	KN/m
Totale	=	17.88	KN/m

P_{eq}	=	17.9	KN/m
δ_1 mezzeria	=	0.01	mm
θ_1	=	1.68E-06	rad

Vento

P_{eq}	=	14.9	KN/m
δ_2 mezzeria	=	8.65E-03	mm
θ_2	=	1.40E-06	rad

Effetto termico

Δt	=	10	°	tra le due estremità dell'impalcato
α	=	1.00E-05		
$H_{imp\ trasv}$	=	10.2	m	
θ_3	=	1.94E-04	rad	
δ_3 mezzeria	=	1.2	mm	

Totale

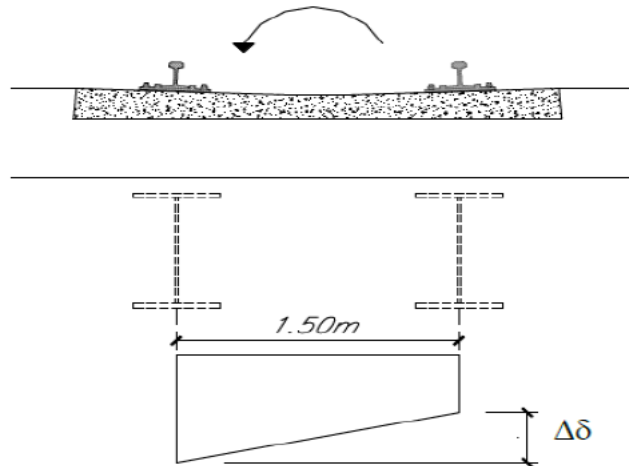
θ_{tot}	=	1.96E-04	rad	< 0.0015 rad per 300 km/h
$\delta_{tot\ mezzeria}$	=	1.2	mm	
R	=	40346.549	m	> 17500 m per km/h

La verifica risulta soddisfatta in quanto i valori di variazione angolare e raggio di curvatura ottenuti dal modello di calcolo rispettano i limiti prescritti.

7.5 Sghembo

La verifica si effettua ipotizzando la presenza di un profilo metallico in corrispondenza di ciascuna rotaia e calcolando la differenza di abbassamento tra i due profili in corrispondenza della sezione posta a 3.00 m dall'appoggio considerando una distribuzione trasversale degli abbassamenti di tipo lineare.

GENERAL CONTRACTOR  IRICAV2	ALTA SORVEGLIANZA  ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE			
	Progetto IN17	Lotto 10	Codifica EI2CLVI0005012	B



Si considerano i seguenti effetti:

Forza centrifuga	mt5	=	40.10	kNm/m
Eccentricità LM71	mt6	=	13.22	kNm/m
Vento	mt8	=	22.12	kNm/m
Sopraelevazione	mt7	=	-20.09	kNm/m
Azione laterale	mt9	=	8.08	kNm/m
			Totale	63.43
				kNm/m

L'incremento e decremento di carico prodotti sulle due trave considerate da tali effetti si valuta ipotizzando la flessione su una striscia unitaria trasversale di impalcato avente sezione b x h pari a 100cm x 510cm. Di seguito sono riportate le caratteristiche geometriche e l'incremento di carico prodotto sulla singola trave calcolato come:

$$\Delta p = \frac{M}{J'} d i$$

$J' = BH^3/12$	=	11.05	m^4
d =		0.75	m
i =		0.46	m
Δp	=	1.99	kN/m

Trasferendo all'analisi longitudinale dell'impalcato tale incremento di carico si ha:

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 			
	Progetto IN17	Lotto 10	Codifica EI2CLVI0005012	B

$$\begin{aligned}
J_{\text{trave+cls}} &= 0.01739 \quad \text{m}^4 \\
E_{\text{trave+cls}} &= 2.10\text{E}+08 \quad \text{kN/m}^2 \\
\delta_{(x=3\text{m})} &= 1.01 \quad \text{mm} < 1.5\text{mm}/3\text{m}
\end{aligned}$$

con $J_{\text{trave+cls}}$ il momento d'inerzia che compete ad una singola trave e relativo calcestruzzo.

Le due travi subiscono una differenza di deformazione a 3.00m dall'appoggio pari a 1.01 mm che rappresenta il valore di sghembo cercato. Il valore limite per tale fenomeno, alla velocità $V > 200$ km/h, è pari a 1.5 mm.

La verifica è soddisfatta.

GENERAL CONTRACTOR  IRICAV2	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE			
	Progetto IN17	Lotto 10	Codifica EI2CLVI0005012	B

8 VERIFICHE LOCALI DELLA SOLETTA

Sono eseguite in questo paragrafo le verifiche della soletta, in corrispondenza di elementi e sezioni ritenute significative e dimensionanti.

Le verifiche sono condotte allo Stato Limite Ultimo e allo Stato Limite di Esercizio. Gli Stati Limite Ultimi si traducono nel confrontare in modo diretto la domanda amplificata con la capacità decrementata. Tra queste si annoverano anche le verifiche in combinazione eccezionale associate alla rottura della catenaria.

La verifica nei confronti degli Stato Limite di Esercizio consiste nel controllare, con riferimento alle sollecitazioni di calcolo corrispondenti alle Combinazioni di Esercizio, il tasso di Lavoro nei Materiali e l'ampiezza delle fessure attesa, secondo quanto di seguito specificato.

La verifica delle tensioni in esercizio consiste nel controllare il rispetto dei limiti tensionali previsti per il calcestruzzo e per l'acciaio per ciascuna delle combinazioni di carico caratteristiche "Rara" e "Quasi Permanente"; i valori tensionali nei materiali sono valutati secondo le note teorie di analisi delle sezioni in c.a. in campo elastico e con calcestruzzo "non reagente" adottando come limiti di riferimento, trattandosi nel caso in specie di opere Ferroviarie, quelli indicati nel documento "Specifiche per la progettazione e l'esecuzione dei ponti ferroviari e di altre opere minori sotto binario", ovvero:

- tensione massima di compressione del calcestruzzo
 - per combinazione caratteristica (rara) : $0.55 f_{ck}$ = 17,6 MPa
 - per combinazione quasi permanente : $0.40 f_{ck}$ = 12,8 MPa

- tensione massima di trazione dell'acciaio
 - per combinazione caratteristica (rara) : $0.75 f_{yk}$ = 337,5 MPa

La verifica di fessurazione consiste nel controllare l'ampiezza dell'apertura delle fessure sotto combinazione di carico frequente e combinazione quasi permanente. Secondo le prescrizioni fornite dal "Manuale di Progettazione delle Opere Civili", la verifica nei confronti dello stato limite di apertura delle fessure va effettuata utilizzando le sollecitazioni derivanti dalla combinazione caratteristica (rara).

Per strutture in condizioni ambientali aggressive o molto aggressive, qual è il caso delle strutture in esame così come identificate nel par. 4.1.2.2.4.2 del DM 17.1.2018, per tutte le strutture a permanente contatto con il terreno e per le zone non ispezionabili di tutte le strutture, l'apertura convenzionale delle fessure dovrà risultare:

- Combinazione Caratteristica (Rara) $\delta_f \leq w_1 = 0.2 \text{ mm}$

GENERAL CONTRACTOR  IRICAV2	ALTA SORVEGLIANZA  ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE								
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%;">Progetto</td> <td style="width: 25%;">Lotto</td> <td style="width: 25%;">Codifica</td> <td style="width: 25%;"></td> </tr> <tr> <td>IN17</td> <td>10</td> <td>EI2CLVI0005012</td> <td>B</td> </tr> </table>	Progetto	Lotto	Codifica		IN17	10	EI2CLVI0005012	B
Progetto	Lotto	Codifica							
IN17	10	EI2CLVI0005012	B						

8.1 Verifica sezione d'incastro dello sbalzo

La soletta ha uno sbalzo laterale di luce 1.56 m su cui insiste, per una prima parte la canaletta portacavi, poi ci sono 0.96 m per il marciapiedi, e 0.19 m per il cordolo con il parapetto. La verifica viene svolta ipotizzando la presenza di barriere antirumore ancorate sul cordolo, con altezza dal piano del marciapiedi di 4.0m.

Le azioni per metro di profondità sono pertanto le seguenti:

p.proprio	0.375	x	25	=	9.38	KN/m	(m)
canaletta	1	x	1.5	=	1.50	KN/m	ec= 0 m
cordolo	0.19	x	0.55	x	25	=	2.61 KN/m ecd= 1.29 m
barriera				=	16.00	KN/m	eb= 1.29 m
velette	1	x	0.18	x	25	=	4.53 kN/m eb= 1.56 m
					34.01	KN/m	

		SLE				SLU	
M	=	42.48	kNm		M	=	60.94 kNm
T	=	39.26	kN		T	=	56.02 kN

Sul marciapiedi si considera una folla di intensità 10 kN/mq, mentre sulla barriera si considera il vento con intensità q=2.5 kN/mq.

folla					10	kN/m ²	ef= 0.92 m
vento	2.50	x	4.0	x	2.3775	=	23.78 kNm/m

In definitiva il momento ed il taglio agenti all'incastro dello sbalzo, in combinazione S.L.E.(rara) e S.L.U., valgono:

		SLE				SLU	
M	=	-66.25	kNm		M	=	-96.61 kNm
T	=	48.86	kN		T	=	70.42 kN

Si utilizzano $\Phi 18/20$ superiori e $\Phi 12/20$ inferiori.

DATI GENERALI SEZIONE GENERICA IN C.A. NOME FILE SEZIONE: Soletta_ok_4.5

Descrizione Sezione:	
Metodo di calcolo resistenza:	Resistenze agli Stati Limite Ultimi
Tipologia sezione:	Sezione generica di Trave (solette, nervature solai) senza staffe
Normativa di riferimento:	N.T.C.

<p>GENERAL CONTRACTOR</p>  <p>IRICAV2</p>	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p>  <p>ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE</p>								
	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 25%;">Progetto</td> <td style="width: 25%;">Lotto</td> <td style="width: 25%;">Codifica</td> <td style="width: 25%;"></td> </tr> <tr> <td>IN17</td> <td>10</td> <td>EI2CLVI0005012</td> <td>B</td> </tr> </table>	Progetto	Lotto	Codifica		IN17	10	EI2CLVI0005012	B
Progetto	Lotto	Codifica							
IN17	10	EI2CLVI0005012	B						

Percorso sollecitazione: A Sforzo Norm. costante
 Condizioni Ambientali: Molto aggressive
 Riferimento Sforzi assegnati: Assi x,y principali d'inerzia
 Riferimento alla sismicit : Zona non sismica

CARATTERISTICHE DI RESISTENZA DEI MATERIALI IMPIEGATI

CALCESTRUZZO -

Classe:	C32/40	
Resis. compr. di progetto fcd:	18.130	MPa
Def.unit. max resistenza ec2:	0.0020	
Def.unit. ultima ecu:	0.0035	
Diagramma tensione-deformaz.:	Parabola-Rettangolo	
Modulo Elastico Normale Ec:	33346.0	MPa
Resis. media a trazione fctm:	3.020	MPa
Coeff. Omogen. S.L.E.:	15.00	
Sc limite S.L.E. comb. Q.Permanenti:	0.00	Mpa
Ap.Fess.limite S.L.E. comb. Q.Perm.:	0.200	mm

ACCIAIO -

Tipo:	B450C	
Resist. caratt. snervam. fyk:	450.00	MPa
Resist. caratt. rottura ftk:	450.00	MPa
Resist. snerv. di progetto fyd:	391.30	MPa
Resist. ultima di progetto ftd:	391.30	MPa
Deform. ultima di progetto Epu:	0.068	
Modulo Elastico Ef	2000000	daN/cm ²
Diagramma tensione-deformaz.:	Bilineare finito	
Coeff. Aderenza istantaneo $\beta_1 \beta_2$:	1.00	
Coeff. Aderenza differito $\beta_1 \beta_2$:	0.50	

CARATTERISTICHE DOMINIO CONGLOMERATO

Forma del Dominio: Poligonale
 Classe Conglomerato: C32/40

N°vertice:	X [cm]	Y [cm]
1	-50.0	-18.8
2	-50.0	18.8
3	50.0	18.8
4	50.0	-18.8

DATI BARRE ISOLATE

N°Barra	X [cm]	Y [cm]	DiamØ[mm]
1	-45.6	-14.2	12
2	-45.6	13.8	18
3	45.6	13.8	18
4	45.6	-14.2	12

DATI GENERAZIONI LINEARI DI BARRE

N°Gen.	Numero assegnato alla singola generazione lineare di barre
N°Barra Ini.	Numero della barra iniziale cui si riferisce la generazione
N°Barra Fin.	Numero della barra finale cui si riferisce la generazione
N°Barre	Numero di barre generate equidistanti cui si riferisce la generazione
Ø	Diametro in mm delle barre della generazione

GENERAL CONTRACTOR  IRICAV2		ALTA SORVEGLIANZA  ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE			
		Progetto	Lotto	Codifica	
		IN17	10	EI2CLVI0005012	B

N°Gen.	N°Barra Ini.	N°Barra Fin.	N°Barre	Ø
1	2	3	3	18
2	1	4	3	12

CALCOLO DI RESISTENZA - SFORZI PER OGNI COMBINAZIONE ASSEGNATA

N	Sforzo normale [kN] applicato nel Baric. (+ se di compressione)
Mx	Momento flettente [kNm] intorno all'asse x princ. d'inerzia con verso positivo se tale da comprimere il lembo sup. della sez.
My	Momento flettente [kNm] intorno all'asse y princ. d'inerzia con verso positivo se tale da comprimere il lembo destro della sez.
Vy	Componente del Taglio [kN] parallela all'asse princ.d'inerzia y
Vx	Componente del Taglio [kN] parallela all'asse princ.d'inerzia x

N°Comb.	N	Mx	My	Vy	Vx
1	0.00	-96.61	0.00	0.00	0.00

COMB. QUASI PERMANENTI (S.L.E.) - SFORZI PER OGNI COMBINAZIONE ASSEGNATA

N	Sforzo normale [kN] applicato nel Baricentro (+ se di compressione)
Mx	Momento flettente [kNm] intorno all'asse x princ. d'inerzia (tra parentesi Mom.Fessurazione) con verso positivo se tale da comprimere il lembo superiore della sezione
My	Momento flettente [kNm] intorno all'asse y princ. d'inerzia (tra parentesi Mom.Fessurazione) con verso positivo se tale da comprimere il lembo destro della sezione

N°Comb.	N	Mx	My
1	0.00	-66.25 (-80.77)	0.00 (0.00)

RISULTATI DEL CALCOLO

Sezione verificata per tutte le combinazioni assegnate

Copriferro netto minimo barre longitudinali:	3.5 cm
Interferro netto minimo barre longitudinali:	21.0 cm

VERIFICHE DI RESISTENZA IN PRESSO-TENSO FLESSIONE ALLO STATO LIMITE ULTIMO

Ver	S = combinazione verificata / N = combin. non verificata
N	Sforzo normale assegnato [kN] nel baricentro B sezione cls.(positivo se di compressione)
Mx	Componente del momento assegnato [kNm] riferito all'asse x princ. d'inerzia
My	Componente del momento assegnato [kNm] riferito all'asse y princ. d'inerzia
N Res	Sforzo normale resistente [kN] nel baricentro B sezione cls.(positivo se di compress.)
Mx Res	Momento flettente resistente [kNm] riferito all'asse x princ. d'inerzia
My Res	Momento flettente resistente [kNm] riferito all'asse y princ. d'inerzia
Mis.Sic.	Misura sicurezza = rapporto vettoriale tra (N r, Mx Res, My Res) e (N, Mx, My) Verifica positiva se tale rapporto risulta >=1.000
As Tesa	Area armature trave [cm ²] in zona tesa. [Tra parentesi l'area minima ex (4.1.15)NTC]

N°Comb	Ver	N	Mx	My	N Res	Mx Res	My Res	Mis.Sic.	As Tesa
1	S	0.00	-96.61	0.00	0.00	-155.91	0.00	1.61	18.4(5.8)

METODO AGLI STATI LIMITE ULTIMI - DEFORMAZIONI UNITARIE ALLO STATO ULTIMO

GENERAL CONTRACTOR		ALTA SORVEGLIANZA		
				
		Progetto	Lotto	Codifica
		IN17	10	EI2CLVI0005012
				B

ec max	Deform. unit. massima del conglomerato a compressione
x/d	Rapporto di duttilità [§ 4.1.2.1.2.1 NTC] deve essere < 0.45
Xc max	Ascissa in cm della fibra corrisp. a ec max (sistema rif. X,Y,O sez.)
Yc max	Ordinata in cm della fibra corrisp. a ec max (sistema rif. X,Y,O sez.)
es min	Deform. unit. minima nell'acciaio (negativa se di trazione)
Xs min	Ascissa in cm della barra corrisp. a es min (sistema rif. X,Y,O sez.)
Ys min	Ordinata in cm della barra corrisp. a es min (sistema rif. X,Y,O sez.)
es max	Deform. unit. massima nell'acciaio (positiva se di compress.)
Xs max	Ascissa in cm della barra corrisp. a es max (sistema rif. X,Y,O sez.)
Ys max	Ordinata in cm della barra corrisp. a es max (sistema rif. X,Y,O sez.)

N°Comb	ec max	x/d	Xc max	Yc max	es min	Xs min	Ys min	es max	Xs max	Ys max
1	0.00350	0.120	-50.0	-18.8	-0.00064	-45.6	-14.2	-0.02578	45.6	13.8

POSIZIONE ASSE NEUTRO PER OGNI COMB. DI RESISTENZA

a, b, c	Coeff. a, b, c nell'eq. dell'asse neutro $aX+bY+c=0$ nel rif. X,Y,O gen.
x/d	Rapp. di duttilità (travi e solette)[§ 4.1.2.1.2.1 NTC]: deve essere < 0.45
C.Rid.	Coeff. di riduz. momenti per sola flessione in travi continue

N°Comb	a	b	c	x/d	C.Rid.
1	0.000000000	-0.000901050	-0.013394691	0.120	0.700

COMBINAZIONI QUASI PERMANENTI IN ESERCIZIO - MASSIME TENSIONI NORMALI ED APERTURA FESSURE (NTC/EC2)

Ver	S = comb. verificata/ N = comb. non verificata
Sc max	Massima tensione (positiva se di compressione) nel conglomerato [Mpa]
Xc max, Yc max	Ascissa, Ordinata [cm] del punto corrisp. a Sc max (sistema rif. X,Y,O)
Sf min	Minima tensione (negativa se di trazione) nell'acciaio [Mpa]
Xs min, Ys min	Ascissa, Ordinata [cm] della barra corrisp. a Sf min (sistema rif. X,Y,O)
Ac eff.	Area di calcestruzzo [cm ²] in zona tesa considerata aderente alle barre
As eff.	Area barre [cm ²] in zona tesa considerate efficaci per l'apertura delle fessure

N°Comb	Ver	Sc max	Xc max	Yc max	Sf min	Xs min	Ys min	Ac eff.	As eff.
1	S	4.57	-50.0	-18.8	-177.4	45.6	13.8	950	12.7

COMBINAZIONI QUASI PERMANENTI IN ESERCIZIO - APERTURA FESSURE [§ 7.3.4 EC2]

Ver.	La sezione viene assunta sempre fessurata anche nel caso in cui la trazione minima del calcestruzzo sia inferiore a f_{ctm}
Ver.	Esito della verifica
e1	Massima deformazione unitaria di trazione nel calcestruzzo (trazione -) valutata in sezione fessurata
e2	Minima deformazione unitaria di trazione nel calcestruzzo (trazione -) valutata in sezione fessurata
k1	= 0.8 per barre ad aderenza migliorata [eq.(7.11)EC2]
kt	= 0.4 per comb. quasi permanenti / = 0.6 per comb.frequenti [cfr. eq.(7.9)EC2]
k2	= 0.5 per flessione; $= (e1 + e2)/(2 * e1)$ per trazione eccentrica [eq.(7.13)EC2]
k3	= 3.400 Coeff. in eq.(7.11) come da annessi nazionali
k4	= 0.425 Coeff. in eq.(7.11) come da annessi nazionali
Ø	Diametro [mm] equivalente delle barre tese comprese nell'area efficace Ac eff [eq.(7.11)EC2]
Cf	Copri ferro [mm] netto calcolato con riferimento alla barra più tesa
e sm - e cm	Differenza tra le deformazioni medie di acciaio e calcestruzzo [(7.8)EC2 e (C4.1.7)NTC] Tra parentesi: valore minimo = $0.6 S_{max} / E_s$ [(7.9)EC2 e (C4.1.8)NTC]
sr max	Massima distanza tra le fessure [mm]
wk	Apertura fessure in mm calcolata = $sr_{max} * (e_{sm} - e_{cm})$ [(7.8)EC2 e (C4.1.7)NTC]. Valore limite tra parentesi
Mx fess.	Componente momento di prima fessurazione intorno all'asse X [kNm]
My fess.	Componente momento di prima fessurazione intorno all'asse Y [kNm]

GENERAL CONTRACTOR  IRICAV2	ALTA SORVEGLIANZA  ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE			
	Progetto IN17	Lotto 10	Codifica EI2CLVI0005012	B

Comb.	Ver	e1	e2	k2	Ø	Cf	e sm - e cm sr max	wk	Mx fess	My fess	
1	S	-0.00108	0	0.500	18.0	35	0.00053 (0.00053)	347	0.185 (0.20)	-80.77	0.00

GENERAL CONTRACTOR  IRICAV2	ALTA SORVEGLIANZA  ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE			
	Progetto IN17	Lotto 10	Codifica EI2CLVI0005012	B

Caratteristiche materiali

ClS

R_{ck}	40	N/mm^2	resistenza cubica caratteristica a compressione
f_{ck}	33.20	N/mm^2	resistenza cilindrica caratteristica a compressione
f_{cm}	41.20	N/mm^2	resistenza cilindrica media a compressione
f_{cd}	22.13	N/mm^2	resistenza cilindrica di progetto a compressione
f_{ctm}	3.10	N/mm^2	resistenza a trazione media
f_{ctm}	3.72	N/mm^2	resistenza a trazione media per fessurazione
E_{cm}	33643	N/mm^2	modulo elastico istantaneo (valore secante fra 0 e 0.4 f_{cm})
ν	0		coefficiente di Poisson

Acciaio barre longitudinali

f_{yk}	450	N/mm^2	
f_{yd}	391.3	N/mm^2	

Caratteristiche di aderenza delle barre

η	1.00		
f_{bk}	4.88	N/mm	tensione di aderenza caratteristica
f_{bd}	3.25	N/mm	tensione di aderenza di progetto

Calcoli preliminari

A_{sl}	1570.8	mm^2	area dell'armatura longitudinale
ρ_l	0.0046		rapporto geometrico d'armatura longitudinale
$\rho_{l,eff}$	0.0046		rapporto considerato nei calcoli
σ_{cp}	0.000	N/mm^2	tensione media di compressione nella sezione
$\sigma_{cp,eff}$	0.000	N/mm^2	tensione media considerata nei calcoli
A_{sw}	0.0	mm^2	area della singola staffa (è considerato il numero di braccia)

Elemento non armato a taglio

k	1.77		
k_{eff}	1.77		coefficiente considerato nei calcoli
v_{min}	0.474		
$V_{Rd,1}$	179.1	KN	taglio resistente - valore 1
$V_{Rd,2}$	161.0	KN	taglio resistente - valore 2
V_{Rd}	179.1	KN	taglio resistente di calcolo

GENERAL CONTRACTOR  IRICAV2	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE								
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%;">Progetto</td> <td style="width: 25%;">Lotto</td> <td style="width: 25%;">Codifica</td> <td style="width: 25%;"></td> </tr> <tr> <td>IN17</td> <td>10</td> <td>EI2CLVI0005012</td> <td>B</td> </tr> </table>	Progetto	Lotto	Codifica		IN17	10	EI2CLVI0005012	B
Progetto	Lotto	Codifica							
IN17	10	EI2CLVI0005012	B						

8.2 Verifica sezione d'attacco cordolo-soletta

Si considera la sezione di soletta subito dopo il cordolo. La lunghezza di sbalzo è quindi pari a 0.55 m, su cui insiste il peso del cordolo, il peso della barriera, le velette e l'azione del vento. Tale azione viene considerata una volta con segno positivo e una volta con segno negativo per la verifica dei ferri inferiori e superiori di soletta.

Le azioni per metro di profondità sono pertanto le seguenti:

p.proprio	0.35	x	25	=	8.75	KN/m	(m)
canaletta	0	x	1.5	=	0.00	KN/m	ec= 0 m
cordolo	0.19	x	0.55	x	25	=	2.61 KN/m ecd= 0.275 m
barriera				=	16.00	KN/m	eb= 0.275 m
velette	1	x	0.18	x	25	=	4.53 KN/m eb= 0.55 m
					31.89	KN/m	

			SLE			SLU
momento permanenti	M	=	8.93	kNm	M	= 12.82 kNm
taglio permanenti	T	=	27.95	kN	T	= 40.52 kN

Sulla barriera si considera il vento con intensità $q=2.5$ kN/mq.

$$\text{vento} \quad 2.50 \quad x \quad 4.0 \quad x \quad 2.365 \quad = \quad 23.65 \quad \text{kNm/m}$$

In definitiva il momento ed il taglio agenti alla sezione d'attacco valgono:

Sollecitazioni di verifica			SLE			SLU
Fibre Superiori	M	=	-32.58	kNm	M	= -48.30 kNm
Fibre inferiori	M	=	14.72	kNm	M	= 22.65 kNm

In questa sezione i ferri non hanno sufficiente ancoraggio previsto dalle NTC2018: La lunghezza d'ancoraggio necessaria è pari a 880 mm mentre sono disponibili 550 mm. Pertanto la tensione di progetto che si sviluppa in questa sezione è pari a 244.5 Mpa.

<p>GENERAL CONTRACTOR</p>  <p>IRICAV2</p>	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p>  <p>ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE</p>								
	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 25%;">Progetto</td> <td style="width: 25%;">Lotto</td> <td style="width: 25%;">Codifica</td> <td style="width: 25%;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">IN17</td> <td style="text-align: center;">10</td> <td style="text-align: center;">EI2CLVI0005012</td> <td style="text-align: center;">B</td> </tr> </table>	Progetto	Lotto	Codifica		IN17	10	EI2CLVI0005012	B
Progetto	Lotto	Codifica							
IN17	10	EI2CLVI0005012	B						

fck	32	MPa	<i>Resistenza cilindrica caratteristica</i>
fctd	1.41	MPa	<i>Resistenza a trazione di calcolo</i>
η_1	0.7	-	<i>Coeff. Buona adenza</i>
η_2	1	-	
fbd	2.22	MPa	<i>Tensione di aderenza di calcolo</i>
fyd	391.3	MPa	<i>Tensione di snervamento di calcolo</i>
Φ	20	mm	<i>Diametro barre</i>
La	880	mm	<i>Lunghezza di ancoraggio</i>
Ld	550	mm	<i>Lunghezza a disposizione</i>
σ_{sd}	244.5	MPa	<i>Tensione di progetto sviluppata a Ld</i>
σ_{sk}	281.1	MPa	<i>Tensione caratteristica sviluppata a Ld</i>

Si utilizzano $\Phi 18/20$ superiori e $\Phi 12/20$ inferiori.

DATI GENERALI SEZIONE GENERICA IN C.A.

NOME FILE SEZIONE: [Soletta_ok_4.5_attacco_cordolo_fyridotta](#)

Descrizione Sezione:	
Metodo di calcolo resistenza:	Resistenze agli Stati Limite Ultimi
Tipologia sezione:	Sezione generica di Trave (solette, nervature solai) senza staffe
Normativa di riferimento:	N.T.C.
Percorso sollecitazione:	A Sforzo Norm. costante
Condizioni Ambientali:	Molto aggressive
Riferimento Sforzi assegnati:	Assi x,y principali d'inerzia
Riferimento alla sismicit�:	Zona non sismica

CARATTERISTICHE DI RESISTENZA DEI MATERIALI IMPIEGATI

CALCESTRUZZO -	Classe:	C32/40	
	Resis. compr. di progetto fcd:	18.130 MPa	
	Def.unit. max resistenza ec2:	0.0020	
	Def.unit. ultima ecu:	0.0035	
	Diagramma tensione-deformaz.:	Parabola-Rettangolo	
	Modulo Elastico Normale Ec:	33346.0 MPa	
	Resis. media a trazione fctm:	3.020 MPa	
	Coeff. Omogen. S.L.E.:	15.00	
	Sc limite S.L.E. comb. Q.Permanenti:	0.00 Mpa	
	Ap.Fess.limite S.L.E. comb. Q.Perm.:	0.200 mm	
	ACCIAIO -	Tipo:	B450C_rid
		Resist. caratt. snervam. fyk:	244.60 MPa
Resist. caratt. rottura ftk:		244.60 MPa	
Resist. snerv. di progetto fyd:		212.67 MPa	
Resist. ultima di progetto ftd:		212.67 MPa	
Deform. ultima di progetto Epu:		0.068	
Modulo Elastico Ef		2000000 daN/cm ²	
Diagramma tensione-deformaz.:		Bilineare finito	
Coeff. Aderenza istantaneo $\beta_1 \beta_2$:		1.00	
Coeff. Aderenza differito $\beta_1 \beta_2$:		0.50	

CARATTERISTICHE DOMINIO CONGLOMERATO

Forma del Dominio:	Poligonale
Classe Conglomerato:	C32/40

GENERAL CONTRACTOR  IRICAV2	ALTA SORVEGLIANZA  ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE								
	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 25%;">Progetto</td> <td style="width: 25%;">Lotto</td> <td style="width: 25%;">Codifica</td> <td style="width: 25%;"></td> </tr> <tr> <td>IN17</td> <td>10</td> <td>EI2CLVI0005012</td> <td>B</td> </tr> </table>	Progetto	Lotto	Codifica		IN17	10	EI2CLVI0005012	B
Progetto	Lotto	Codifica							
IN17	10	EI2CLVI0005012	B						

N°vertice:	X [cm]	Y [cm]
1	-50.0	-17.5
2	-50.0	17.5
3	50.0	17.5
4	50.0	-17.5

DATI BARRE ISOLATE

N°Barra	X [cm]	Y [cm]	DiamØ[mm]
1	-45.6	-12.9	12
2	-45.6	12.5	18
3	45.6	12.5	18
4	45.6	-12.9	12

DATI GENERAZIONI LINEARI DI BARRE

N°Gen.	Numero assegnato alla singola generazione lineare di barre
N°Barra Ini.	Numero della barra iniziale cui si riferisce la generazione
N°Barra Fin.	Numero della barra finale cui si riferisce la generazione
N°Barre	Numero di barre generate equidistanti cui si riferisce la generazione
Ø	Diametro in mm delle barre della generazione

N°Gen.	N°Barra Ini.	N°Barra Fin.	N°Barre	Ø
1	2	3	3	18
2	1	4	3	12

CALCOLO DI RESISTENZA - SFORZI PER OGNI COMBINAZIONE ASSEGNATA

N	Sforzo normale [kN] applicato nel Baric. (+ se di compressione)
Mx	Momento flettente [kNm] intorno all'asse x princ. d'inerzia con verso positivo se tale da comprimere il lembo sup. della sez.
My	Momento flettente [kNm] intorno all'asse y princ. d'inerzia con verso positivo se tale da comprimere il lembo destro della sez.
Vy	Componente del Taglio [kN] parallela all'asse princ.d'inerzia y
Vx	Componente del Taglio [kN] parallela all'asse princ.d'inerzia x

N°Comb.	N	Mx	My	Vy	Vx
1	0.00	-48.30	0.00	0.00	0.00
2	0.00	22.65	0.00	0.00	0.00

COMB. QUASI PERMANENTI (S.L.E.) - SFORZI PER OGNI COMBINAZIONE ASSEGNATA

N	Sforzo normale [kN] applicato nel Baricentro (+ se di compressione)
Mx	Momento flettente [kNm] intorno all'asse x princ. d'inerzia (tra parentesi Mom.Fessurazione) con verso positivo se tale da comprimere il lembo superiore della sezione
My	Momento flettente [kNm] intorno all'asse y princ. d'inerzia (tra parentesi Mom.Fessurazione) con verso positivo se tale da comprimere il lembo destro della sezione

N°Comb.	N	Mx	My
1	0.00	-32.58 (-70.54)	0.00 (0.00)

GENERAL CONTRACTOR  IRICAV2	ALTA SORVEGLIANZA  ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE			
	Progetto IN17	Lotto 10	Codifica EI2CLVI0005012	B

Sc max Massima tensione (positiva se di compressione) nel conglomerato [Mpa]
Xc max, Yc max Ascissa, Ordinata [cm] del punto corrisp. a Sc max (sistema rif. X,Y,O)
Sf min Minima tensione (negativa se di trazione) nell'acciaio [Mpa]
Xs min, Ys min Ascissa, Ordinata [cm] della barra corrisp. a Sf min (sistema rif. X,Y,O)
Ac eff. Area di calcestruzzo [cm²] in zona tesa considerata aderente alle barre
As eff. Area barre [cm²] in zona tesa considerate efficaci per l'apertura delle fessure

N°Comb	Ver	Sc max	Xc max	Yc max	Sf min	Xs min	Ys min	Ac eff.	As eff.
1	S	2.56	-50.0	-17.5	-94.9	22.8	12.5	900	12.7
2	S	1.55	50.0	17.5	-92.7	22.8	-12.9	687	5.7

COMBINAZIONI QUASI PERMANENTI IN ESERCIZIO - APERTURA FESSURE [§ 7.3.4 EC2]

Ver. La sezione viene assunta sempre fessurata anche nel caso in cui la trazione minima del calcestruzzo sia inferiore a f_{ctm}
Esito della verifica
e1 Massima deformazione unitaria di trazione nel calcestruzzo (trazione -) valutata in sezione fessurata
e2 Minima deformazione unitaria di trazione nel calcestruzzo (trazione -) valutata in sezione fessurata
k1 = 0.8 per barre ad aderenza migliorata [eq.(7.11)EC2]
kt = 0.4 per comb. quasi permanenti / = 0.6 per comb.frequenti [cfr. eq.(7.9)EC2]
k2 = 0.5 per flessione; $= (e_1 + e_2) / (2 \cdot e_1)$ per trazione eccentrica [eq.(7.13)EC2]
k3 = 3.400 Coeff. in eq.(7.11) come da annessi nazionali
k4 = 0.425 Coeff. in eq.(7.11) come da annessi nazionali
Ø Diametro [mm] equivalente delle barre tese comprese nell'area efficace Ac eff [eq.(7.11)EC2]
Cf Copriferro [mm] netto calcolato con riferimento alla barra più tesa
e sm - e cm Differenza tra le deformazioni medie di acciaio e calcestruzzo [(7.8)EC2 e (C4.1.7)NTC]
Tra parentesi: valore minimo = $0.6 S_{max} / E_s$ [(7.9)EC2 e (C4.1.8)NTC]
sr max Massima distanza tra le fessure [mm]
wk Apertura fessure in mm calcolata = $sr_{max} \cdot (e_{sm} - e_{cm})$ [(7.8)EC2 e (C4.1.7)NTC]. Valore limite tra parentesi
Mx fess. Componente momento di prima fessurazione intorno all'asse X [kNm]
My fess. Componente momento di prima fessurazione intorno all'asse Y [kNm]

Comb.	Ver	e1	e2	k2	Ø	Cf	e sm - e cm	sr max	wk	Mx fess	My fess
1	S	-0.00059	0	0.500	18.0	41	0.00028 (0.00028)	356	0.101 (0.20)	-70.54	0.00
2	S	-0.00055	0	0.500	12.0	40	0.00028 (0.00028)	384	0.107 (0.20)	67.84	0.00

GENERAL CONTRACTOR  IRICAV2	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE			
	Progetto IN17	Lotto 10	Codifica EI2CLVI0005012	B

8.3 Verifica a torsione del cordolo

Il cordolo viene verificato a torsione con l'azione del vento agente sulla barriera antirumore, calcolata con una pressione di 2.5 kN/m agente sull'altezza della barriera pari a 4 m. L'interasse dei montanti è di 3 m ed è stata considerata la diffusione al baricentro del cordolo dalla piastra del montante.

Mslu	68.2	kNm/m
Φ	12	mm
Passo	200	mm
Φ	12	mm
n	12	-

Momento SLU-vento
Diametro staffa
Passo staffa
Diametro longitudinale
numero ferri longitudinali

b	55	cm
h	52	cm
clong	6	cm
fcd	18.1	Mpa
fyd	391.3	Mpa

base cordolo
altezza cordolo
distanza tra bordo e centro ferro long
resistenza cilindrica di progetto
resistenza a snervamento di progetto

Ac	286000	mm ²
u	2140	mm
t	133.645	mm

Area cls
Perimetro
Spessore sezione cava

θ	39	°
Cot θ	1.235	
A	160861	mm ²
um	1605.42	mm
As	113	mm ²
SA1	1357	mm ²

Angolo inclinazione
Cotangente di teta
area racchiusa dalla fibra media del profilo perifer
Perimetro medio resistente
Area staffa
Somma area armature long

Trcd	381.3	kNm
Trsd	87.9	kNm
Trld	86.2	kNm

Contributo cls
contributo staffe
contributo arm long

Trd	86.2	kNm
Ted	68.2	kNm
CS	1.26	

Momento resistente
Momento agente
Coefficiente di sicurezza

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 			
	Progetto IN17	Lotto 10	Codifica EI2CLVI0005012	B

9 APPARECCHI D'APPOGGIO

9.1 Spostamenti in direzione longitudinale

L'entità degli spostamenti longitudinali è valutata come indicato al §2.5.2.1.5 del Manuale di Progettazione - RFI DTC SI PS MA IFS 001B.

$$EL = k_1 * (E_1 + E_2 + E_3) = k_1 * (2 * Dt + 4 * dEd * k_2 + 2 * deg)$$

Ove:

E_1 = spostamento dovuto alla variazione termica uniforme; come da Manuale di progettazione (§ 2.5.1.4.4.1.1), nel calcolo delle escursioni dei giunti e degli apparecchi d'appoggio la variazione uniforme di temperatura di 15° è stata incrementata del 50 %.

E_2 = spostamento dovuto alla risposta della struttura all'azione sismica;

E_3 = spostamento dovuto all'azione sismica fra le fondazioni di strutture non collegate;

$$k_1 = 0.45$$

$$k_2 = 0.55$$

$$dEd = \pm \mu d * dEe$$

$$\mu d = q \text{ se } T_1 \geq T_c$$

$$\mu d = 1 + (q - 1) * T_c / T_1 \text{ se } T_1 < T_c$$

dEe = spostamento ottenuto dall'analisi dinamica;

dEg = spostamento relativo tra le parti dovuto agli spostamenti relativi del terreno.

In ogni caso, dovrà risultare:

$$E_1 \geq E_o \quad \text{e} \quad E_1 \geq E_i \text{ con } i = 1, 2, 3$$

Ove:

E_o = escursione valutata secondo i criteri validi nelle zone non sismiche;

E_i = il maggiore dei due termini indicati nella espressione precedente.

Nei casi in cui anche una sola delle due precedenti disuguaglianze non risultasse verificata, dovrà assumersi

$$EL = \max (E_o; E_i).$$

Per garantire un valore minimo di escursione, in funzione della sismicità del sito, il valore EL dovrà essere assunto non minore di:

GENERAL CONTRACTOR  IRICAV2	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE			
	Progetto IN17	Lotto 10	Codifica EI2CLVI0005012	B

$$E_L \geq 3,30 \cdot \frac{L}{1000} + 0,10 \quad \text{e} \quad E_L \geq 0,15m \quad \text{per le zone classificate sismiche con } a_g(\text{SLV}) \geq 0,25 \text{ g}$$

$$E_L \geq 2,30 \cdot \frac{L}{1000} + 0,073 \quad \text{e} \quad E_L \geq 0,10m \quad \text{per le zone classificate sismiche con } a_g(\text{SLV}) < 0,25 \text{ g}$$

Ove:

L = la lunghezza del ponte (m).

Tali limiti vengono riportati nella successiva figura

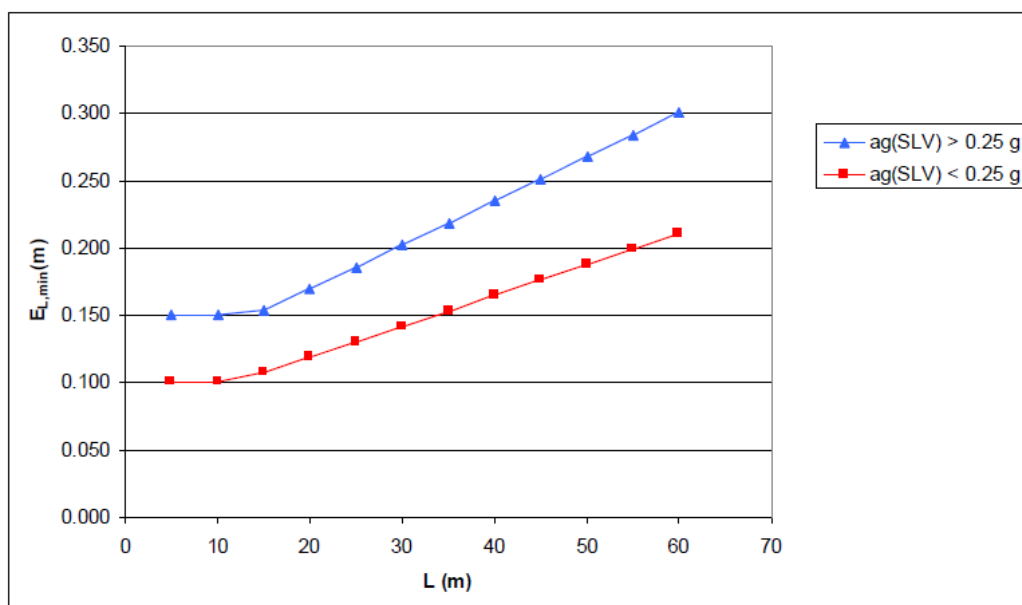


Figura 5.2.2.1.5.1 – Valori minimi E_L

Di seguito si riportano i risultati:

Il valore massimo del termine EL derivante dai calcoli relativamente all'impalcato in esame è pari a:

EL= 58.4 mm

Il valore minimo del termine EL indicato dalla specifica RFI è pari a:

EL= 123.6mm

9.2 Corsa degli apparecchi mobili

La corsa degli apparecchi d'appoggio mobili deve essere non inferiore a $\pm(EL/2 + EL/8)$ con un minimo di $\pm(EL/2 + 15 \text{ mm})$.

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 			
	Progetto IN17	Lotto 10	Codifica EI2CLVI0005012	B

$$E_s = \pm 77.3 \text{ mm}$$

9.3 Escursione giunti

Il giunto fra le testate di due travi adiacenti dovrà consentire un'escursione totale pari a $\pm(EL / 2 + 10 \text{ mm})$.

$$E_s = \pm 71.8 \text{ mm}$$

9.4 Sollecitazioni appoggi

Le sollecitazioni massime cui gli appoggi sono sottoposti sono calcolate considerando uno smorzamento del 10%, come previsto nel MdP al § 2.5.1.8.3.3.

Appoggi fissi

N_{max}	N_{min}	T_{long max}	T_{long min}
(kN)	(kN)	(kN)	(kN)
685,0	191,0	730,2	355,6

Appoggi mobili

N_{max}	N_{min}	T_{long max}	T_{trasv max}
(kN)	(kN)	(kN)	(kN)
727.4	154.9	0.0	0.0

Appoggi unidirezionali longitudinali

N_{max}	N_{min}	T_{long max}	T_{trasv max}
(kN)	(kN)	(kN)	(kN)
685.3	191.0	0.0	355.6

GENERAL CONTRACTOR  IRICAV2	ALTA SORVEGLIANZA  ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE			
	Progetto IN17	Lotto 10	Codifica EI2CLVI0005012	B

10 VALUTAZIONE DELLA ACCETTABILITA' DEI RISULTATI OTTENUTI (RIF.PAR.10.2 DM 14/01/2008)

Le analisi della struttura sono state condotte con calcoli condotti tramite fogli excel, predisposti allo scopo e testati tramite anche gli esempi di calcolo presenti sul manuale di progettazione RFI.

I risultati ottenuti sono stati considerati attendibili dallo scrivente.

Lo schema statico è di trave appoggiata e la tipologia di impalcato rientra negli standard tipologici adottata da RFI e tabellato sul Manuale di progettazione.

Il confronto tra i risultati del PE con quelli del PD è stato criticamente eseguito al fine di validare i valori ottenuti.