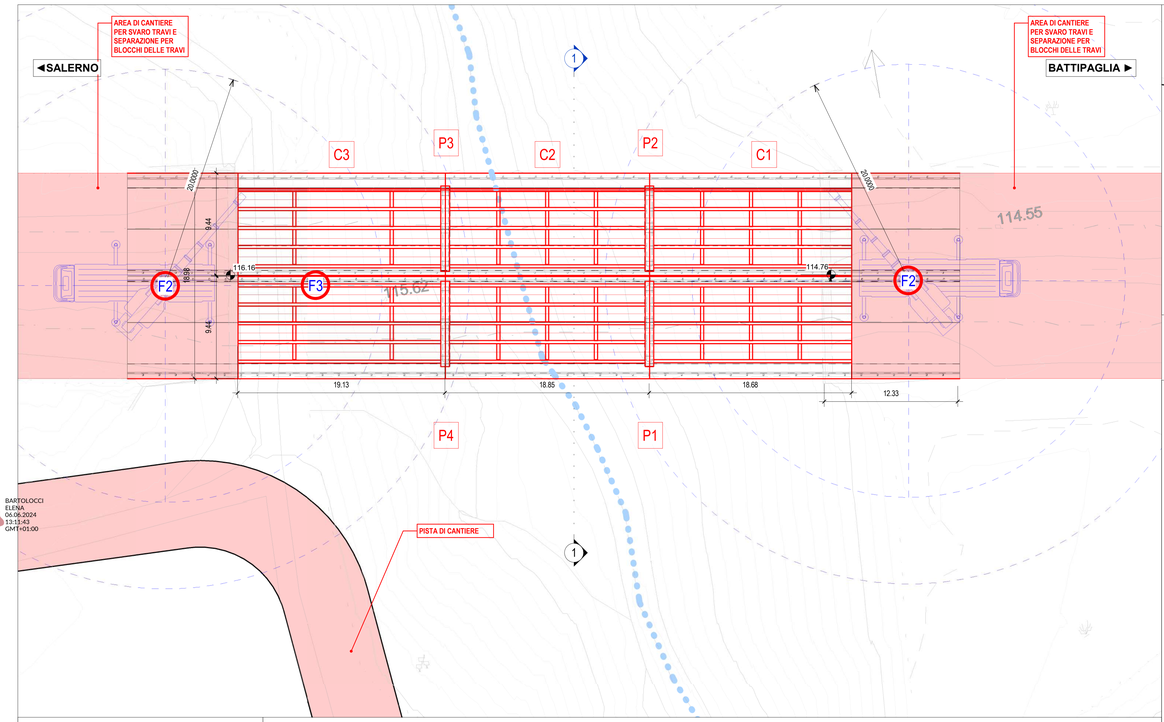
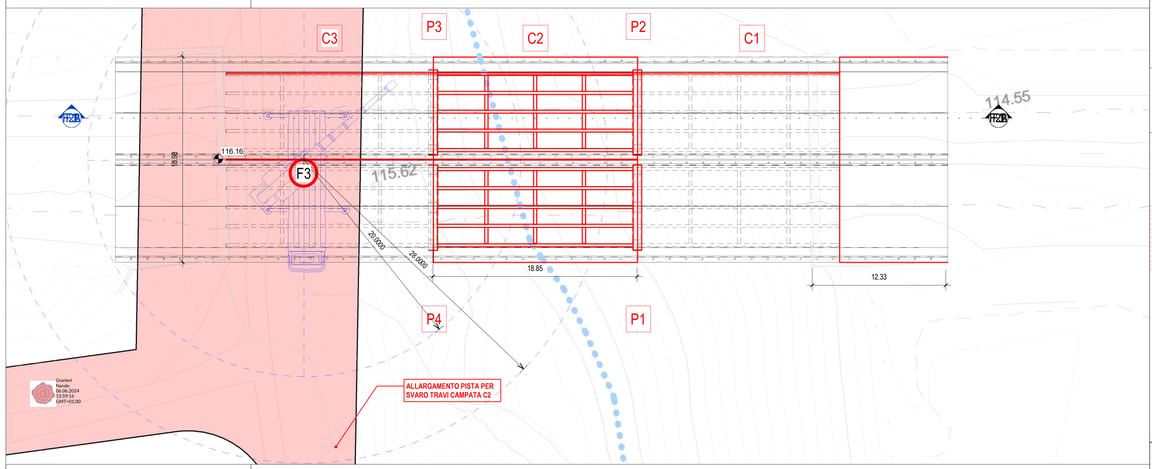


P1 **T02-VI01 - Planimetria**
1 : 200

CANTIERIZZAZIONE:

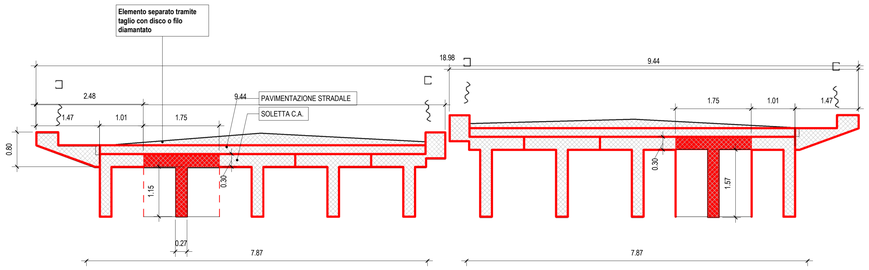
Preparazione pista di cantiere per raggiungimento di 3 aree per posizionamento autogru: due su spalle laterali e 1 su piano a quota -7.32m da piano impalcato.



P2 **T02-VI01 - Planimetria**
1 : 200

CANTIERIZZAZIONE:

Preparazione pista di cantiere per raggiungimento di 3 aree per posizionamento autogru: due su spalle laterali e 1 su piano a quota -7.32m da piano impalcato.

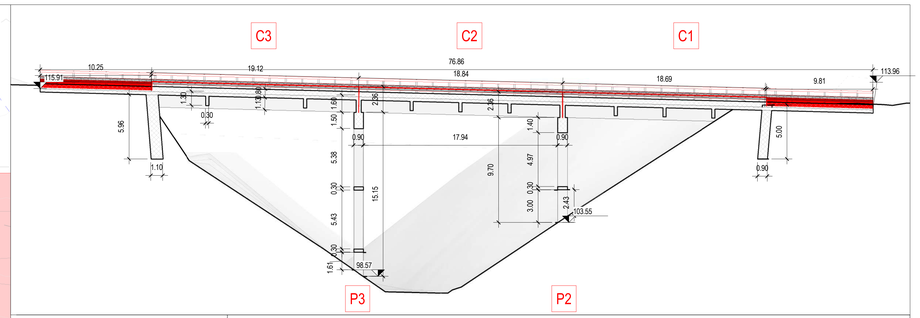


1 **T02-VI01-Sezione Trasversale**
1 : 50

ELEMENTI STRUTTURALI DA SEPARARE E MOVIMENTARE CON GRU A SEGUITO DI SCARIFICA E DEMOLIZIONE PAVIMENTAZIONE STRADALE

CAMPATA	LUNGHEZZA (m)	PESO* (ton)	AUTOGRU
C1	18.70	51	300 ton
C2	18.90	51.5	500 ton
C3	19.20	51	300 ton

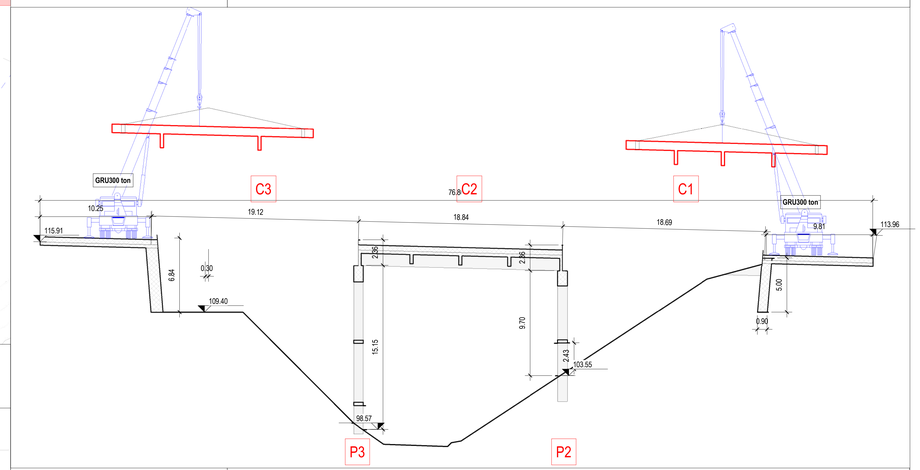
* Il peso indicato per campata fa riferimento alla trave comprensiva di soletta e traversi adeguatamente tagliati e separati dagli elementi adiacenti come da metodologia indicata.



F1 **T02-VI01 - Fase 1**
1 : 200

CANTIERIZZAZIONE - RIMOZIONI BARRIERE DI SICUREZZA E SOVRASTRUTTURA STRADALE:

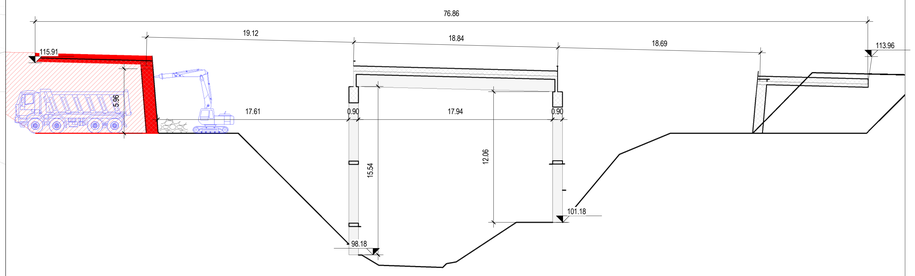
Rimozione dei GuardRail, delle barriere stradali e dei giunti.
Scarifica e trasporto della pavimentazione stradale, , in tutti i suoi strati fino alla soletta. Separazione meccanica degli elementi trasversali da trave a trave attraverso taglio con disco diamantato per tagli longitudinali e filo diamantato per tagli trasversali di sezioni di maggior ingombro.



F2A **T02-VI01 - Fase 2A**
1 : 200

ALLEGGERIMENTO E SVARO TRAVI:

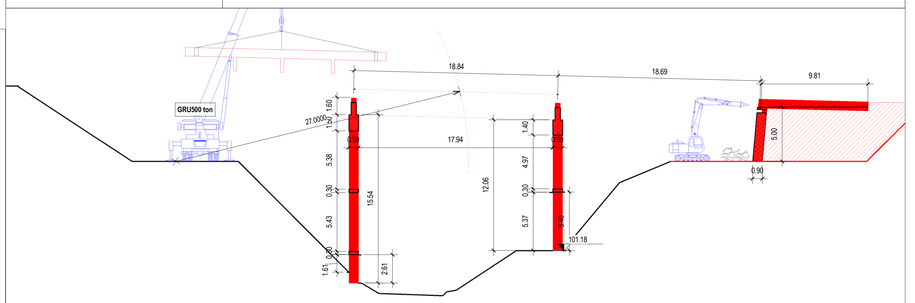
Isolamento delle travi e svaro delle stesse utilizzando n.1 Autogru da 300 ton o superiore per campata C1 e C3. Per garantire maggiore sicurezza nelle fasi di demolizione è preferibile eseguire i tagli di separazione finale della soletta e dei traversi una volta installata la gru per il sollevamento, in modo da separare l'elemento in completa sicurezza evitando rischi di ribaltamento.



F2B **T02-VI01 - Fase 2 B**
1 : 200

DEMOLIZIONE SPALLA E ALLARGAMENTO PISTA DI CANTIERE:

Demolizione Spalla per consentire movimentazione Autogru per sollevamento e svaro delle travi centrali, campata C2.



F3 **T02-VI01 - Fase 3**
1 : 200

DEMOLIZIONE PILE E CAMPATA CENTRALE:

Isolamento delle travi e svaro delle stesse utilizzando n.1 Autogru da 500 ton o superiore per sollevamento di ca 50 tonnellate a 27 m di distanza (mezzeria). Demolzione spalla rimanente e pile centrali con crollo meccanicamente indotto onde evitare detriti in alveo.

METODO DI TAGLIO E SEPARAZIONE TRAVI-SOLETTA

Per eseguire la completa separazione meccanica degli elementi strutturali che non comportino impatti ambientali su alvei fluviali esistenti e che garantiscano le migliori condizioni di sicurezza per gli operatori si riportano di seguito le tipologie di taglio che dovranno essere utilizzati e un'indicazione di metodo per le fasi operative di taglio.

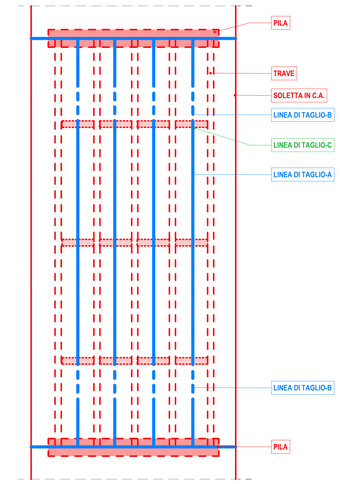
MACCHINARI PER TAGLIO CEMENTO ARMATO

- **TAGLIO CON SEGHE A DISCO DIAMANTATO**: Seghe montate su ruote, dette anche "taglia pavimenti", con avanzamento manuale od automatico che impiegando dischi diamantati, tagliano cemento armato a varie profondità.
- **TAGLIO CON SEGHE A FILO DIAMANTATO:** Una puleggia ruotante mette in movimento veloce un circuito di filo di acciaio con inanellate perle di diamante industriale distanziate tra loro da piccole molle d'acciaio ricoperte di plastica. Per sfregamento sulle strutture e sotto getti d'acqua si tagliano strutture in cemento armato.

FASI OPERATIVE

LINEA DI TAGLIO-A: Tagli longitudinali e trasversali con Seghe a disco diamantato su elementi tipo soletta o travi per spessori non maggiori di 1m-1.5m.
LINEA DI TAGLIO-C: Tagli con filo diamantato ove non possibile con disco diamantato per spessori maggiori e condizioni di lavoro più difficoltose (trasversi, pulvini etc..).
LINEA DI TAGLIO-B: Tagli di separazione finale con Seghe a disco diamantato realizzato successivamente all'ancoraggio dell'elemento all'autogru per taglio in sicurezza e svaro immediato della trave-soletta.

RAPPRESENTAZIONE IN PIANTA LINEE DI TAGLIO



GRUPPO FS ITALIANE

Direzione Tecnica

AUTOSTRADA A2 DEL MEDITERRANEO

Interventi per la rinaturalizzazione o il riutilizzo dei tratti campani dismessi con particolare riferimento ai lotti fra il km 8+000 e il km 13+000 e fra il km 36+000 e il km 53+000

PROGETTO DEFINITIVO — COD. UC149

PROGETTAZIONE: ATI SINTAGMA – GDG – ICARIA

IL RESPONSABILE DELL'INTEGRAZIONE DELLE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE:
Dott. Ing. Nando Granieri
Ordine degli Ingegneri della Prov. di Perugia n° A351

IL PROGETTISTA:
Ordine degli Ingegneri della Prov. di

IL GEOLOGO:
Dott. Geol. Giorgio Cerquiglini
Ordine dei Geologi della Regione Umbria n°108

Il R.U.P.:
Dott. Ing.
Antonio Citarella

IL COORDINATORE PER LA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE:
Dott. Ing. Filippo Pambianco
Ordine degli Ingegneri della Prov. di Perugia n° A1373

IL GRUPPO DI PROGETTAZIONE:
MANDATARIA: Sintagma
MANDANTI: GEOTECHNICAL DESIGN GROUP; ICARIA società di ingegneria

Dott. Ing. N.Granieri
Dott.Ing. V.Truffini
Dott.Ing. F.Pambianco
Dott.Ing.F.Durastanti
Dott.Ing.E.Bartolocci
Dott.Geol.G.Cerquiglini
Geom.S.Scopetta
Dott.Ing. A.Vinciguerra
Dott.Ing.L.Nani
Dott.Ing.F.Pambianco
Dott.Agr.F.Bart Nulli
Dott.Ing.F.Negozio
Dott.Arch. M.Cosma
Dott.Ing. F.Fratini
Dott.Ing. E.Sentucci
Dott. Ing. D.Carlaccini
Dott. Ing. S.Sacconi
Dott. Ing. M.Pierantoni
Dott. Geol. L.Cavallucci
Dott. Ing. C.Consorti
Dott. Ing.V.Rotkovsen
Dott. Ing.F.Marchetti
Dott. Ing.A.Pierfelici
Dott. Ing.U.Pharos
Dott. Ing.G.Pulli
Geom. C.Bugianni

ORDINE DELLA PROVINCIA DI PERUGIA — Settore A — N° A351 — Dott. Ing. NANDO GRANIERI — SETTORE CIVILE E AMBIENTALE

ORDINE DELLA PROVINCIA DI PERUGIA — Settore A — N° A3217 — Dott. Ing. GIORGIO CERQUIGLINI — SETTORE CIVILE E AMBIENTALE

PROTOCOLLO | DATA

14.STRUTTURE
14.01 VIADOTTI
14.01.01 VIADOTTO VI01-LOTTO2
Fasi di demolizione per smontaggio - Tav. 2 di 2

CODICE PROGETTO (PROGETTO / LIV. PROG. / N. PROG.)	NOME FILE T02-VI01-STR-PE02-A	REVISIONE	SCALA:
DPUC0149 D 21	CODICE ELAB. T02VI01STRPE02	A	Varie

REV.	DESCRIZIONE	DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
A	Emissione	OTT.23	F.Negozio	E. Bartolocci	N.Granieri