

COMMITTENTE:



DIREZIONE INVESTIMENTI
DIREZIONE PROGRAMMI INVESTIMENTI
DIRETTRICE SUD - PROGETTO ADRIATICA

DIREZIONE LAVORI:



APPALTATORE:

Mandataria

Mandanti



PROGETTAZIONE:

MANDATARIA

MANDANTI



PROGETTO ESECUTIVO

LINEA PESCARA - BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI - LESINA
LOTTI 2 e 3 - RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

VI00 – Opere d’arte maggiori – Ponti e viadotti

Nota tecnica sull’utilizzo del coefficiente parziale di sicurezza del peso proprio dei pali di fondazione

L'Appaltatore

Ing. Gianguido Babini

A.A.D'AGOSTINO COSTRUZIONI GENERALI S.r.l.

Il Direttore Tecnico

Ing. Gianguido Babini

I progettisti (il Direttore della progettazione)

Ing. Massimo Facchini



Data

firma

Data

firma

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA / DISCIPLINA	PROGR	REV	SCALA
L I 0 B	0 2	E	ZZ	R H	V I 0 0 0 2	0 0 1	A	---

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato/Data
A	Prima emissione	P. Carandente T.	07/12/2023	S. Carozza	07/12/2023	T. Pelella	07/12/2023	



MANDATARIA  CONDIZIONE STABILE SOCIETÀ CONSORTILE & R.L.		MANDANTI 		LINEA PESCARA – BARI RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA								
Nota tecnica sull'utilizzo del coefficiente parziale di sicurezza del peso proprio dei pali di fondazione		COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
		LI0B	02	E	ZZ	RH	VI	00	02	001	A	1

INDICE

1.. NOTA TECNICA2

MANDATARIA 		MANDANTI 		LINEA PESCARA – BARI RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA								
Nota tecnica sull'utilizzo del coefficiente parziale di sicurezza del peso proprio dei pali di fondazione		COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
		LI0B	02	E	ZZ	RH	VI	00	02	001	A	2

1 Nota tecnica

Con la presente nota tecnica i progettisti dichiarano, in merito alla progettazione dei pali di fondazione di tutti i viadotti ferroviari quanto segue.

Per il peso del palo di fondazione, i progettisti hanno considerato un coefficiente parziale di sicurezza pari ad 1.0.- La motivazione di tale scelta risiede nella seguente considerazione.

Nella capacità assiale a compressione il peso del palo ha un effetto sfavorevole, mentre nella capacità assiale a sfilamento esso ha un effetto favorevole. Considerando che appare fuorviante trattare la stessa sorgente di incertezza (il peso del palo) in modo diverso (*'principle of single-source'* su cui si fondano le Norme Tecniche Italiane e l'Euorcodice) nell'ambito della medesima palificata, i progettisti hanno individuato nel coefficiente unitario la scelta maggiormente appropriata.

A seguito del confronto avuto con gli specialisti della Committenza in merito alla scelta di cui sopra, i progettisti hanno verificato numericamente che, per il viadotto VI02, utilizzare o meno il coefficiente parziale per il peso del palo pari a 1.3 in caso di compressione e pari a 1.0 in caso di trazione non ha alcuna influenza sulla dimensione delle opere progettate, né ha incidenza sulle armature. Ciò perché il coefficiente agisce esclusivamente sul peso proprio del palo che rappresenta una piccola aliquota del carico verticale trasferito in fondazione.

Per tale ragione, i progettisti e l'appaltatore dichiarano che l'aggiornamento delle verifiche dei pali di fondazione, considerando il coefficiente parziale di sicurezza variabile per il peso proprio del palo, avverrà in fase di Progetto Esecutivo di Dettaglio e che, tale aggiornamento, non avrà ricadute economiche, temporali e di fattibilità delle opere.