

## AUTOSTRADA (A14) : BOLOGNA-BARI-TARANTO

AMPLIAMENTO ALLA TERZA CORSIA  
DEL TRATTO RIMINI NORD-PEDASO

TRATTO: CATTOLICA - FANO

OPERE COMPENSATIVE COMUNE DI PESARO

### PROGETTO DEFINITIVO

NUOVO SVINCOLO DI PESARO SUD

OPERE COMPLEMENTARI  
SEGNALETICA

PORTALI SEGNALETICA FISSA

PORTALI A BANDIERA TIPO D

RELAZIONE DI CALCOLO OPERE IN ELEVAZIONE

**IL RESPONSABILE PROGETTAZIONE  
SPECIALISTICA**

Ing. Lucio Ferretti Torricelli  
O.l. Brescia N. 2188

RESPONSABILE UFFICIO STR

**IL RESPONSABILE INTEGRAZIONE  
PRESTAZIONI SPECIALISTICHE**

Ing. Michele Angelo Parrella  
Ord. Ingg. Avellino N.933


CAPO COMMESSA/PROJECT ENGINEER

**IL DIRETTORE TECNICO**

Ing. Maurizio Torresi  
Ord. Ingg. Milano N. 16492

RESPONSABILE DIREZIONE OPERATIVA  
TECNICA E PROGETTAZIONE

WBS	RIFERIMENTO ELABORATO							DATA: MARZO 2015	REVISIONE				
	DIRETTORIO			FILE					n.	data			
-	codice	commissa	N.Prog.	unita'	ufficio	n. progressivo	Rev.						
-	1	1	1	4	3	1	0	1	---	STR0808	---		
	SCALA:							-					

 <b>ingegneria europea</b>	<b>PIANIFICAZIONE COMMESSE</b> Ing. Massimiliano Giacobbi Ord. Ingg. Milano N. 20746	ELABORAZIONE GRAFICA A CURA DI :	-
		ELABORAZIONE PROGETTUALE A CURA DI :	Ing. Lucio Ferretti Torricelli - O.l. Brescia n° 2188
CONSULENZA A CURA DI :	-	IL RESPONSABILE UNITA' :	Ing. Lucio Ferretti Torricelli Ord. Ingg. Brescia N. 2188

<b>VISTO DEL COMMITTENTE</b>    Geom. Mauro MORETTI	<b>VISTO DEL CONCEDENTE</b>    <b>Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti</b> <small>DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE STRUTTURA DI VIGILANZA SULLE CONCESSIONARIE AUTOSTRADALI</small>
--	--

**Portale a bandiera "Tipo D"**  
**L= 19.95 m**

*RELAZIONE DI CALCOLO*

**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

PROGETTO ESECUTIVO  
Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.:	STROXXX
Rev.:	0
Data:	Maggio 2014
Pag.:	2 di 120

## INDICE

<b>1. INTRODUZIONE.....</b>	<b>4</b>
<b>2. RIFERIMENTI NORMATIVI E BIBLIOGRAFICI .....</b>	<b>9</b>
<b>3. MATERIALI .....</b>	<b>11</b>
3.1 Conglomerati cementizi.....	11
3.2 Acciaio ad aderenza migliorata .....	12
3.3 Acciaio da carpenteria .....	12
3.4 Bulloni ad alta resistenza .....	13
3.5 Saldature .....	13
<b>4. SOFTWARE DI CALCOLO .....</b>	<b>14</b>
<b>5. CARICHI DI PROGETTO .....</b>	<b>15</b>
5.1 Elenco delle condizioni di carico elementari.....	15
5.2 Valutazione delle azioni sulla struttura .....	15
5.2.1 Carichi permanenti - Pesi propri e permanenti portati ( $g_1-g_2$ ).....	15
5.2.2 Azioni dei carichi variabili ( $Q_{ak}$ ).....	18
5.2.3 Azioni del vento ( $Q_{wk}$ ) .....	18
5.2.4 Azioni di Buffeting .....	31
5.2.5 Carico da neve .....	36
5.2.6 Temperatura .....	37
5.2.7 Azione sismica ( $E_K$ ) .....	38
<b>6. COMBINAZIONI DI CARICO .....</b>	<b>42</b>
6.1 Combinazioni per gli S.L.U. ....	42
6.2 Combinazioni per gli S.L.E. ....	43
<b>7. ANALISI STRUTTURALE .....</b>	<b>44</b>
7.1 Generalità .....	44
7.2 Caratteristiche di sollecitazione elementari .....	45
7.3 Involuppo delle caratteristiche di sollecitazione.....	53
7.3.1 Enve SLU - A1 .....	53
7.3.2 Enve SLE - Caratteristica .....	55
7.3.3 Enve Sisma - SLV .....	57
7.4 Spostamenti .....	59
7.5 Azioni in fondazione .....	61
7.5.1 Fondazioni per posa su terreno pianeggiante .....	63
7.5.1 Fondazioni per posa su rilevato.....	65
<b>8. VERIFICHE DI RESISTENZA E STABILITA' .....</b>	<b>67</b>
8.1 Struttura metallica in elevazione .....	67
8.1.1 Sollecitazioni di verifica .....	67
8.1.2 Verifica delle sezioni in acciaio.....	70

**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

PROGETTO ESECUTIVO  
Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.:	STROXXX
Rev.:	0
Data:	Maggio 2014
Pag.:	3 di 120

8.1.3	Verifica delle saldature a cordone d'angolo.....	75
8.1.4	Verifica dei giunti di connessione .....	78
8.1.4.1	Verifica del giunto "Sez A" .....	79
8.1.4.2	Verifica del giunto "Sez B" .....	82
8.1.4.3	Verifica del giunto "Sez C" - Connessione di base .....	87
8.2	Ancoraggio alle strutture di fondazione .....	94
8.3	Verifiche per azioni cicliche - Fatica .....	103
8.3.1	Generalità .....	103
8.3.1.1	Azioni da fatica del vento .....	105
8.3.1.2	Azioni da fatica indotti dal transito veicolare - Buffeting .....	107
8.3.1	Verifica a fatica delle sezioni saldate.....	107
8.3.1.1	Azioni indotte dai carichi di fatica.....	108
8.3.2	Verifica a fatica delle giunzioni bullonate.....	111
<b>9.</b>	<b>PLINTO E PALI DI FONDAZIONE.....</b>	<b>120</b>
9.1	Descrizione e ipotesi di calcolo .....	<b>Errore. Il segnalibro non è definito.</b>
9.1.1	Verifica dei pali di fondazione .....	<b>Errore. Il segnalibro non è definito.</b>
9.1.2	Verifica del plinto di fondazione .....	<b>Errore. Il segnalibro non è definito.</b>
9.2	Verifica geotecnica delle fondazioni .....	<b>Errore. Il segnalibro non è definito.</b>

Doc.:	STR0XXX
Rev.:	0
Data:	Maggio 2014
Pag.:	4 di 120

## 1. INTRODUZIONE

La segnaletica verticale d'informazione, come servizio all'utenza, è da sempre uno degli obiettivi più importanti della Società AUTOSTRADE per l'Italia S.p.A.

La presente relazione contiene le ipotesi progettuali assunte e le principali risultanze delle analisi, sia relativamente alla parte in elevazione, sia alla struttura di fondazione fino alla quota di intradosso plinto, per il portale tipologico denominato "Portale a bandiera Tipo D", avente lunghezza massima dello sbraccio pari a 19.95 m.

La struttura in progetto è finalizzata al sostenimento della cartellonistica stradale da posizionarsi in corrispondenza a carreggiate a quattro corsie di marcia, oltre emergenza.

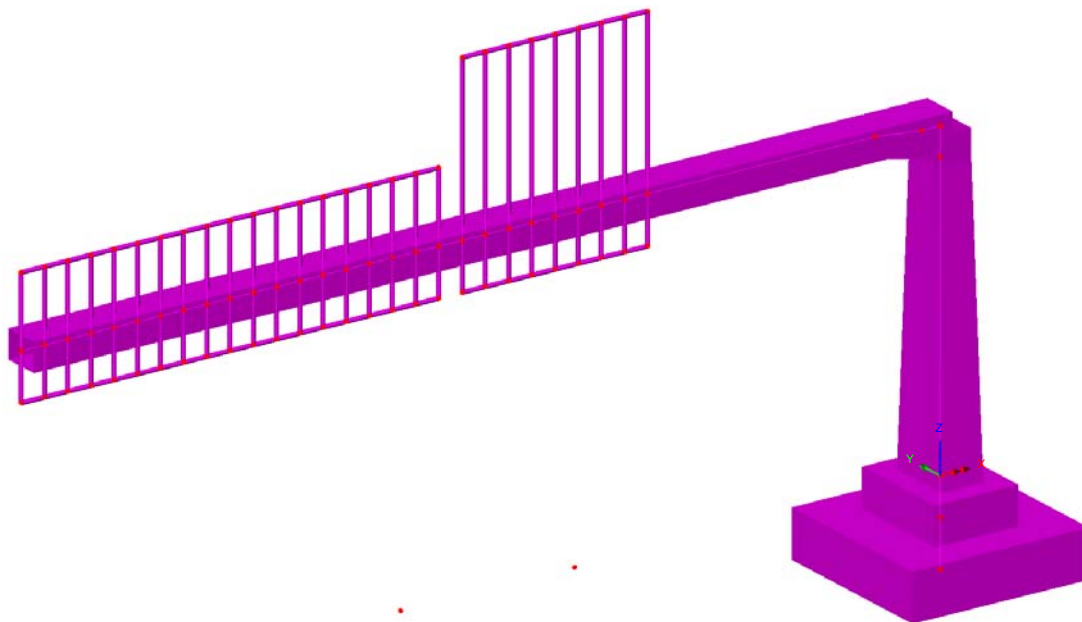
La parte in elevazione è costituita da un montante a sezione scatolare variabile con l'altezza e pari a 1400x900 mm alla base, 800x800 mm in sommità (BxH), vincolato a terra attraverso un sistema di tirafondi solidali col plinto di fondazione, avente impronta quadrata in pianta e fondato su pali trivellati a elica di diametro e lunghezza da definirsi in relazione alle caratteristiche del suolo.

La cartellonistica è sorretta da tubolari in acciaio  $\Phi=90\text{mm}$ , aventi interasse e spessore variabili in relazione alla dimensione del cartellone, solidarizzati alla mensola della struttura principale attraverso collari bullonati.

La mensola è costituita anch'essa da una struttura composta in acciaio avente sezione rettangolare di 800x600 mm (BxH) e lunghezza massima dello sbraccio pari a 19.95 m (misurata dall'asse del montante).

La struttura, costituita da tre parti principali; si realizza in stabilimento attraverso saldature a piena penetrazione e, una volta mobilitata in prossimità del luogo di montaggio, si assembla attraverso giunzioni bullonate con schema resistente "a taglio".

Le lamiere hanno spessore  $s=15\text{ mm}$  per la parte terminale dello sbraccio (lunghezza massima  $L_{MAX}=12.00\text{ m}$ );  $s=20\text{ mm}$  a costituire la restante porzione della mensola e la colonna montante.



**Fig. 1 – Vista 3D del portale**

La struttura dei cartelloni è costituita da una lamiera di spessore massimo  $s=3$  mm. Le analisi sono state effettuate nell'ipotesi che il massimo numero di cartelloni posizionabili sia pari a due, aventi la geometria schematizzata nell'immagine precedente e dettagliata negli elaborati grafici a corredo. La superficie massima esposta al vento è pari a  $9.00 \times 2.50 = 22.50 \text{ m}^2$  (BxH) e  $5.00 \times 4.50 = 22.50 \text{ m}^2$  (BxH), per complessivi  $45 \text{ m}^2$ .

Nel prosieguo della relazione si riporteranno, per brevità, le immagini di carpenteria del portale con fondazione per posa su terreno pianeggiante, omettendo, tranne nei capitoli dedicati alle verifiche delle fondazioni, quelle della tipologia prevista per la posa su rilevato.

Si chiarisce che, le due strutture, risultano perfettamente identiche per la parte metallica e di cartellonistica. Risulta pure univoco il calcolo della pressione del vento agente in quanto, ai fini della verifica della struttura, la direzione significativa del flusso è quella perpendicolare alla parete cartellonata che non risente della posa su rilevato ( $c_f=1$ ).

**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

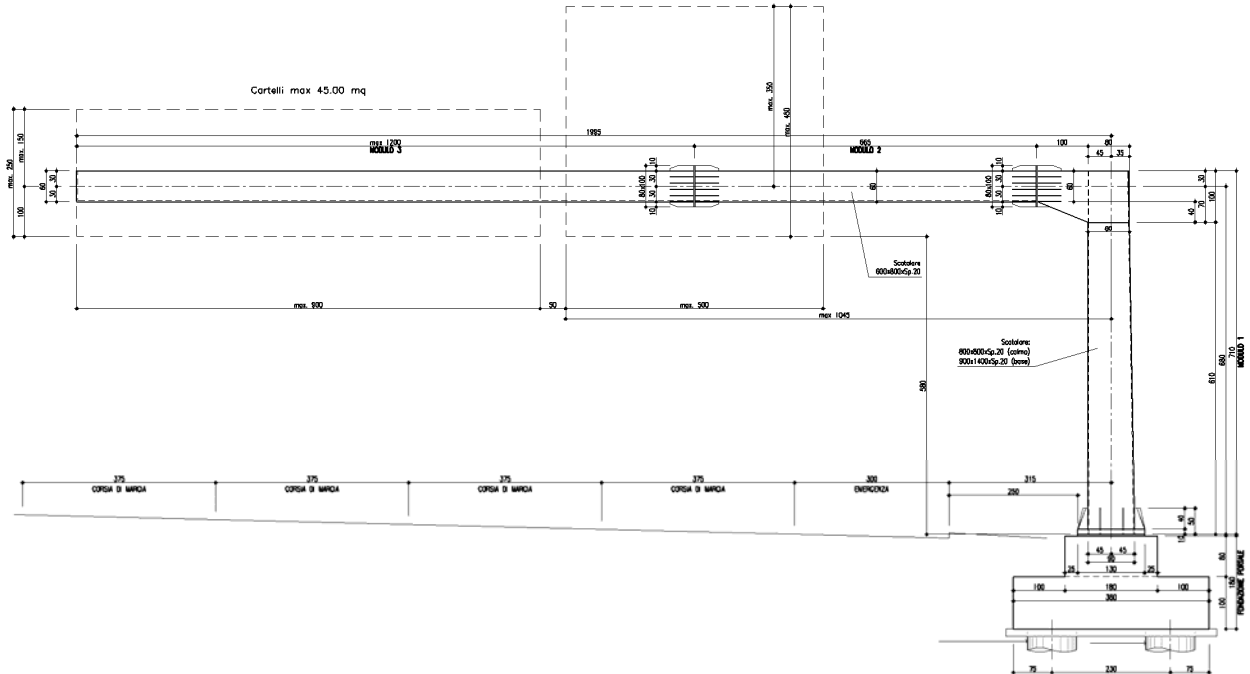
PROGETTO ESECUTIVO  
Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.: STR0XXX

Rev.: 0

Data: Maggio 2014

Pag.: 6 di 120



**Fig. 2 – Vista frontale del portale**

**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

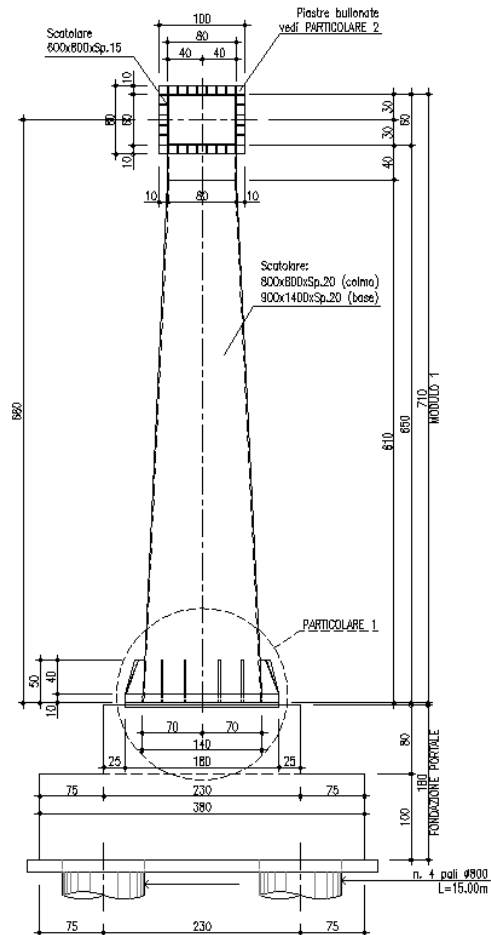
PROGETTO ESECUTIVO  
Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.: STR0XXX

Rev.: 0

Data: Maggio 2014

Pag.: 7 di 120



**Fig. 3 – Vista laterale del portale**

Il collegamento alla base dei piedritti, con le strutture di fondazione, è composto da un sistema tirafondi-piastra, opportunamente irrigidita. E' previsto l'utilizzo di 36 tirafondi M30 cl. 8.8 lunghi 1.40 m; piastra di base di spessore  $s=30$  mm e contropiastra  $s=20$  mm.



**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

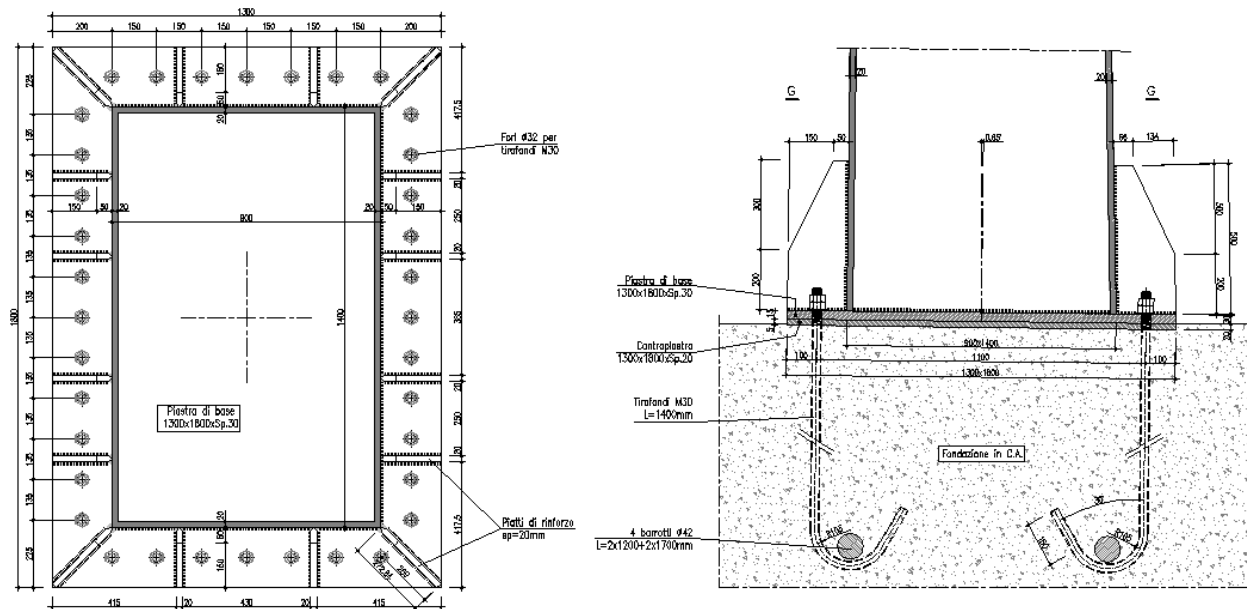
PROGETTO ESECUTIVO  
Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.: STR0XXX

Rev.: 0

Data: Maggio 2014

Pag.: 8 di 120



**Fig. 4 – Dettaglio della connessione alla base**

Per ulteriori dettagli si rimanda ai pertinenti disegni di progetto.

## 2. RIFERIMENTI NORMATIVI E BIBLIOGRAFICI

Il progetto è stato redatto in conformità alla normativa vigente ed, in particolare alle norme e prescrizioni di seguito elencate.

### Normative e prescrizioni emesse dallo Stato Italiano:

- I. **D.M. 14.01.2008** "Approvazione delle nuove norme tecniche per le costruzioni" (G.U. n.29 del 04.02.2008);
- II. **Circolare del 02.02.2009** contenente le istruzioni per le l'applicazione delle "Nuove norme tecniche per le costruzioni" di cui al D.M. del 14.01.2008 (G.U. n.47 del 26.02.2009).
- III. **CNR-DT 207/08** contenente le istruzioni per la valutazione delle azioni e degli effetti del vento sulle costruzioni (17.01.2008)
- IV. **ETAG 001 - Allegato C** contenente le linee guida per il benessere tecnico europeo di metodi di progettazione degli ancoranti (Aggiornamento 10.2001)

### Normativa Europea ed estera:

- V. **EN 1991-1-4 (04/2005) Azioni sulle strutture, azioni del vento** contenente indicazioni riguardo il calcolo delle azioni del vento ed il loro effetto sulle strutture
- VI. **EN 1993-1-1 (08/2005) Progettazione delle strutture in acciaio, regole generali e regole per gli edifici** contenente indicazioni riguardo la verifica delle strutture in acciaio
- VII. **EN 1993-1-5 (10/2006) Progettazione delle strutture in acciaio, elementi strutturali a piastra** contenente indicazioni riguardo la verifica delle strutture in acciaio
- VIII. **EN 1993-1-8 (05/2005) Progettazione delle strutture in acciaio, nodi di connessione** contenente indicazioni riguardo la verifica dei nodi di connessione di strutture in acciaio
- IX. **EN 1993-1-9 (05/2005) Progettazione delle strutture in acciaio, fatica** contenente indicazioni riguardo la verifica alla fatica di strutture in acciaio

- X. **British standards Part 1 (BD94/07)** Highway structures: Design of minor structures (Special Structures)
- XI. **British standards Part 4 (BD51/98)** structures: Design of portal and cantilever signs/signal gantries (Special Structures)

Articoli e pubblicazioni:

- XII. **Setrà** - Sign bridges: improvement of their wind resistance - Engineering Structures Techniques Centre (CTOA). J. Berthelley
- XIII. **Designers' Guide to EN 1993-2**. C.R. Hendy and C.J. Murphy (Thomas Telford Publishing)
- XIV. **Internatinonal Journal of Mechanical Engineering Education 33/4**: Theoretical analysis of preloaded bolted joints subjected to cyclic loading - Josè Maria Minguez and Jeffrey Vogwell

**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**PROGETTO ESECUTIVO  
Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.: STR0XXX

Rev.: 0

Data: Maggio 2014

Pag.: 11 di 120

### 3. MATERIALI

Tutti i materiali previsti per la realizzazione dell'opera devono essere conformi a quanto espressamente indicato dalle *Norme tecniche per le Costruzioni*, emesse con Decreto Ministeriale del 14 gennaio 2008. Nei paragrafi che seguono si elencano le principali caratteristiche fisico-meccaniche richieste ai suddetti materiali.

#### 3.1 Conglomerati cementizi

I conglomerati cementizi da porre in opera avranno le seguenti classi di resistenza:

- . opere non armate (magri): C12/15 (Rck  $\geq$  15 MPa)
- . pali C25/30 (Rck  $\geq$  30 MPa)
- . fondazioni C28/35 (Rck  $\geq$  35 MPa)

Nella tabella seguente sono riportate, per ogni singola classe di esposizione ambientale (UNI EN 206-1 2001), le prescrizioni per il calcestruzzo che ne garantiscano la durabilità.

ELEMENTO STRUTTURALE	CLASSI DI ESPOSIZIONE (UNI – EN 206 -1)	DESCRIZIONE CONDIZIONI AMBIENTALI	SITUAZIONI POSSIBILI PER L'APPLICAZIONE DELLA CLASSE
Calcestruzzo per opere non armate (magri)	X0	-	-
Calcestruzzo per pali e plinto di fondazione	XC2	Ambiente bagnato, raramente asciutto- Elevata saturazione d'acqua, senza agente antigelo.	Elementi strutturali le cui superfici siano a contatto con acqua per lungo tempo. Superfici di calcestruzzo esposte alla pioggia e al gelo.

**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**PROGETTO ESECUTIVO  
Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.: STR0XXX

Rev.: 0

Data: Maggio 2014

Pag.: 12 di 120

### 3.2 Acciaio ad aderenza migliorata

Tutte le armature metalliche delle opere in cemento armato saranno realizzate in acciaio ordinario **B 450C**, le cui caratteristiche chimico-meccaniche, nonché tutte le prove di accettazione, devono essere conformi alle pertinenti prescrizioni riportate nel DM 2008 per le costruzioni. Di seguito si elencano le principali caratteristiche meccaniche del materiale:

**Per verifiche agli S.L.U**

Tensione caratteristica di snervamento	$f_{yk}$	450	N/mm <sup>2</sup>
Tensione caratteristica di rottura	$f_{tk}$	540	N/mm <sup>2</sup>
Tensione limite di progetto	$f_{yd}$	$f_{yk}/\gamma_s = f_{yk}/1.15 = 391.30$	N/mm <sup>2</sup>
Modulo elastico o di Young	E	206.000	N/mm <sup>2</sup>

**NOTA.** Le armature da porre in opera non dovranno presentare tracce di ossidazione, corrosione e di qualsiasi altra sostanza che possa ridurne l'aderenza al conglomerato; dovranno inoltre presentare sezione integra e priva di qualsiasi difetto.

### 3.3 Acciaio da carpenteria

La carpenteria metallica sarà realizzata in acciaio tipo S275, conforme alle Norme armonizzate della serie UNI EN 10025-2, avente le seguenti caratteristiche:

*spessore nominale dell'elemento  $t \leq 40\text{mm}$* 

- tensione di rottura a trazione  $f_{tk} \geq 430 \text{ MPa}$
- tensione di snervamento  $f_{yk} \geq 275 \text{ MPa}$

*Resistenza di progetto  $f_{yd} = 262 \text{ MPa}$* Coefficiente di espansione termica lineare  $\alpha = 1.2 \times 10^{-6}$  per °C<sup>-1</sup>

La carpenteria metallica sarà protetta mediante trattamento di zincatura da eseguire secondo quanto indicato nel capitolato tecnico.

Doc.:	STR0XXX
Rev.:	0
Data:	Maggio 2014
Pag.:	13 di 120

### 3.4 Bulloni ad alta resistenza

Le giunzioni bullonate saranno realizzate con bulloni ad alta resistenza conformi per le caratteristiche dimensionali alle norme UNI EN ISO 4016: 2001 e UNI5592 : 1968; appartenenti alle classi sotto indicate:

- vite classe 10.9 (UNI EN ISO 898-1: 2001)
- tensione di rottura a trazione  $f_t \geq 1000$  MPa
- tensione di snervamento  $f_Y \geq 900$  MPa
  
- dado classe 10 (UNI 20898-2:1997)
- rosette C50 (UNI EN 10083-2:2006)

Tirafondi:

- vite classe 8.8 (UNI EN ISO 898-1: 2001)
- tensione di rottura a trazione  $f_t \geq 800$  MPa
- tensione di snervamento  $f_Y \geq 640$  MPa
  
- dado classe 8 (UNI 20898-2:1997)
- rosette C50 (UNI EN 10083-2:2006)

### 3.5 Saldature

Le saldature dovranno essere realizzate secondo le indicazioni delle Norme CNR 10011/97 e in ottemperanza alle norme tecniche per le costruzioni (D.M. 14.01.2008).

Tutte le saldature di interne agli scatolari metallici della colonna e dello sbraccio sono da realizzarsi a piena penetrazione, le saldature relative all'attacco degli scatolari metallici con le piastre bullonare e quelle delle piastre di irrigidimento sono da realizzarsi a cordone d'angolo; le saldature sono di classe 1. Si rimanda agli elaborati grafici per maggiori dettagli.

#### 4. SOFTWARE DI CALCOLO

Per eseguire i calcoli riportati nel prosieguo della presente relazione sono stati impiegati i seguenti software:

##### Programmi di calcolo agli elementi finiti:

L'analisi della struttura nelle varie fasi è condotta applicando il metodo degli elementi finiti; a tale fine, si adotta il pacchetto software denominato "LUSAS – rel. 14.5.7", fornito da F.E.A. Ltd (U.K.) su piattaforma Windows XP Professional; il pacchetto software comprende pre-post processore grafico interattivo destinato all'input della geometria di base ed all'interpretazione dei risultati di output, ed un risolutore ad elementi finiti in campo lineare e non lineare. Lo stesso solutore è impiegato per le analisi effettuate con riferimento allo studio della fase sismica.

Per l'elaborazione dei dati di input/output in generale e la creazione di tabelle riepilogative, si adottano procedure opportunamente implementate in fogli elettronici **Microsoft® Office Excel 2007**.

##### Verifiche delle sezioni in cemento armato di forma qualsiasi:

**Vca-SLU** Programma di verifica a presso-flessione di sezioni generiche in c.a. e c.a.p. Versione 7.7 del 30.08.2011. Redazione Prof. Piero Gelfi

**RC-Sec** Programma di verifica a presso-flessione di sezioni generiche in c.a. e c.a.p. Versione 2010.4 Rev 192 implementato da Geostru

Inoltre, per l'elaborazione di dati d'input/output in fase di calcolo delle caratteristiche della sollecitazione interna, nonché per alcune verifiche di sicurezza strutturale, sono stati utilizzati fogli elettronici di excel opportunamente implementati all'uopo.

**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**PROGETTO ESECUTIVO  
Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.: STR0XXX

Rev.: 0

Data: Maggio 2014

Pag.: 15 di 120

## 5. CARICHI DI PROGETTO

### 5.1 Elenco delle condizioni di carico elementari

Si calcola l'opera sottoposta alle azioni indotte da:

$g_{1k}$	peso proprio delle strutture
$g_{2k}$	carichi permanenti portati: Cartelloni in acciaio, profili metallici di supporto e materiale vario di fissaggio. Terreno portato sui plinti di fondazione
$\epsilon_{1K}$	variazioni termiche uniformi
$Q_{aK}$	azioni da carichi variabili (esclusi quelli dettagliati nel seguito)
$Q_{wK}$	azioni del vento
$Q_{bk}$	azioni di "buffeting"
$Q_{sK}$	carico da neve
$E_K$	azioni sismiche

### 5.2 Valutazione delle azioni sulla struttura

#### 5.2.1 Carichi permanenti - Pesi propri e permanenti portati ( $g_1$ - $g_2$ )

I carichi permanenti sono costituiti dai pesi propri delle strutture portanti e delle sovrastrutture.

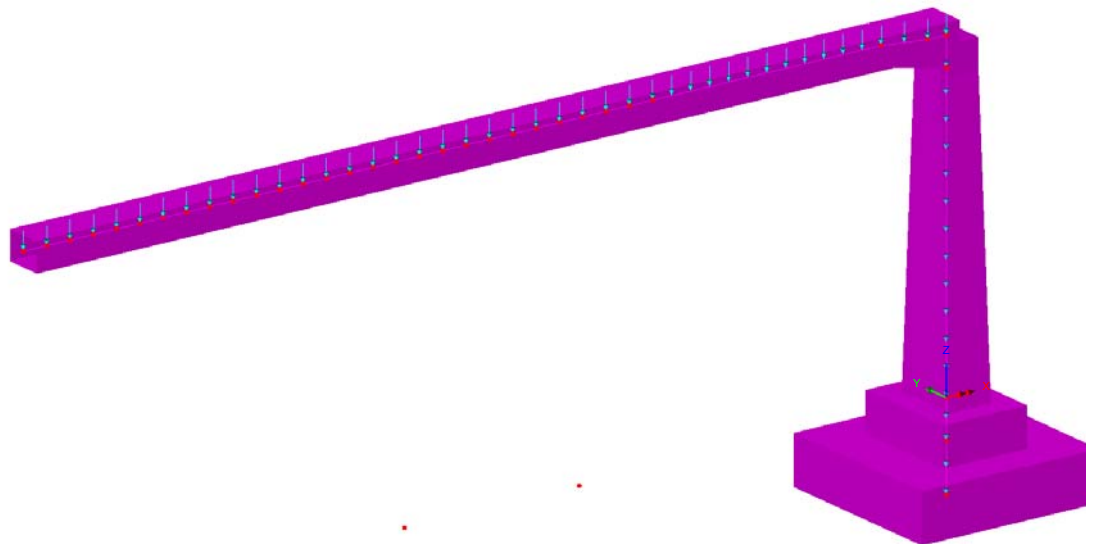
Essi sono valutati moltiplicando il volume calcolato geometricamente per i pesi specifici dei materiali.

#### Pesi specifici dei materiali

Peso specifico acciaio	78.5 kN/m <sup>3</sup>
Peso specifico calcestruzzo	25.0 kN/m <sup>3</sup>
Peso specifico terreno	20.0 kN/m <sup>3</sup>

Nella fattispecie, per la struttura in analisi, il programma di calcolo consente di considerare automaticamente il peso degli elementi strutturali, sia per la parte in carpenteria metallica, sia per le fondazioni, attribuendo alle sezioni resistenti la reale geometria e distribuzione spaziale.





**Fig. 5 – Peso proprio degli elementi strutturali**

I carichi permanenti portati sono costituiti dal peso della cartellonistica e degli accessori di supporto- fissaggio in carpenteria metallica, oltre al peso proprio del terreno sovrastante la suola di fondazione.

Si sono assunti cartelloni aventi le dimensioni geometriche massime esplicitate nei paragrafi precedenti, per complessivi  $22.50 + 22.50 \text{ m}^2$ ; e di spessore costante pari a 0.003 m.

La cartellonistica è sostenuta attraverso fissaggi puntuali sulla struttura secondaria, costituita da tubolari metallici  $\Phi = 90 \text{ mm}$  affiancati ed a loro volta ancorati, tramite collari metallici, alla mensola.

L'interasse dei tubolari, il loro sviluppo longitudinale e lo spessore sono variabili e dipendenti dalle dimensioni geometriche dei cartelloni.

Al fine di quantificare in modo realistico il peso di tali elementi, si è provveduto ad effettuare una analisi speditiva delle sollecitazioni e deformazioni indotte dalla pressione del vento, assunta pari a 2.00 kPa, su un tubolare a sostegno di una striscia di cartellone di larghezza pari ad "i", con schema di vincolo a mensola e luce dello sbalzo pari a 3.20 m.

Si considerano quindi tubolari  $\Phi = 90 \text{ mm}$  affiancati ad interasse 0.50 m e spessore  $s = 10 \text{ mm}$ .

**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**PROGETTO ESECUTIVO  
Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.: STR0XXX

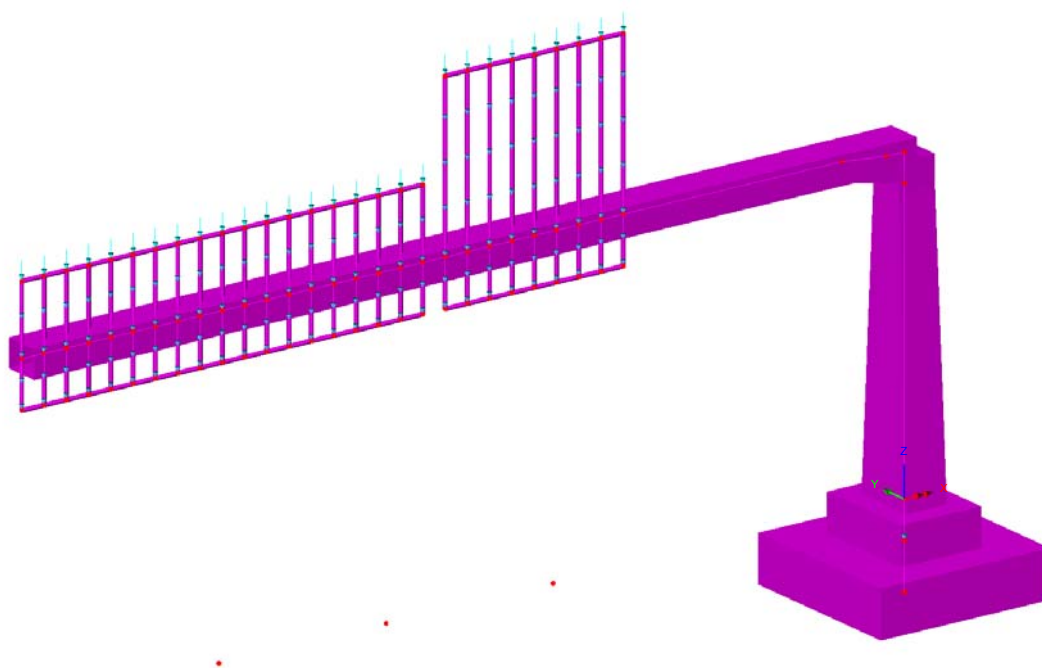
Rev.: 0

Data: Maggio 2014

Pag.: 17 di 120

Il peso permanente portato relativo al cartellone ed alla struttura secondaria è pari a:

- Cartellone:  $78.50 \times 0.003 = 0.2355 \text{ kN/m}^2$
- Tubolari metallici:  $78.50 \times 0.002513 = 0.1973 \text{ kN/m}$



**Fig. 6 – Pesi permanenti portati**

Si considera inoltre il peso del terreno gravante sulla ciabatta di fondazione per la parte in allargamento a quota inferiore. Con riferimento agli elaborati grafici a corredo, e assumendo un peso proprio del terreno pari a  $20 \text{ kN/m}^3$ , si ottiene:

Peso del terreno portato:  $(3.8 \times 3.8 - 2.3 \times 1.8) \times 0.80 \times 20 = 164.80 \text{ kN}$

Tale azione risultante si applica nel baricentro della fondazione.

Posa su rilevato:

Peso del terreno portato:  $(3.8 \times 3.8 - 2.3 \times 1.8) \times 1.80 \times 20 = 370 \text{ kN}$

Tale azione risultante si applica nel baricentro della fondazione.

Si è operato, in entrambi gli scenari precedenti, considerando il massimo ricoprimento di terreno realizzabile, al fine di massimizzare l'azione sui pali.

Doc.:	STR0XXX
Rev.:	0
Data:	Maggio 2014
Pag.:	18 di 120

### 5.2.2 Azioni dei carichi variabili ( $Q_{ak}$ )

In relazione alla tipologia ed alla geometria delle opere in progetto, che non consentono l'accesso di personale sulle strutture anche in caso di interventi di manutenzione, nelle analisi si è omessa la presenza di carichi variabili differenti da quelli esplicitati nel seguito.

### 5.2.3 Azioni del vento ( $Q_{wk}$ )

Le azioni del vento sono valutate in base alle indicazioni riportate in UNI EN 1991-1-4 (Appendici nazionali 24.09.2010), specializzate per le strutture in progetto ed in dettaglio relative alla determinazione delle azioni del vento su strutture allungate a sezione quadrata/rettangolare - montante del portale e mensola - e su insegne.

In merito ai parametri che caratterizzano il valore della pressione del vento in relazione alla posizione geografica, alla classe di rugosità ed all'esposizione del sito, si è operato in termini di inviluppo, coerentemente con la natura tipologica delle strutture.

In dettaglio, le aree geografiche del territorio italiano interessate da progetti di potenziamento/rinnovo della struttura autostradale e quindi potenziali siti di impiego delle strutture di segnaletica, sono individuabili in: Lombardia, Veneto, Emilia Romagna, Toscana, Marche, Lazio. L'azione del vento è quindi stata determinata assumendo le seguenti ipotesi di calcolo:

Zona:	3
Classe di rugosità:	D
Distanza dalla costa:	entro i 10 km
Categoria del sito:	II
Periodo di ritorno:	50 anni

Ne discende quindi che le analisi e le verifiche condotte nel seguito sono da ritenersi valide per strutture da posizionarsi in siti nei quali, per collocazione geografica, caratterizzazione topografica e di sviluppo urbanistico, le sollecitazioni del vento siano al più equivalenti a quelle dichiarate nel seguito.

L'azione del vento è stata specializzata in relazione alle parti di struttura investigate ed in dettaglio secondo quanto esplicitato in:

EN 1991-1-4; 8.4:	Per il montante a sezione rettangolare e per lo sbraccio
EN 1991-1-4; 7.4.3:	Per le superfici dei cartelloni di segnaletica

Si riassumono in forma tabellare i risultati ottenuti:

**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

PROGETTO ESECUTIVO  
Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.: STR0XXX

Rev.: 0

Data: Maggio 2014

Pag.: 19 di 120

Montante verticale:

**Calcolo parametri di base**

Categoria sito	<b>II</b> I-II-III-IV-V (categorie secondo NAD EN 1991-1-4)
Zona	<b>3</b> UNI EN 1991-1-4
$a_s$	<b>450</b> m - quota sito
$v_{b0}$	27 4.1.(1) P
$a_0$	500 m (cfr. tab. N.A. 1 parametri nazionali)
$k_a$	0.02 1/s (cfr. tab. N.A. 1 parametri nazionali)
$v_{b0}$	27 4.1.(1) P
$v_b$	27.0 velocità di base del vento
$C_{dir}$	<b>1.00</b> 4.2.(2) P - nota 2
$C_{season}$	<b>1.00</b> 4.2.(2) P - nota 3
$c_r$	0.93 Coeff. Rugosità terreno (EN 1991-1-4 §4.3.2)
$c_r(0)$	0.83 Coeff. Rugosità terreno, $q_0$ (EN 1991-1-4 §4.3.2)
$C_{scd}$	<b>1.00</b> fattore di struttura
$k_1$	<b>1.00</b> fattore di turbolenza (valore raccomandato da N.A.D.)
$c_o$	<b>1.00</b> coeff. orografia EN 1991-1-4 §4.3.1 e Annex A3
$T_r$	<b>50</b> periodo di ritorno
$k_1$	<b>0.14</b>
$n$	<b>1</b>
$\alpha_r$	1.00
$z_0$	0.05 EN 1991-1-4 §4.3.2
$z_{0II}$	0.05 EN 1991-1-4 §4.3.2 prosp. 4.1
$z_{min}$	4.00 EN 1991-1-4 §4.3.2
$z_{max}$	200 EN 1991-1-4 §4.3.2
$k_r$	0.19 fattore di terreno EN 1991-1-4 §4.3.2 (4.5)
$v_m(z)$	25.2 Velocità media del vento quota z max
$v_m(0)$	22.5 Velocità media del vento quota p.c.
$\sigma_v$	5.13 scarto comp. turbolenta vel. vento EN 1991-1-4 §4.4 (4.6)
$\rho$	1.25 densità aria (4.5 nota 2 e N.A.D.)
$I_v(z)$	0.20
$I_v(0)$	0.23
$C_e(z)$	2.1127
$q_p(z)$	962.59
$q_p(0)$	820.37

**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

PROGETTO ESECUTIVO  
Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.: STR0XXX

Rev.: 0

Data: Maggio 2014

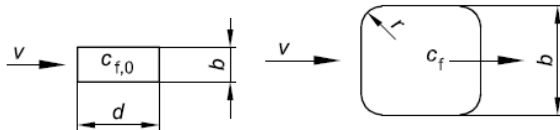
Pag.: 20 di 120

**Caratteristiche sezione**

<b>b</b>	<b>0.85</b> m (cfr. figura)
<b>d</b>	<b>1.1</b> (m) EN 1991-1-4 §8.1. (5) + NAD
<b>r</b>	<b>0.0001</b> raggio smusso (m)
<b>z<sub>max</sub></b>	<b>6.8</b> m quota testa pila
<b>d/b</b>	1.294
<b>l/b</b>	8.00
<b>r/b</b>	0.0001
<b>λ</b>	70.00 snellezza effettiva EN 1991-1-4 cap. 7.13(2) prosp. 7.16 caso 4
<b>c<sub>f,0</sub></b>	1.97 EN 1991-1-4 cap. 7.6(1) fig. 7.23
<b>ψ<sub>r</sub></b>	1.00 EN 1991-1-4 cap. 7.6(1) fig. 7.24
<b>ψ<sub>λ</sub></b>	<b>0.91</b> EN 1991-1-4 cap. 7.6(1) fig. 7.36
<b>c<sub>i</sub></b>	1.79 EN 1991-1-4 cap. 7.6(1) (7.9)

**f<sub>w,0</sub>** **1468.83**

**f<sub>w,(zmax)</sub>** **1723.47**



Dove:

- $a_s = 450$  m quota ipotizzata del sito
- $z_{MAX} = 6.80$  m Altezza massima da terra del fusto del montante
- $b = 0.85$  m larghezza della sezione investita dal vento ottenuta come media tra la dimensione di spiccato e di sommità ( $b = (0.90 + 0.80) / 2 = 0.85$  m)
- $d = 1.1$  m lunghezza della sezione investita dal vento ottenuta come media tra la dimensione di spiccato e di sommità ( $b = (1.40 + 0.80) / 2 = 1.10$  m)

Si ottiene una pressione massima agente alla quota della di testa della colonna di:

-  $f_{wMAX} = 1.723 \text{ kN/m}^2$

L'azione del vento si implementa nel modello di calcolo agli elementi finiti quale forza per unità di lunghezza, agente lungo lo sviluppo del montante e di intensità:  $1.723 \cdot 0.85 = 1.465 \text{ kN/m}$ .

**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

PROGETTO ESECUTIVO  
Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.: STR0XXX

Rev.: 0

Data: Maggio 2014

Pag.: 21 di 120

Mensola orizzontale:

**Calcolo parametri di base**

Categoria sito	<b>II</b> I-II-III-IV-V (categorie secondo NAD EN 1991-1-4)
Zona	<b>3</b> UNI EN 1991-1-4
$a_s$	<b>450</b> m - quota sito
$v_{b0}$	27 4.1.(1) P
$a_0$	500 m (cfr. tab. N.A. 1 parametri nazionali)
$k_a$	0.02 1/s (cfr. tab. N.A. 1 parametri nazionali)
$v_{b0}$	27 4.1.(1) P
$v_b$	27.0 velocità di base del vento
$C_{dir}$	<b>1.00</b> 4.2.(2) P - nota 2
$C_{season}$	<b>1.00</b> 4.2.(2) P - nota 3
$C_r$	0.93 Coeff. Rugosità terreno (EN 1991-1-4 §4.3.2)
$C_r(0)$	0.83 Coeff. Rugosità terreno, $q_0$ (EN 1991-1-4 §4.3.2)
$C_{scd}$	<b>1.00</b> fattore di struttura
$k_1$	<b>1.00</b> fattore di turbolenza (valore raccomandato da N.A.D.)
$C_o$	<b>1.00</b> coeff. orografia EN 1991-1-4 §4.3.1 e Annex A3
$T_r$	<b>50</b> periodo di ritorno
$k_1$	<b>0.14</b>
$n$	<b>1</b>
$\alpha_r$	1.00
$Z_0$	0.05 EN 1991-1-4 §4.3.2
$Z_{0II}$	0.05 EN 1991-1-4 §4.3.2 prosp. 4.1
$Z_{min}$	4.00 EN 1991-1-4 §4.3.2
$Z_{max}$	200 EN 1991-1-4 §4.3.2
$k_r$	0.19 fattore di terreno EN 1991-1-4 §4.3.2 (4.5)
$v_m(z)$	25.2 Velocità media del vento quota z max
$v_m(0)$	22.5 Velocità media del vento quota p.c.
$\sigma_v$	5.13 scarto comp. turbolenta vel. vento EN 1991-1-4 §4.4 (4.6)
$\rho$	1.25 densità aria (4.5 nota 2 e N.A.D.)
$I_v(z)$	0.20
$I_v(0)$	0.23
$C_e(z)$	2.1127
$q_p(z)$	962.59
$q_p(0)$	820.37

**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

PROGETTO ESECUTIVO  
Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.: STR0XXX

Rev.: 0

Data: Maggio 2014

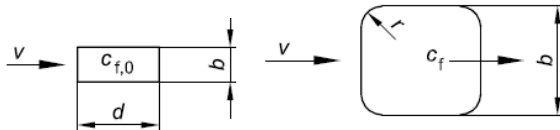
Pag.: 22 di 120

**Caratteristiche sezione**

<b>b</b>	<b>0.6</b> m (cfr. figura)
<b>d</b>	<b>0.8</b> (m) EN 1991-1-4 §8.1. (5) + NAD
<b>r</b>	<b>0.0001</b> raggio smusso (m)
<b>z<sub>max</sub></b>	<b>6.8</b> m quota testa pila
<b>d/b</b>	1.333
<b>l/b</b>	11.33
<b>r/b</b>	0.0002
<b>λ</b>	70.00 snellezza effettiva EN 1991-1-4 cap. 7.13(2) prosp. 7.16 caso 4
<b>c<sub>f,0</sub></b>	1.95 EN 1991-1-4 cap. 7.6(1) fig. 7.23
<b>ψ<sub>r</sub></b>	1.00 EN 1991-1-4 cap. 7.6(1) fig. 7.24
<b>ψ<sub>λ</sub></b>	<b>0.91</b> EN 1991-1-4 cap. 7.6(1) fig. 7.36
<b>c<sub>i</sub></b>	1.77 EN 1991-1-4 cap. 7.6(1) (7.9)

**f<sub>w,0</sub>** **1455.62**

**f<sub>w,(zmax)</sub>** **1707.97**



Dove:

- $a_s = 450$  m quota ipotizzata del sito
- $z_{MAX} = 6.80$  m altezza da terra del baricentro della sezione della mensola
- $b = 0.60$  m larghezza della sezione investita dal vento
- $d = 0.80$  m lunghezza della sezione investita dal vento

Si ottiene una pressione massima agente alla quota dell'asse della mensola di:

-  $f_{w,MAX} = 1.708 \text{ kN/m}^2$

L'azione del vento si implementa nel modello di calcolo quale forza per unità di lunghezza, agente lungo lo sviluppo dello sbraccio nei soli tratti esposti (non in ombra ai cartelloni) e di intensità:  $1.708 \cdot 0.60 = 1.025 \text{ kN/m}$ .

**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

PROGETTO ESECUTIVO  
Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.: STR0XXX

Rev.: 0

Data: Maggio 2014

Pag.: 23 di 120

Cartellone 1 - 9.00 x 2.50 m (BxH):

**Calcolo parametri di base**

Categoria sito	<b>II</b>	II-III-IV-V (categorie secondo NAD EN 1991-1-4)
Zona	<b>3</b>	1-2-3-4-5-6-7-8-9
$a_s$	<b>450</b>	m - quota sito
$v_{b0}$	27	4.1.(1) P
$a_0$	500	m (cfr. tab. N.A. 1 parametri nazionali)
$k_a$	0.02	1/s (cfr. tab. N.A. 1 parametri nazionali)
$v_{b0}$	27	4.1.(1) P
$v_b$	27.0	velocità di base del vento
$c_{dir}$	<b>1.00</b>	4.2.(2) P - nota 2
$c_{season}$	<b>1.00</b>	4.2.(2) P - nota 3
$c_r(z)$	0.94	Coeff. Rugosità terreno (EN 1991-1-4 §4.3.2)
$k_l$	<b>1.00</b>	fattore di turbolenza (valore raccomandato da N.A.D.)
$c_o$	<b>1.00</b>	coeff. orografia EN 1991-1-4 §4.3.1 e Annex A3
$T_r$	<b>50</b>	periodo di ritorno
$k_1$	<b>0.14</b>	
$n$	<b>1</b>	
$\alpha_r$	1.00	
$z_0$	0.05	EN 1991-1-4 §4.3.2
$z_{0II}$	0.05	EN 1991-1-4 §4.3.2 prosp. 4.1
$z_{min}$	4.00	EN 1991-1-4 §4.3.2
$z_{max}$	200	EN 1991-1-4 §4.3.2
$k_r$	0.19	fattore di terreno EN 1991-1-4 §4.3.2 (4.5)
$v_m(z)$	25.4	Velocità media del vento
$\sigma_v$	5.13	scarto comp. turbolenta vel. vento EN 1991-1-4 §4.4 (4.6)
$\rho$	1.25	densità aria (4.5 nota 2 e N.A.D.)
$l_v(z)$	0.20	
$c_e(z)$	2.1346	
$q_p(z)$	972.60	



**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

PROGETTO ESECUTIVO  
Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.: STR0XXX

Rev.: 0

Data: Maggio 2014

Pag.: 24 di 120

**Caratteristiche cartellone**

<b>b</b>	<b>9</b>	Larghezza complessiva pannello
<b>h</b>	<b>2.5</b>	Altezza complessiva pannello
<b>z<sub>e</sub></b>	<b>7.05</b>	(m) Quota baricentro pannello
A <sub>ref</sub>	22.5	Area di riferimento
<b>C<sub>f</sub></b>	<b>1.8</b>	coefficiente di forza (EN 1991-1-4 - 7.4.3(1) - (7.7))
<b>η<sub>1x</sub></b>	<b>1.387</b>	Frequenza struttura
<b>m<sub>e</sub></b>	<b>486</b>	kg/m massa generalizzata (app. F4)
<b>δ<sub>s</sub></b>	<b>0.03</b>	decr. Logaritmico dello smorzamento strutturale (app. F5)
δ <sub>a</sub>	0.04	decr. Logaritmico dello smorzamento aerodin. (app. F5)
<b>δ<sub>d</sub></b>	<b>0</b>	decr. Log. Dovuto a dispositivi aggiuntivi (app. F5)
δ	0.07	Lunghezza di scala di rif. (EN 1991-1-4 annex B.1)
L <sub>t</sub>	300	Altezza di riferimento
Z <sub>t</sub>	200	EN 1991-1-4 Annex B (1)
α	0.52	
L(z <sub>s</sub> )	52.64	
B <sup>2</sup>	0.74	Frequenza adimensionale EN 1991-1-4 B.2 (B2)
f <sub>L</sub> (z,n)	2.88	
SL(zn)	6.63E-02	
η <sub>h</sub>	0.63	
η <sub>b</sub>	2.26	
R <sub>h</sub>	0.69	
R <sub>b</sub>	0.35	
R <sup>2</sup>	1.07	
v	1.07	EN 1991-1-4 (B.5)
T	600	(s) intervallo misurazione vm
k <sub>p</sub>	3.00	
c <sub>s</sub>	0.85	
c <sub>d</sub>	1.19	
<b>C<sub>s</sub>C<sub>d</sub></b>	<b>1.09</b>	

Ottenendo una pressione sul cartellone pari a  $q_w = 1.909 \text{ kN/m}^2$ .

**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

PROGETTO ESECUTIVO  
Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.: STR0XXX

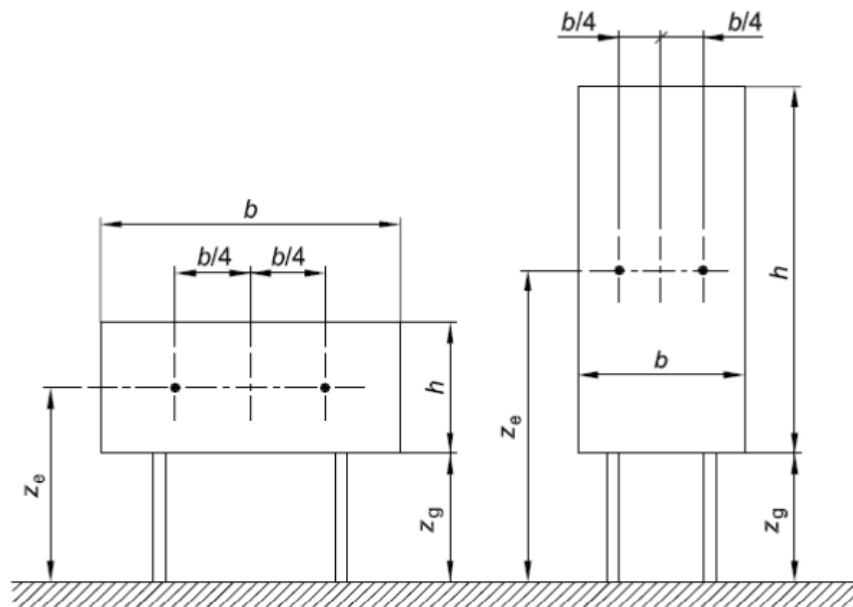
Rev.: 0

Data: Maggio 2014

Pag.: 25 di 120

In relazione alla variabilità geometrica della dimensione e disposizione spaziale dei due cartelloni, si è operato, cautelativamente, alla determinazione dei coefficienti  $c_{s,c_d}$  considerando indipendenti i due cartelloni.

Nelle formule precedenti, con riferimento alle immagini di seguito, si ha che:



Nota 1 altezza di riferimento:  $z_e = z_g + h/2$ .

Nota 2 area di riferimento:  $A_{ref} = b \times h$ .

- $a_s = 450$  m      quota ipotizzata del sito
- $z_e = 7.05$  m      altezza del baricentro della superficie del cartellone investita dal vento
- $b = 9.00$  m      larghezza della superficie del singolo cartellone investita dal vento
- $h = 2.50$  m      altezza della superficie del cartellone investita dal vento
- $b/4 = 2.25$  m      eccentricità del punto di applicazione della risultante del vento dal baricentro geometrico della superficie del cartellone
- $m_e = 486$  kg/m      massa equivalente, determinata considerando la massa dello sbraccio della mensola e quella del cartellone (con tubolari di ancoraggio), mediata su un metro di lunghezza
- $\eta_{1x} = 1.387$  1/sec      frequenza del primo modo di vibrare della struttura nella direzione di azione del vento

L'azione del vento si implementa nel modello di calcolo agli elementi finiti quale forza per unità di superficie, uniformemente agente sull'area di impronta del cartellone e di

**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

PROGETTO ESECUTIVO  
Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.:	STR0XXX
Rev.:	0
Data:	Maggio 2014
Pag.:	26 di 120

intensità: 1.909 kN/m<sup>2</sup>. Si considera l'effetto di eccentricità del punto di applicazione richiesto in normativa attraverso l'applicazione del momento di trasporto  $M_{VENTO1}=96.64$  kNm.

**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

PROGETTO ESECUTIVO  
Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.: STR0XXX

Rev.: 0

Data: Maggio 2014

Pag.: 27 di 120

Cartellone 2 - 5.00 x 4.50 m (BxH):

**Calcolo parametri di base**

Categoria sito	<b>II</b>	I-II-III-IV-V (categorie secondo NAD EN 1991-1-4)
Zona	<b>3</b>	1-2-3-4-5-6-7-8-9
$a_s$	<b>450</b>	m - quota sito
$v_{b0}$	27	4.1.(1) P
$a_0$	500	m (cfr. tab. N.A. 1 parametri nazionali)
$k_a$	0.02	1/s (cfr. tab. N.A. 1 parametri nazionali)
$v_{b0}$	27	4.1.(1) P
$v_b$	27.0	velocità di base del vento
$c_{dir}$	<b>1.00</b>	4.2.(2) P - nota 2
$c_{season}$	<b>1.00</b>	4.2.(2) P - nota 3
$c_r(z)$	0.97	Coeff. Rugosità terreno (EN 1991-1-4 §4.3.2)
$k_l$	<b>1.00</b>	fattore di turbolenza (valore raccomandato da N.A.D.)
$c_o$	<b>1.00</b>	coeff. orografia EN 1991-1-4 §4.3.1 e Annex A3
$T_r$	<b>50</b>	periodo di ritorno
$k_1$	<b>0.14</b>	
$n$	<b>1</b>	
$\alpha_r$	1.00	
$z_0$	0.05	EN 1991-1-4 §4.3.2
$z_{0II}$	0.05	EN 1991-1-4 §4.3.2 prosp. 4.1
$z_{min}$	4.00	EN 1991-1-4 §4.3.2
$z_{max}$	200	EN 1991-1-4 §4.3.2
$k_r$	0.19	fattore di terreno EN 1991-1-4 §4.3.2 (4.5)
$v_m(z)$	26.1	Velocità media del vento
$\sigma_v$	5.13	scarto comp. turbolenta vel. vento EN 1991-1-4 §4.4 (4.6)
$\rho$	1.25	densità aria (4.5 nota 2 e N.A.D.)
$l_v(z)$	0.20	
$c_e(z)$	2.2162	
$q_p(z)$	1009.75	

**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

PROGETTO ESECUTIVO  
Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.: STR0XXX

Rev.: 0

Data: Maggio 2014

Pag.: 28 di 120

**Caratteristiche cartellone**

<b>b</b>	<b>5</b> Larghezza complessiva pannello
<b>h</b>	<b>4.5</b> Altezza complessiva pannello
<b>z<sub>e</sub></b>	<b>8.05</b> (m) Quota baricentro pannello
A <sub>ref</sub>	22.5 Area di riferimento
<b>c<sub>f</sub></b>	<b>1.8</b> coefficiente di forza (EN 1991-1-4 - 7.4.3(1) - (7.7))
<b>η<sub>1x</sub></b>	<b>1.387</b> Frequenza struttura
<b>m<sub>e</sub></b>	<b>486</b> kg/m massa generalizzata (app. F4)
<b>δ<sub>s</sub></b>	<b>0.03</b> decr. Logaritmico dello smorzamento strutturale (app. F5)
δ <sub>a</sub>	0.04 decr. Logaritmico dello smorzamento aerodin. (app. F5)
<b>δ<sub>d</sub></b>	<b>0</b> decr. Log. Dovuto a dispositivi aggiuntivi (app. F5)
δ	0.07 Lunghezza di scala di rif. (EN 1991-1-4 annex B.1)
L <sub>t</sub>	300 Altezza di riferimento
z <sub>t</sub>	200 EN 1991-1-4 Annex B (1)
α	0.52
L(z <sub>s</sub> )	56.40
B <sup>2</sup>	0.77 Frequenza adimensionale EN 1991-1-4 B.2 (B2)
f <sub>L</sub> (z,n)	3.00
SL(zn)	6.46E-02
η <sub>h</sub>	1.10
η <sub>p</sub>	1.22
R <sub>h</sub>	0.54
R <sub>b</sub>	0.51
R <sup>2</sup>	1.20
v	1.08 EN 1991-1-4 (B.5)
T	600 (s) intervallo misurazione v <sub>m</sub>
k <sub>p</sub>	3.00
c <sub>s</sub>	0.86
c <sub>d</sub>	1.20
<b>c<sub>s</sub>c<sub>d</sub></b>	<b>1.12</b>

Ottenendo una pressione sul cartellone pari a  $q_w = 2.033 \text{ kN/m}^2$ .

**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

PROGETTO ESECUTIVO  
Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.: STR0XXX

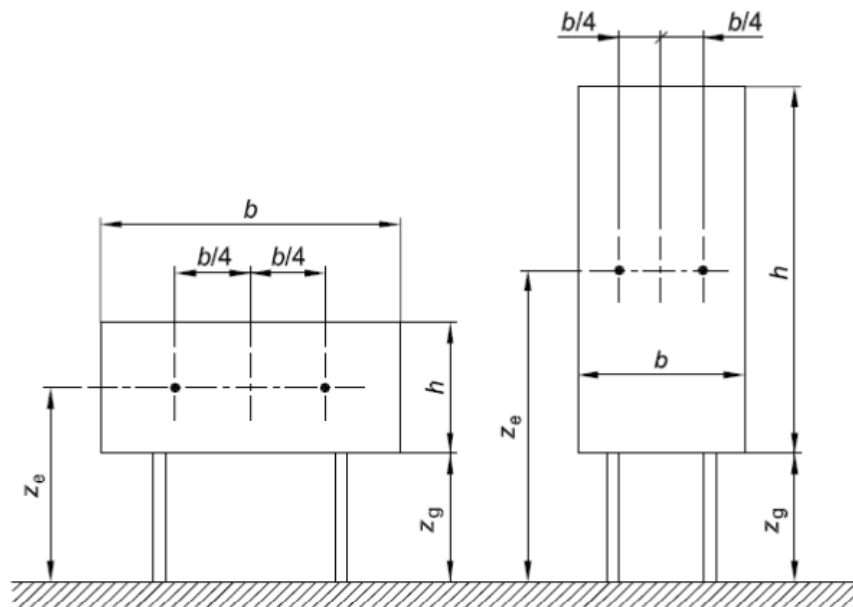
Rev.: 0

Data: Maggio 2014

Pag.: 29 di 120

In relazione alla variabilità geometrica della dimensione e disposizione spaziale dei due cartelloni, si è operato, cautelativamente, alla determinazione dei coefficienti  $c_{s,c_d}$  considerando gli stessi indipendenti.

Nelle formule precedenti, con riferimento alle immagini di seguito, si ha che:



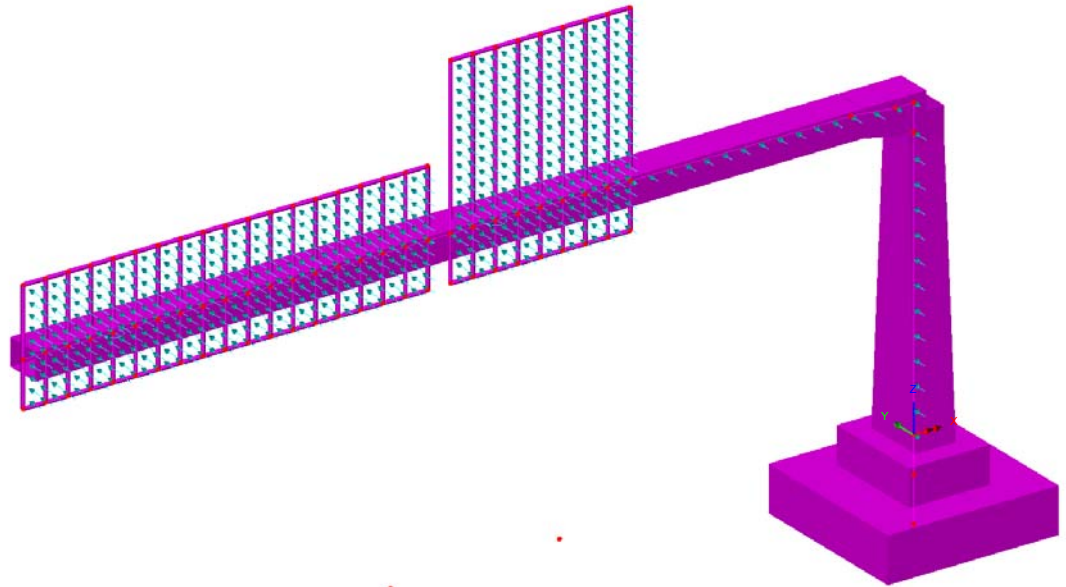
Nota 1 altezza di riferimento:  $z_e = z_g + h/2$ .

Nota 2 area di riferimento:  $A_{ref} = b \times h$ .

- $a_s = 450$  m      quota ipotizzata del sito
- $z_e = 8.05$  m      altezza del baricentro della superficie del cartellone investita dal vento
- $b = 5.00$  m      larghezza della superficie del singolo cartellone investita dal vento
- $h = 4.50$  m      altezza della superficie del cartellone investita dal vento
- $b/4 = 1.25$  m      eccentricità del punto di applicazione della risultante del vento dal baricentro geometrico della superficie del cartellone
- $m_e = 486$  kg/m      massa equivalente, determinata considerando la massa dello sbraccio della mensola e quella del cartellone (con tubolari di ancoraggio), mediata su un metro di lunghezza
- $\eta_{1x} = 1.387$  1/sec      frequenza del primo modo di vibrare della struttura nella direzione di azione del vento

L'azione del vento si implementa nel modello di calcolo agli elementi finiti quale forza per unità di superficie, uniformemente agente sull'area di impronta del cartellone e di

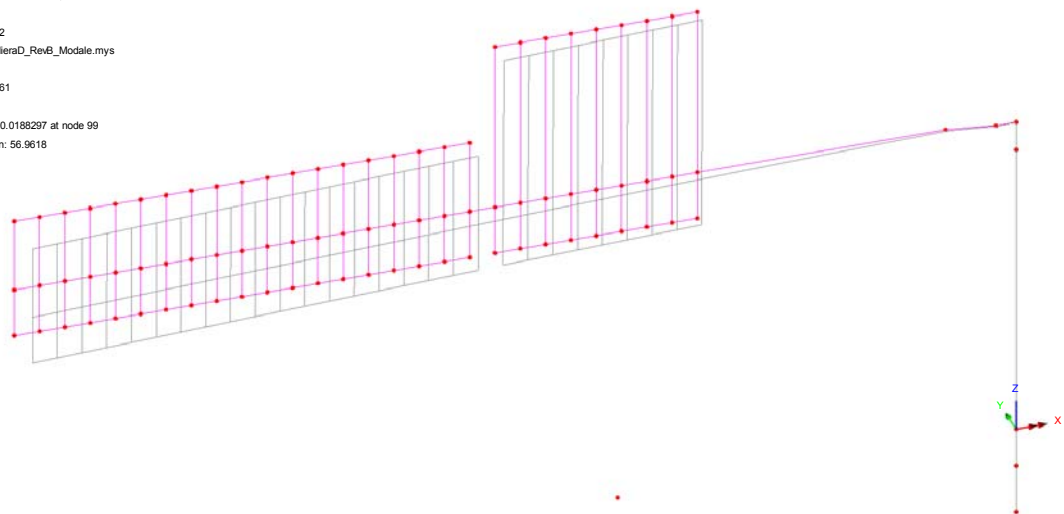
intensità:  $2.033 \text{ kN/m}^2$ . Si considera l'effetto di eccentricità del punto di applicazione richiesto in normativa attraverso l'applicazione del momento di trasporto  $M_{\text{VENTO}2}=57.18 \text{ kNm}$ .



**Fig. 7 – Azioni del vento sulla struttura**

Per la determinazione della frequenza del primo modo di vibrare significativo della struttura, si è condotta, preliminarmente all'analisi delle azioni indotte dal vento, l'analisi modale della stessa. Si è ottenuto quanto segue:

Scale: 1: 62.278  
Zoom: 100.0  
Eye: (-0.274742, -0.814429, 0.511098)  
Eigenvalue analysis  
Loadcase: 1:Eigenvalue 2  
Results file: PortaleBandieraD\_Rev0\_Modale.mys  
Eigenvalue: 75.9042  
Natural frequency: 1.38661  
Error norm: 0.135106E-9  
Maximum displacement 0.0188297 at node 99  
Deformation exaggeration: 56.9618



**Fig. 8 – Analisi modale della struttura**

#### 5.2.4 Azioni di Buffeting

Con riferimento a quanto dettagliato nelle norme Britanniche, in particolare nelle BD 94/07, Part 1 (Annesso B), dedicate alla progettazione di strutture minori per uso in ambito autostradale, si è implementato un procedimento di calcolo delle pressioni indotte sulle strutture del portale dal transito di veicoli aventi sagoma alta. Tali sovrappressioni interessano sia i cartelloni, sia le mensola della struttura principale.

La formulazione proposta consente di modellare il profilo di variazione delle sovrappressioni indotte dal transito dei veicolo in funzione della distanza, in altezza, dalla sommità della sagoma del veicolo stesso. Con riferimento ad un veicolo "tipo" le cui dimensioni sono in linea con le produzioni industriali europee, si assume una sagoma avente 4.20 m in altezza e 2.50 m in larghezza.

$$P_d = 600h^{-0.25} - 400 \text{ (N/m}^2\text{)}$$

Dove:

- $P_d$  Differenza di pressione indotta dal transito veicolare, agente in direzione orizzontale sulle superfici investite e in direzione verticale (diretta verso il basso ed agente sullo sbraccio del portale). Veicoli in transito ad una velocità di circa 100 km/h.
- $h$  distanza tra la sommità del veicolo e il punto a quota inferiore delle superfici orizzontali interessate (superficie inferiore della sezione dello sbraccio) oppure: distanza tra la sommità del veicolo e il centro di pressione di ciascuna superficie verticale

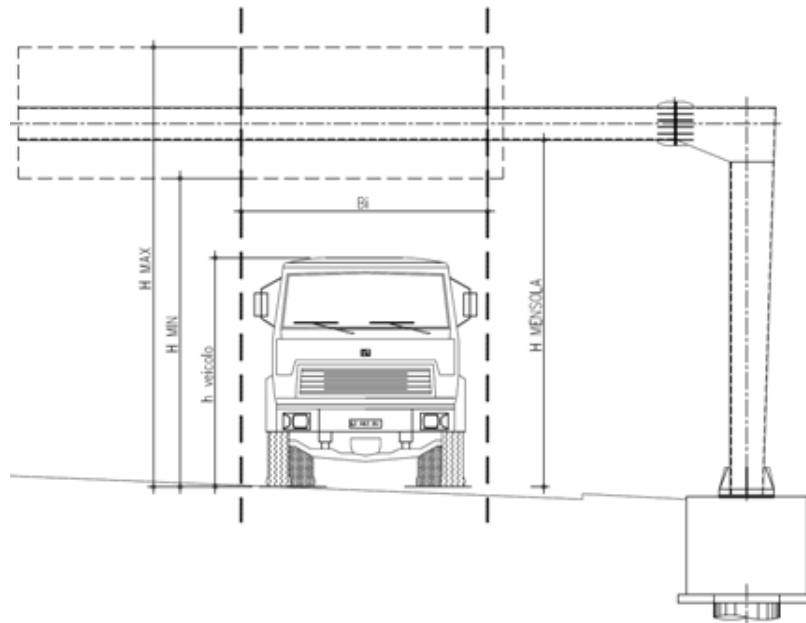
Nota:

Con riferimento alla dimensione delle cartellonistiche ed alla conseguente variabilità spaziale della pressione indotta dal transito veicolare, si è operato, nel seguito, determinando una "larghezza di riferimento  $B_i$ ". Lo scopo perseguito è quello di individuare una porzione di struttura, avente appunto larghezza " $B_i$ ", interessata dalle sovrappressioni indotte dal transito di un veicolo in una certa posizione sulla carreggiata.

Tale larghezza è stata calcolata assumendo la legge di variazione della pressione " $P_d$ " suggerita in normativa, assumendo quale larghezza significativa quella in corrispondenza ad un decadimento pari al 50% della massima pressione registrata alla quota " $H_{MIN}$ ", corrispondente al filo inferiore del cartellone ed immediatamente al di sopra della sagoma del veicolo.

Al fine poi di cogliere al meglio l'effetto della variabilità della pressione con l'altezza, si è discretizzata la superficie del cartellone in porzioni aventi circa 0.90 m in altezza e per ciascuna di esse si è determinato il valore di  $P_d$ , nel centro di pressione.





**Fig. 9 – Azione di Buffeting sulla struttura**

Di seguito si riassumono i risultati ottenuti nelle analisi.

Si evidenzia che la pressione di buffeting agente sui cartelloni assume valore massimo sulla porzione inferiore degli stessi ( $P_{dINF}=133 \text{ N/m}^2$ ) e si annulla in corrispondenza alla quota  $H= 9.26 \text{ m}$  dal piano viabile, coincidente alla distanza  $h=5.06 \text{ m}$  dalla sommità del veicolo.

**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

PROGETTO ESECUTIVO  
Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.: STR0XXX

Rev.: 0

Data: Maggio 2014

Pag.: 33 di 120

**Azione di fatica da Buffeting (High Vehicle Buffeting):**

(British Standards - Part 1 - BD 94/07 - Annex B)

Geometria della struttura di sostegno della segnaletica:

$h_{Veicolo}$ (m)	$H_{MENSOLA}$ (m)	$H_{MIN}$ (m)	$H_{MAX}$ (m)
4.2	6.5	5.8	9.8

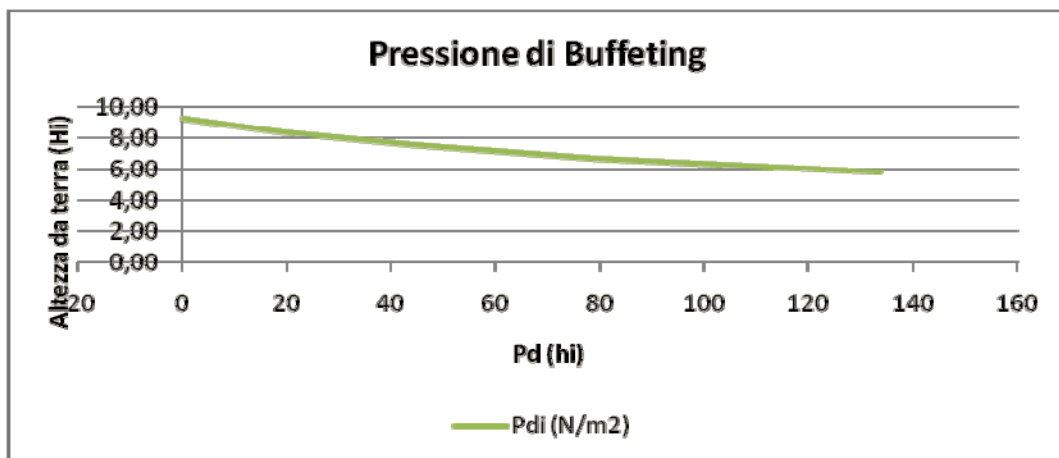
$$P_d = 600 * h^{-0.25} - 400 \quad (N/m^2)$$

Pressione verticale di buffeting sulla mensola:

$H_i$ (m)	$h_i$ (m)	$P_{di}$ ( $N/m^2$ )
6.5	2.3	87

Pressione di buffeting sulla segnaletica:

	$H_i$ (m)	$h_i$ (m)	$P_{di}$ ( $N/m^2$ )	$B_i$ (m)
$H_{MIN}$	5.80	1.60	133	
$h_1$	6.67	2.47	79	
$h_2$	7.53	3.33	44	6.9
$h_3$	8.40	4.20	19	
$H_{MAX\_D}$	9.26	5.06	0	
$H_{MAX\_BUFF}$	9.26	5.06	0.00	



**Fig. 1.10 – Variazione della pressione di buffeting con la quota**

**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

PROGETTO ESECUTIVO  
Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.: STR0XXX

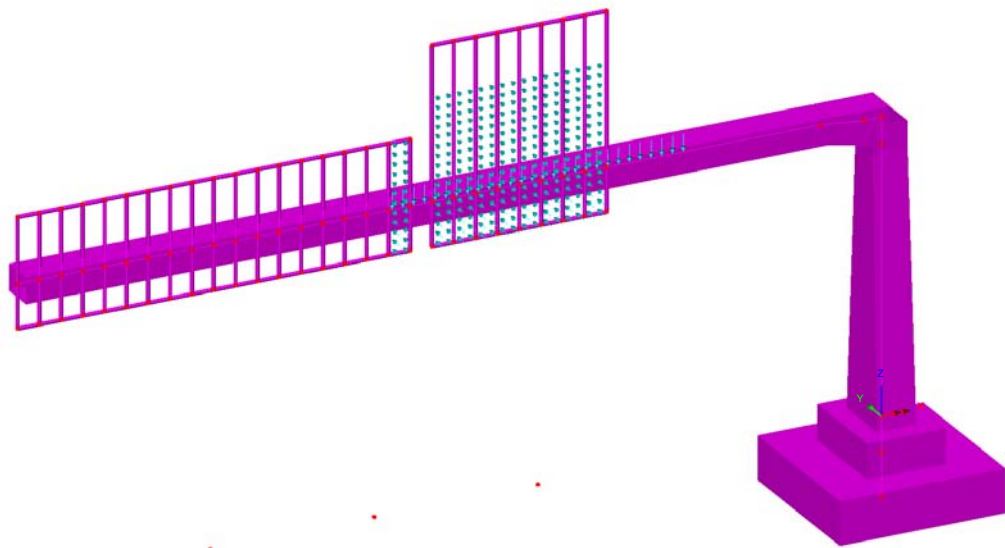
Rev.: 0

Data: Maggio 2014

Pag.: 34 di 120

In mancanza di dati specifici relativi al volume di traffico pesante transitante sul tratto autostradale in oggetto, la medesima normativa suggerisce, cautelativamente, di assumere un numero di transiti pari a 7000 veicoli/giorno per ciascuna carreggiata, suddivisi tra le singole corsie secondo la tabella seguente:

Tipo di autostrada	Fattori di corsia, $F_i$			
	Corsia 1	Corsia 2	Corsia 3	Corsia 4
2 corsie	0.7	0.3	-	-
3 corsie	0.6	0.4	0	-
4 corsie	0.4	0.4	0.2	0



**Fig. 11 – Azione di Buffeting - Corsia 1**

**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

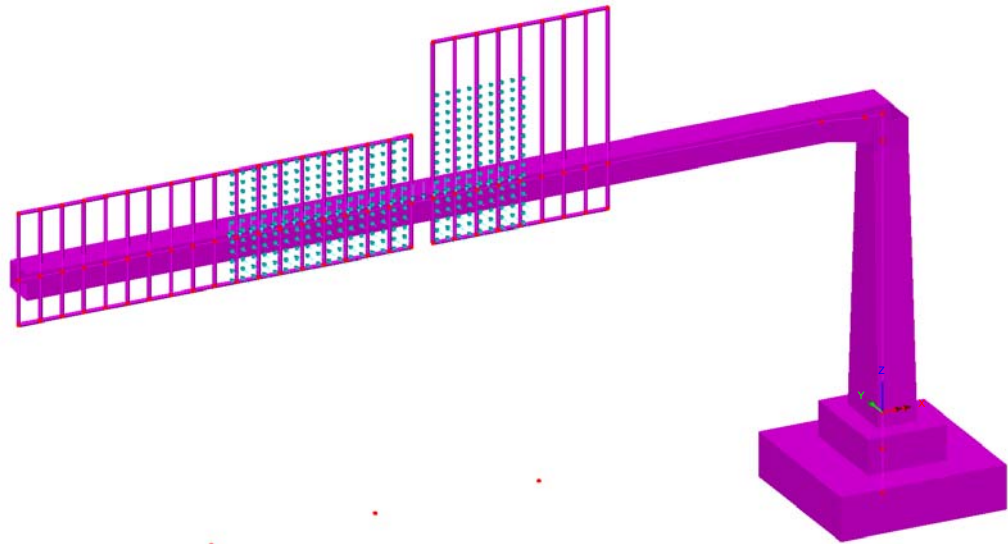
PROGETTO ESECUTIVO  
Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.: STR0XXX

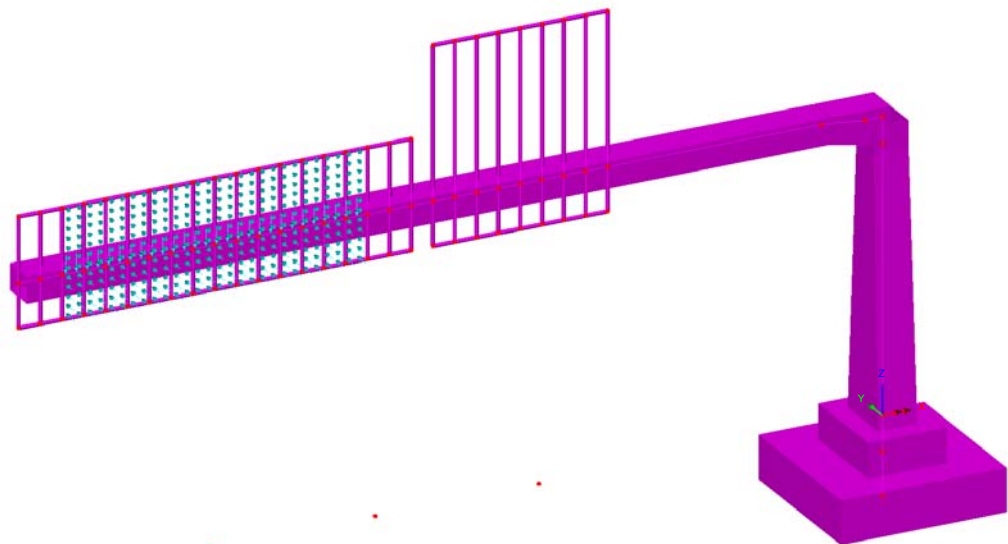
Rev.: 0

Data: Maggio 2014

Pag.: 35 di 120



**Fig. 12 – Azione di Buffeting - Corsia 2**



**Fig. 13 – Azione di Buffeting - Corsia 3**

### 5.2.5 Carico da neve

Il carico da neve è stato determinato in aderenza a quanto disposto nelle NTC 2008, nel capitolo 3.4.

Il valore di progetto del carico da neve sulle coperture è valutato secondo la seguente formula:

$$q_s = \mu_i q_{sk} C_E C_T$$

dove:

- $q_s$  carico da neve sulla copertuta
- $\mu_i=0.80$  coefficiente di forma della copertura
- $q_{sk}=1.50$  kPa valore caratteristico di riferimento del carico da neve al suolo
- $C_E=1.00$  coefficiente di esposizione
- $C_t=1.00$  coefficiente termico

Si ottiene:

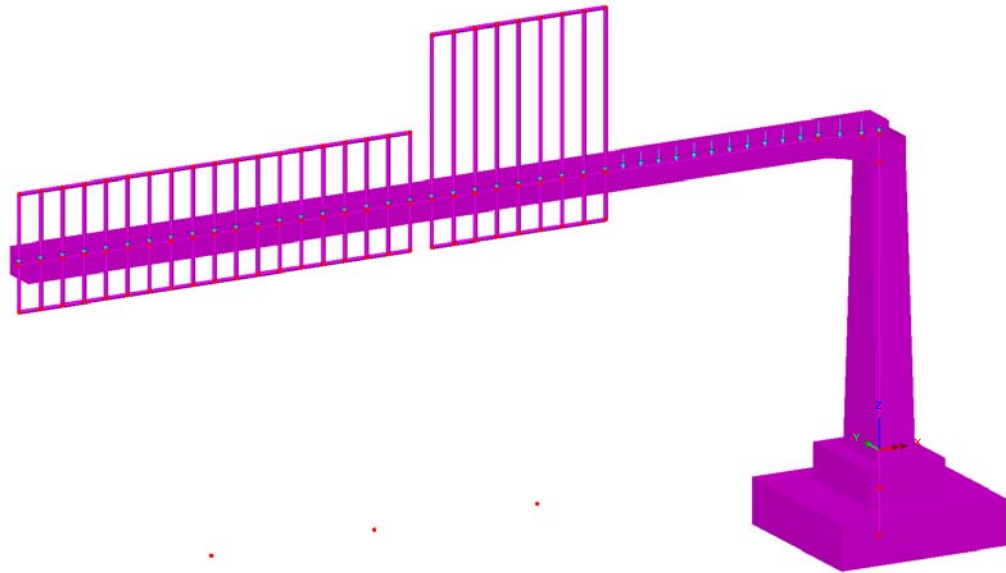
$$q_s = 1.20 \text{ kN} / \text{m}^2$$

Per la quantificazione del carico da neve si è adottato il valore  $q_{sk}$  relativo alla zona geografica 1, alla quota di 200 m.s.l.m.m.

Tale azione è applicata alla struttura quale carico lineare uniformemente distribuito agente per l'intero sviluppo della mensola.

La larghezza di applicazione del carico coincide con la larghezza della sezione metallica, pari a 0.80m. Si applica quindi alla struttura un carico da neve di intensità:

$$q_s = 1.20 \times 0.80 = 0.96 \text{ kN} / \text{m}$$



**Fig. 14 – Carico da neve**

### 5.2.6 Temperatura

La differenza di temperatura viene omessa dalle analisi seguenti in quanto, in relazione alla struttura del portale, avente schema di vincolo isostatico, non ne conseguono sollecitazioni significative ai fini del dimensionamento strutturale.

### 5.2.7 Azione sismica ( $E_k$ )

L'azione sismica è stata definita in ottemperanza alle Norme tecniche per le costruzioni emanate con Decreto Ministeriale del 14 gennaio 2008.

A monte della caratterizzazione sismica, funzione del sito di ubicazione dell'opera, vanno definiti i parametri in relazione alle prestazioni statiche da raggiungere.

Definizione dei parametri progettuali funzione delle caratteristiche dell'opera.

Vita nominale dell'opera:  $V_N = 50$  anni

Classe d'uso (Norme Tecniche, Par. 2.4.2 – rif. V. Appendice Nazionale UNI-EN-1998 eurocodice 8 – parte 2)

Classe d'uso: **II** associato alla classe d'uso  $C_U = 1.0$  (Tab 2.4.II - N.T.C.)

In base ai parametri sopra definiti si calcola il periodo di riferimento per l'azione sismica:

$$V_R = V_N C_U = 50 \times 1.00 = 50$$

Definizione dell'azione sismica di progetto per lo stato limite di salvaguardia della vita (SLV)

La probabilità di superamento nel periodo di riferimento  $P_{V_R}$  per lo stato limite ultimo considerato è attinto dalla tab. 3.2.I delle norme tecniche:

$$P_{V_R} = 10\%$$

Parametri che dipendono dalla stratigrafia del sottosuolo e dall'orografia del sito:

Categoria di sottosuolo: **D**

Condizioni topografiche: **T1**

Lo spettro di risposta elastico, quale che sia la probabilità di superamento nel periodo di riferimento è dato per la componente orizzontale

$$0 \leq T < T_B \quad S_e(T) = a_g S \eta F_o \left[ \frac{T}{T_B} + \frac{1}{\eta F_o} \left( 1 - \frac{T}{T_B} \right) \right]$$

$$T_B \leq T < T_C \quad S_e(T) = a_g S \eta F_o$$

$$T_C \leq T < T_D \quad S_e(T) = a_g S \eta F_o \left( \frac{T_C}{T} \right)$$

$$T_D \leq T \quad S_e(T) = a_g S \eta F_o \left( \frac{T_C T_D}{T^2} \right)$$

**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

PROGETTO ESECUTIVO  
Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.: STR0XXX

Rev.: 0

Data: Maggio 2014

Pag.: 39 di 120

Con

T periodo proprio di vibrazione della struttura  
S tiene conto della categoria del sottosuolo e delle condizioni topografiche  
 $\eta$  parametro che modifica lo spettro elastico per coeff. di smorzamento  $\xi$  differenti da 5%  $\eta = [10/(5+\xi)]^{0.5} \geq 0.55$

$F_0$  è il fattore di amplificazione spettrale

$T_C$  periodo di vibrazione corrispondente all'inizio del tratto a velocità costante

$$T_C = C_C T_C^*$$

$T_B$  periodo di vibrazione corrispondente all'inizio del tratto ad accelerazione costante

$$T_B = T_C / 3$$

$T_D$  periodo di vibrazione corrispondente all'inizio del tratto a spostamento costante (espresso in secondi)

$$T_D = 4.0 a_g / g + 1.6$$

Lo spettro di risposta elastico per la componente verticale è dato:

$$0 \leq T < T_B \quad S_{ev}(T) = a_g S \eta F_v \left[ \frac{T}{T_B} + \frac{1}{\eta F_v} \left( 1 - \frac{T}{T_B} \right) \right]$$

$$T_B \leq T < T_C \quad S_e(T) = a_g S \eta F_v$$

$$T_C \leq T < T_D \quad S_e(T) = a_g S \eta F_v \left( \frac{T_C}{T} \right)$$

$$T_D \leq T \quad S_e(T) = a_g S \eta F_v \left( \frac{T_C T_D}{T^2} \right)$$

$F_v$  è il fattore di amplificazione spettrale massima, in termini di accelerazione orizzontale massima del terreno  $a_g$  su sito di riferimento orizzontale, ed è dato dalla seguente relazione

$$F_v = 1.35 F_0 \left( \frac{a_g}{g} \right)^{0.5}$$

Mentre, i valori di  $a_g$ ,  $F_0$ ,  $S$  ed  $\eta$ , sono quelli definiti sopra per lo spettro in accelerazione della componente orizzontale, per le categorie di sottosuolo A, B, C, D ed E si hanno:



**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

PROGETTO ESECUTIVO  
Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.:	STR0XXX
Rev.:	0
Data:	Maggio 2014
Pag.:	40 di 120

$$S_S = 1.0; T_B = 0.05 \text{ s}; T_C = 0.15 \text{ s e } T_D = 1.0 \text{ s.}$$

Per tener conto dell'orografia del sito si adotta un coeff. topografico  $S_T = 1$  (come per la componente orizzontale)

Gli spettri di stato limite ultimo sono stati ottenuti da quelli elastici, visti precedentemente, ponendo, cautelativamente, il fattore di struttura  $q = 1$ .

Premettendo che, a valle dei risultati ottenuti per una serie di portali oggetto di analisi, le sollecitazioni sismiche sono risultate non dimensionanti con ampio margine per strutture di questa tipologia e, in relazione alla natura tipologica dei portali in studio che non consente l'assunzione di parametri sismici tipici di un luogo fisico, si esplicita nel seguito e con il mero fine di completezza, l'analisi sismica di una struttura ubicata nel comune di Crespellano (Bo).

Di seguito si riportano i parametri di riferimento ed i grafici per gli spettri di risposta in accelerazione:

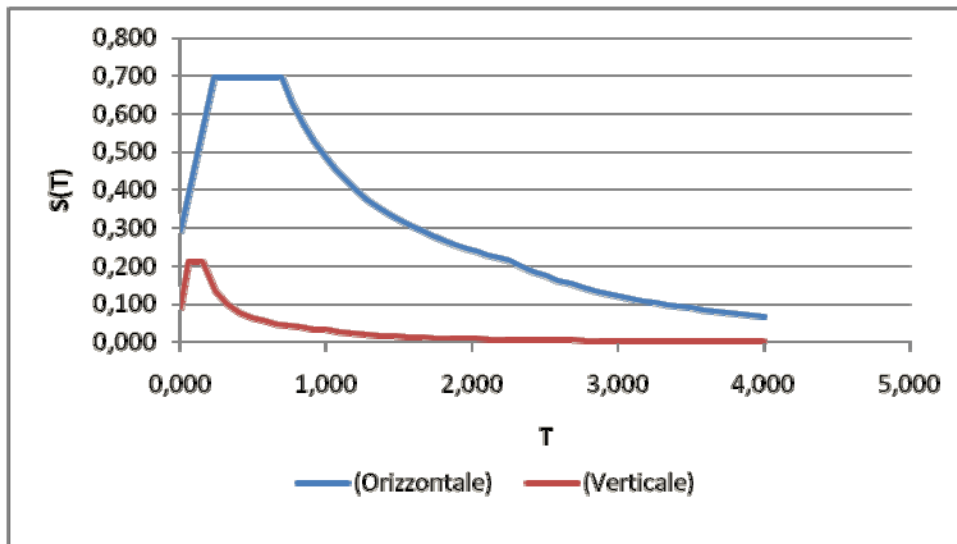
Componente orizzontale:

Parametri indipendenti - SLV		Parametri dipendenti	
$a_0$ (g)	0.163	S	1.8
$F_0$	2.37	$\eta$	1
$T_C^*$ (sec)	0.307	$T_B$ (sec)	0.231
$S_S$	1.8	$T_C$ (sec)	0.693
$T_C$	2.256	$T_D$ (sec)	2.252
$S_T$	1		
q	1		

Componente verticale:

Parametri indipendenti - SLV		Parametri dipendenti	
$a_{0V}$ (g)	0.089	$F_V$	1.292
$S_S$	1	S	1
$S_T$	1	$\eta$	1
q	1		
$T_B$ (sec)	0.05		
$T_C$ (sec)	0.15		
$T_D$ (sec)	1		

**Spettro di progetto della componente orizzontale e verticale:**



Il calcolo delle caratteristiche della sollecitazione interna è stato eseguito con un'analisi modale con spettro di risposta, considerando l'azione del sisma lungo tre direzioni ortogonali tra loro, così definite:

- Direzione X: la direzione ortogonale all'asse tracciato viene chiamata convenzionalmente direzione "trasversale"
- Direzione Y: la direzione parallela all'asse tracciato viene chiamata convenzionalmente direzione "longitudinale";
- Direzione Z: direzione verticale

Per la combinazione delle caratteristiche della sollecitazione interna è stato utilizzato il metodo CQC.

**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

PROGETTO ESECUTIVO  
Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.: STR0XXX

Rev.: 0

Data: Maggio 2014

Pag.: 42 di 120

## 6. COMBINAZIONI DI CARICO

Ai fini delle verifiche agli stati limite le azioni applicate alla struttura sono state considerate secondo le seguenti combinazioni:

### 6.1 Combinazioni per gli S.L.U.

Combinazione fondamentale utilizzata per gli stati limite ultimi (SLU)

$$\gamma_{G1} \cdot G_1 + \gamma_{G2} \cdot G_2 + \gamma_{Q1} \cdot Q_{k1} + \gamma_{Q2} \cdot \psi_{02} \cdot Q_{k2} + \gamma_{Q3} \cdot \psi_{03} \cdot Q_{k3} + \dots$$

Combinazione sismica impiegata per gli stati limite (SLV)

$$E + G_1 + G_2 + \sum_j \psi_{2j} Q_{kj} \quad (\text{nel caso in esame si pone } \psi_{2j} = 0)$$

dove:

- $G_k$  è il valore caratteristico delle azioni permanenti;
- $E$  è l'azione del sisma per lo stato limite considerato;
- $Q_k$  è il valore caratteristico delle azioni variabili;
- $\gamma_G$  e  $\gamma_Q$  sono i coefficienti parziali delle azioni per gli SLU;
- $\psi_0, \psi_2$  sono i coefficienti di combinazione delle azioni variabili.

I valori, considerati per i coefficienti parziali di sicurezza, sono riportati nella tabella 7.1.1, mentre, i valori dei coefficienti di combinazione per le azioni variabili sono riportati nella tabella 7.1.2

		Coefficiente $\gamma_F$	EQU	A1 STR	A2 GEO
Carichi permanenti	favorevoli	$\gamma_{G1}$	0,9	1,0	1,0
	sfavorevoli		1,1	1,3	1,0
Carichi permanenti non strutturali <sup>(1)</sup>	favorevoli	$\gamma_{G2}$	0,0	0,0	0,0
	sfavorevoli		1,5	1,5	1,3
Carichi variabili	favorevoli	$\gamma_{Qi}$	0,0	0,0	0,0
	sfavorevoli		1,5	1,5	1,3

<sup>(1)</sup>Nel caso in cui i carichi permanenti non strutturali (ad es. carichi permanenti portati) siano compiutamente definiti si potranno adottare per essi gli stessi coefficienti validi per le azioni permanenti.

Fig. 15 – Coefficienti parziali di sicurezza per le combinazioni di carico agli SLU

Categoria/Azione variabile	$\Psi_{0j}$	$\Psi_{1j}$	$\Psi_{2j}$
Categoria A Ambienti ad uso residenziale	0,7	0,5	0,3
Categoria B Uffici	0,7	0,5	0,3
Categoria C Ambienti suscettibili di affollamento	0,7	0,7	0,6
Categoria D Ambienti ad uso commerciale	0,7	0,7	0,6
Categoria E Biblioteche, archivi, magazzini e ambienti ad uso industriale	1,0	0,9	0,8
Categoria F Rimesse e parcheggi (per autoveicoli di peso $\leq 30$ kN)	0,7	0,7	0,6
Categoria G Rimesse e parcheggi (per autoveicoli di peso $> 30$ kN)	0,7	0,5	0,3
Categoria H Coperture	0,0	0,0	0,0
Vento	0,6	0,2	0,0
Neve (a quota $\leq 1000$ m s.l.m.)	0,5	0,2	0,0
Neve (a quota $> 1000$ m s.l.m.)	0,7	0,5	0,2
Variazioni termiche	0,6	0,5	0,0

**Fig. 16 - Coefficienti  $\Psi_0$ ,  $\Psi_1$ ,  $\Psi_2$  per le azioni variabili**

## 6.2 Combinazioni per gli S.L.E.

In generale le verifiche per gli stati limite d'esercizio sono state eseguite considerando:

- *Combinazione caratteristica rara*

$$G_1 + G_2 + Q_{k1} + \Psi_{02} \cdot Q_{k2} + \Psi_{03} \cdot Q_{k3} + \dots$$

- *Combinazione frequente*

$$G_1 + G_2 + \Psi_{11} \cdot Q_{k1} + \Psi_{12} \cdot Q_{k2} + \Psi_{13} \cdot Q_{k3} + \dots$$

- *Combinazione quasi permanente*

$$G_1 + G_2 + \Psi_{21} \cdot Q_{k1} + \Psi_{22} \cdot Q_{k2} + \Psi_{23} \cdot Q_{k3} + \dots$$

I coefficienti  $\Psi_{ik}$  sono stati assunti in accordo ai valori riportati nella tabella 7.1.2 della presente relazione (rif. Tab 2.6.1 delle norme tecniche per le costruzioni - D.M. 14/01/08).

**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

PROGETTO ESECUTIVO  
Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.:	STR0XXX
Rev.:	0
Data:	Maggio 2014
Pag.:	44 di 120

## 7. ANALISI STRUTTURALE

### 7.1 Generalità

Come anticipato nei capitoli precedenti, l'analisi strutturale riportata di seguito riguarda il portale a bandiera "Tipo D", avente lunghezza dello sbraccio metallico  $L_B = 19.95$  m, misurata a partire dalla linea d'asse del montante. Il compito dell'opera è quello di offrire il supporto alla segnaletica stradale.

Per il calcolo delle caratteristiche di sollecitazione interna nella struttura per effetto dei carichi verticali ed orizzontali, si è implementato un modello di calcolo spaziale (vedi figura seguente) risolto con il metodo agli elementi finiti.

Il suddetto modello è costituito da elementi frame a sei g.d.l che schematizzano sia le aste che costituiscono la struttura principale del portale, sia gli elementi che simulano il plinto di fondazione.

Agli elementi è assegnata la reale sezione resistente, tenendo conto della variabilità presente in prossimità del nodo (lato mensola) e della variabilità della colonna montante.

In dettaglio si evidenziano le seguenti misure significative di carpenteria:

- Sezione della mensola (concio di estremità)      0.8 x 0.6 x 0.015 m (BxHxs)
- Sezione della mensola (concio di nodo)          0.8 x 0.6 x 0.020 m (BxHxs)
- Sezione di testa del montante                    0.8 x 0.8 x 0.020 m (BxHxs)
- Sezione di base del montante                    1.4 x 0.9 x 0.020 m (BxHxs)

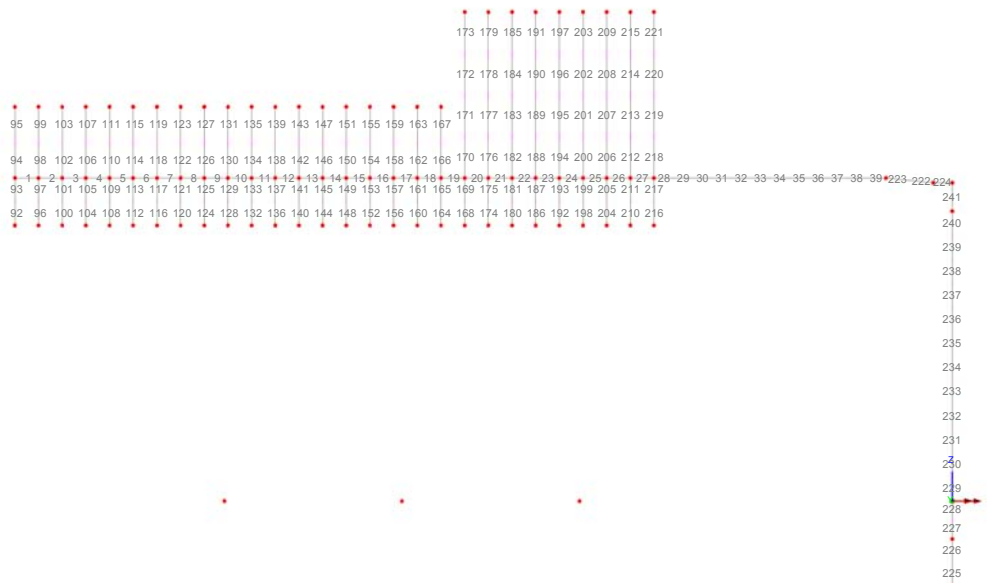


Fig. 17 – Modello di calcolo FEM - numerazione degli elementi

**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

PROGETTO ESECUTIVO  
Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.: STR0XXX

Rev.: 0

Data: Maggio 2014

Pag.: 45 di 120

## 7.2 Caratteristiche di sollecitazione elementari

Di seguito si esplicitano le caratteristiche di sollecitazione flettente indotte dalle singole azioni esterne:

### Peso proprio degli elementi strutturali:

Scale: 1: 68.9262

Zoom: 89.7248

Eye: (0.0, -1.0, 0.0)

Linear/dynamic analysis

Loadcase: 2:PortaleBandieraD\_Rev6.mys

Results file: PortaleBandieraD\_Rev6.mys

Diagram entity: Force/Moment - Thick 3D Beam

Diagram component: My

Diagram maximum 651.227E3 at Gauss point 11 of element 224

Diagram minimum -2.83128 at Gauss point 1 of element 1

Diagram scale: 1: 46.0698E-6

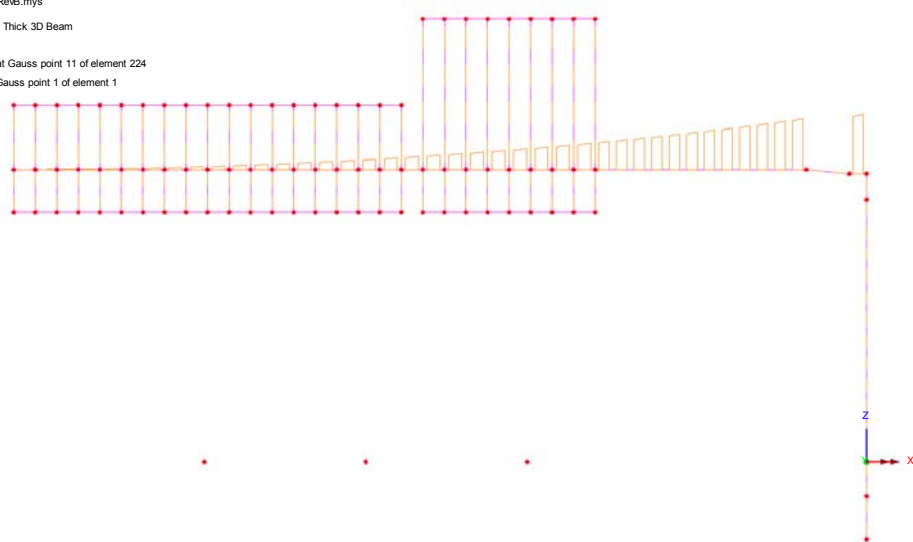


Fig. 18 – My (Local) - Pesi propri

**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

PROGETTO ESECUTIVO  
 Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.: STR0XXX

Rev.: 0

Data: Maggio 2014

Pag.: 46 di 120

Scale: 1: 68.9262  
 Zoom: 89.7248  
 Eye: (0.0, -1.0, 0.0)  
 Linear/dynamic analysis  
 Loadcase: 2:PortaleBandieraD\_Rev6.mys  
 Results file: PortaleBandieraD\_Rev6.mys  
 Diagram entity: Force/Moment - Thick 3D Beam  
 Diagram component: Mz  
 Diagram maximum 651.227E3 at Gauss point 11 of element 241  
 Diagram minimum -204.696 at Gauss point 1 of element 170  
 Diagram scale: 1: 46.0669E-6

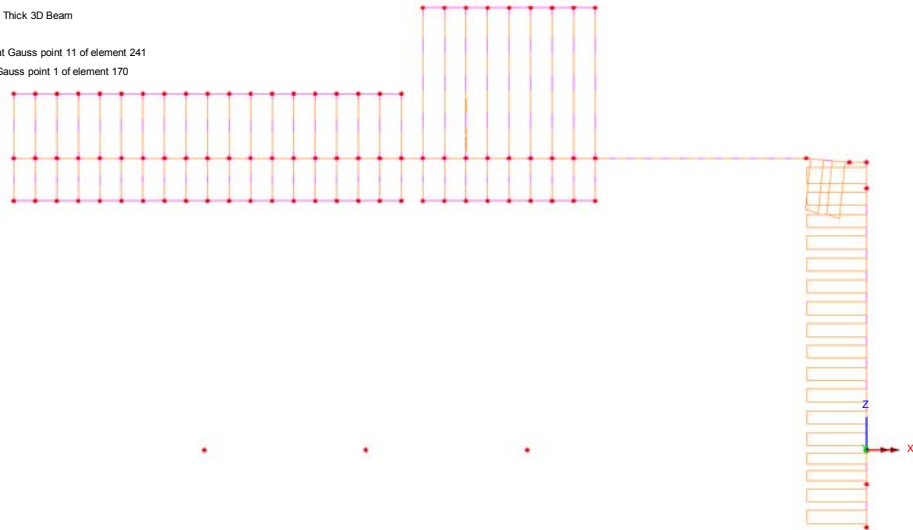


Fig. 19 – Mz (Local) - Pesi propri

Peso permanenti portati:

Scale: 1: 68.9262  
 Zoom: 89.7248  
 Eye: (0.0, -1.0, 0.0)  
 Linear/dynamic analysis  
 Loadcase: 3:PortaleBandieraD\_Rev6.mys  
 Results file: PortaleBandieraD\_Rev6.mys  
 Diagram entity: Force/Moment - Thick 3D Beam  
 Diagram component: My  
 Diagram maximum 321.94E3 at Gauss point 11 of element 224  
 Diagram minimum -1.86361 at Gauss point 1 of element 1  
 Diagram scale: 1: 93.185E-6

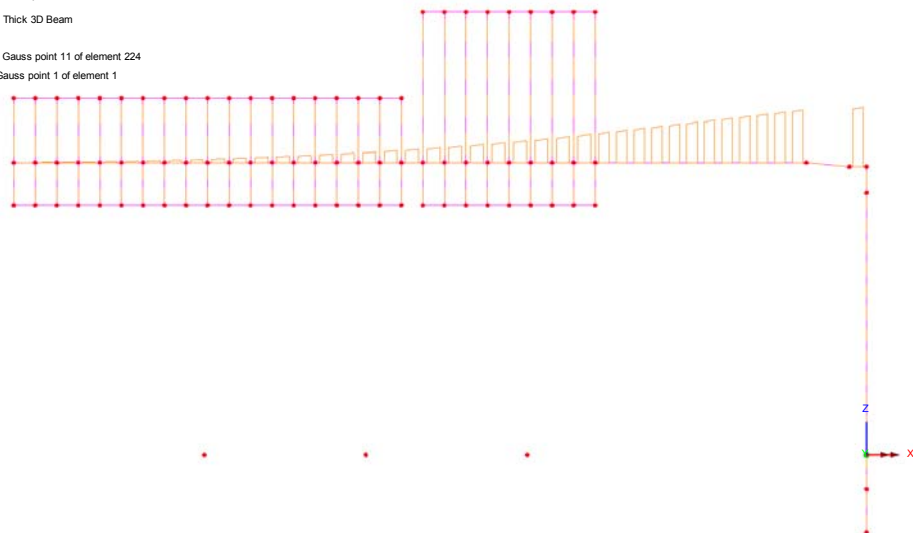


Fig. 20 – My (Local) - Permanenti portati

**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

PROGETTO ESECUTIVO  
Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

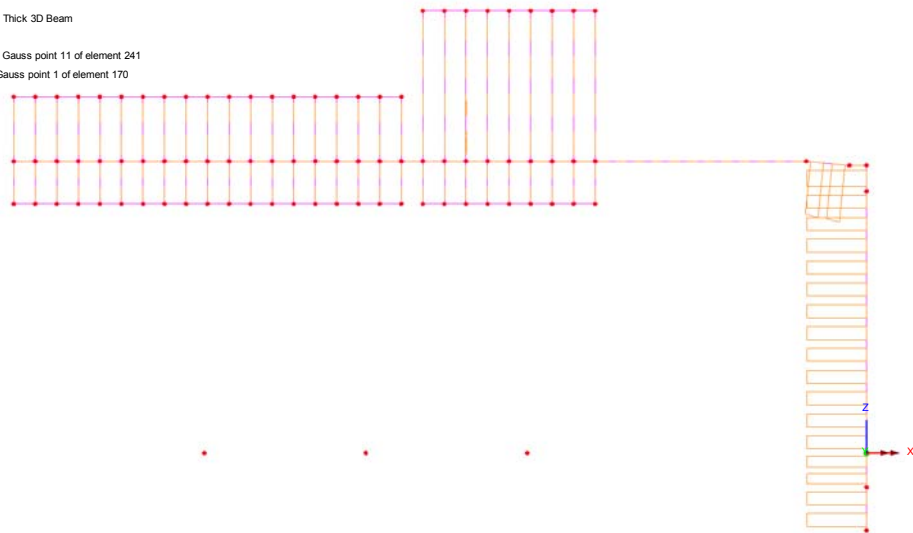
Doc.: STR0XXX

Rev.: 0

Data: Maggio 2014

Pag.: 47 di 120

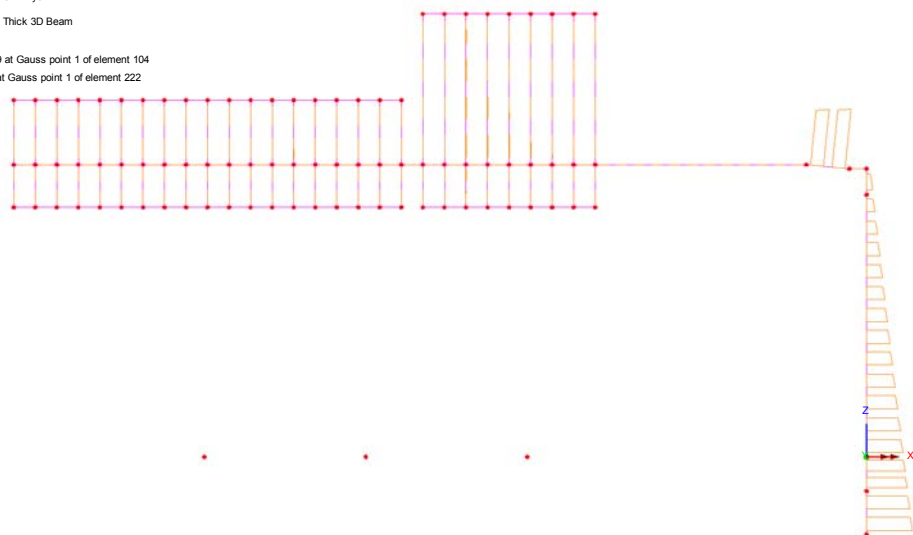
Scale: 1: 68.9262  
Zoom: 89.7248  
Eye: (0.0, -1.0, 0.0)  
Linear/dynamic analysis  
Loadcase: 3:PortaleBandieraD\_RevB.mys  
Results file: PortaleBandieraD\_RevB.mys  
Diagram entity: Force/Moment - Thick 3D Beam  
Diagram component: Mz  
Diagram maximum 321.94E3 at Gauss point 11 of element 241  
Diagram minimum -104.636 at Gauss point 1 of element 170  
Diagram scale: 1: 93.185E-6



**Fig. 21 – Mz (Local) - Permanenti portati**

**Vento:**

Scale: 1: 68.9262  
Zoom: 89.7248  
Eye: (0.0, -1.0, 0.0)  
Linear/dynamic analysis  
Loadcase: 4:PortaleBandieraD\_RevB.mys  
Results file: PortaleBandieraD\_RevB.mys  
Diagram entity: Force/Moment - Thick 3D Beam  
Diagram component: My  
Diagram maximum 0.446335E-9 at Gauss point 1 of element 104  
Diagram minimum -1.10693E6 at Gauss point 1 of element 222  
Diagram scale: 1: 27.1019E-6



**Fig. 22 – My (Local) - Vento**



**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

PROGETTO ESECUTIVO  
 Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

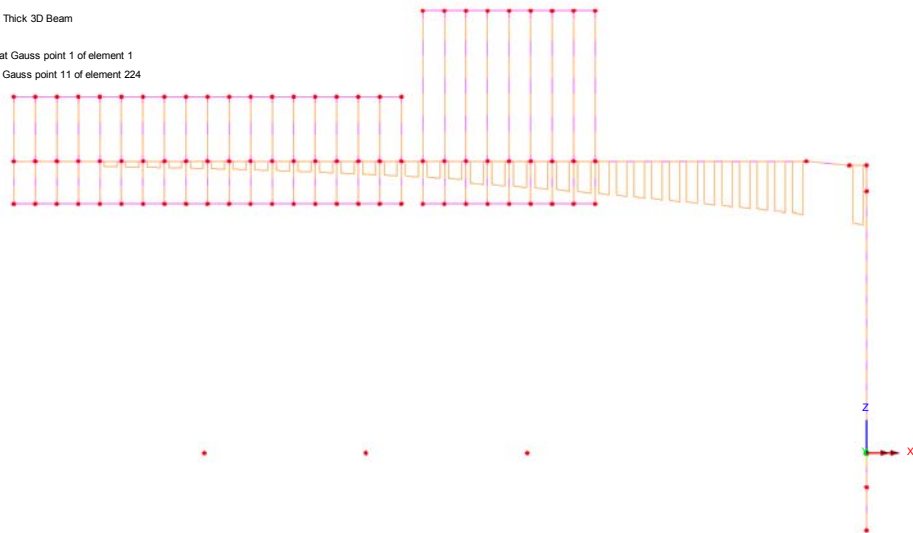
Doc.: STR0XXX

Rev.: 0

Data: Maggio 2014

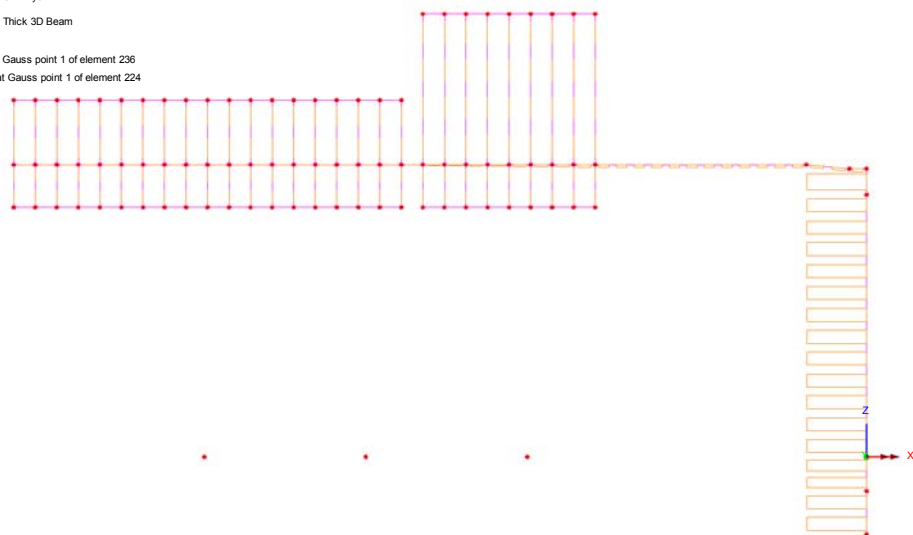
Pag.: 48 di 120

Scale: 1: 68.9262  
 Zoom: 89.7248  
 Eye: (0.0, -1.0, 0.0)  
 Linear/dynamic analysis  
 Loadcase: 4:PortaleBandieraD\_RevB.mys  
 Results file: PortaleBandieraD\_RevB.mys  
 Diagram entity: Force/Moment - Thick 3D Beam  
 Diagram component: Mz  
 Diagram maximum 48.4289E-9 at Gauss point 1 of element 1  
 Diagram minimum -1.1404E6 at Gauss point 11 of element 224  
 Diagram scale: 1: 26.3067E-6



**Fig. 23 – Mz (Local) - Vento**

Scale: 1: 68.9262  
 Zoom: 89.7248  
 Eye: (0.0, -1.0, 0.0)  
 Linear/dynamic analysis  
 Loadcase: 4:PortaleBandieraD\_RevB.mys  
 Results file: PortaleBandieraD\_RevB.mys  
 Diagram entity: Force/Moment - Thick 3D Beam  
 Diagram component: Mx  
 Diagram maximum 1.1404E6 at Gauss point 1 of element 236  
 Diagram minimum -65.0403E3 at Gauss point 1 of element 224  
 Diagram scale: 1: 26.3067E-6



**Fig. 24 – Mx - Torcente (Local) - Vento**

Neve:

**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

PROGETTO ESECUTIVO  
Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.: STR0XXX

Rev.: 0

Data: Maggio 2014

Pag.: 49 di 120

Scale: 1: 68.9262

Zoom: 89.7248

Eye: (0.0, -1.0, 0.0)

Linear/dynamic analysis

Loadcase: 5:PortaleBandieraD\_Rev6.mys

Results file: PortaleBandieraD\_Rev6.mys

Diagram entity: Force/Moment - Thick 3D Beam

Diagram component: My

Diagram maximum 188.184E3 at Gauss point 11 of element 224

Diagram minimum -0.892057 at Gauss point 1 of element 1

Diagram scale: 1: 0.159419E-3

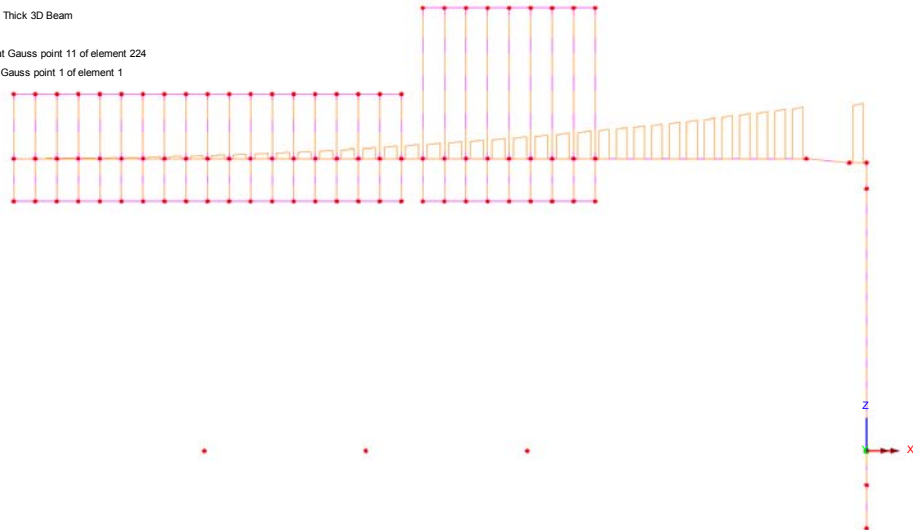


Fig. 25 – My (Local) - Neve

Scale: 1: 68.9262

Zoom: 89.7248

Eye: (0.0, -1.0, 0.0)

Linear/dynamic analysis

Loadcase: 5:PortaleBandieraD\_Rev6.mys

Results file: PortaleBandieraD\_Rev6.mys

Diagram entity: Force/Moment - Thick 3D Beam

Diagram component: Mz

Diagram maximum 188.184E3 at Gauss point 11 of element 241

Diagram minimum -62.1247 at Gauss point 1 of element 170

Diagram scale: 1: 0.159419E-3

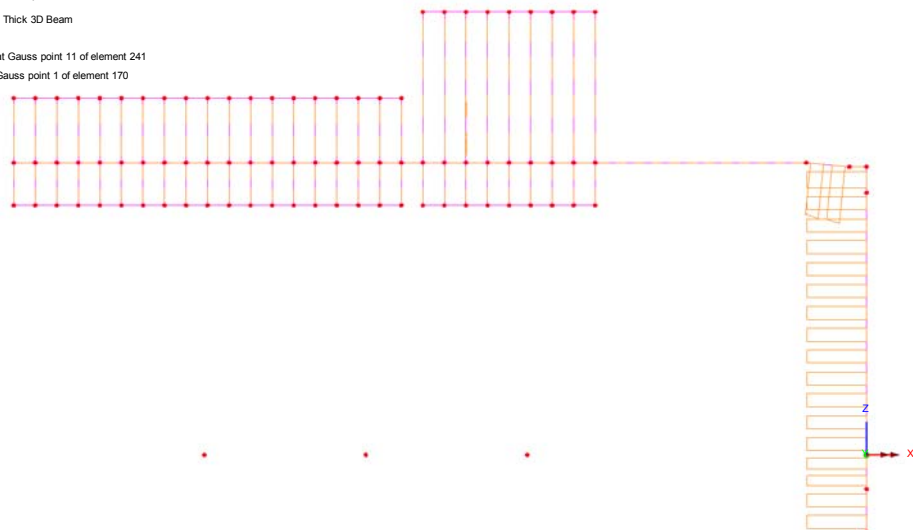


Fig. 26 – Mz (Local) - Neve

**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

PROGETTO ESECUTIVO  
 Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.: STR0XXX

Rev.: 0

Data: Maggio 2014

Pag.: 50 di 120

Buffeting L1:

Scale: 1: 68.9262  
 Zoom: 89.7248  
 Eye: (0.0, -1.0, 0.0)  
 Linear/dynamic analysis  
 Loadcase: 6:PortaleBandieraD\_Rev6.mys  
 Results file: PortaleBandieraD\_Rev6.mys  
 Diagram entity: Force/Moment - Thick 3D Beam  
 Diagram component: My  
 Diagram maximum 3.81465E3 at Gauss point 11 of element 224  
 Diagram minimum -6.98997E3 at Gauss point 1 of element 225  
 Diagram scale: 1: 4.29186E-3

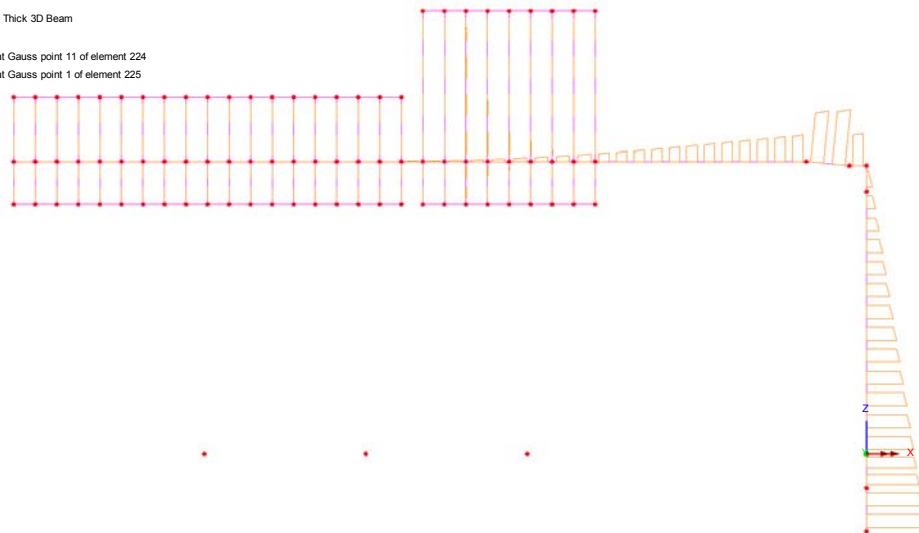


Fig. 27 – My (Local) - Buffeting L1

Scale: 1: 68.9262  
 Zoom: 89.7248  
 Eye: (0.0, -1.0, 0.0)  
 Linear/dynamic analysis  
 Loadcase: 6:PortaleBandieraD\_Rev6.mys  
 Results file: PortaleBandieraD\_Rev6.mys  
 Diagram entity: Force/Moment - Thick 3D Beam  
 Diagram component: Mz  
 Diagram maximum 3.81465E3 at Gauss point 11 of element 241  
 Diagram minimum -6.89709E3 at Gauss point 11 of element 224  
 Diagram scale: 1: 4.34966E-3

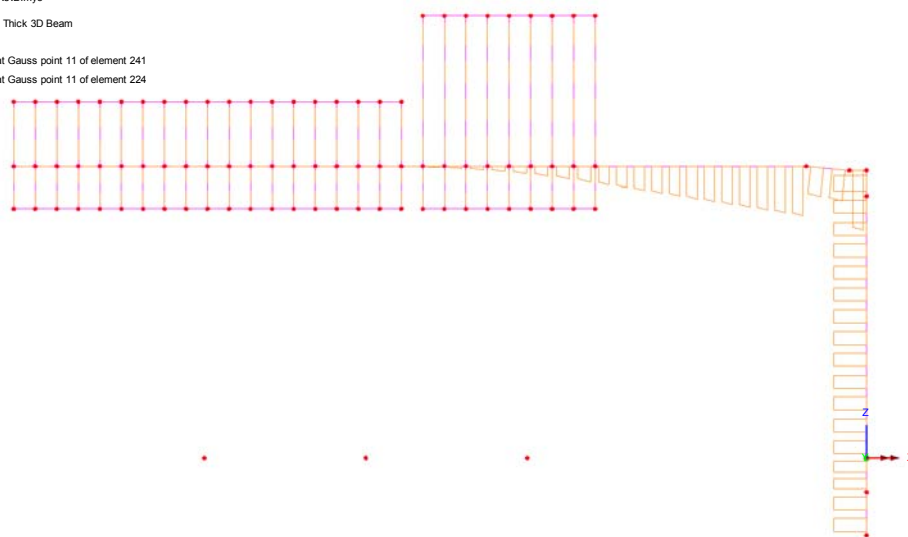


Fig. 28 – Mz (Local) - Buffeting L1

**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

PROGETTO ESECUTIVO  
 Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.: STR0XXX

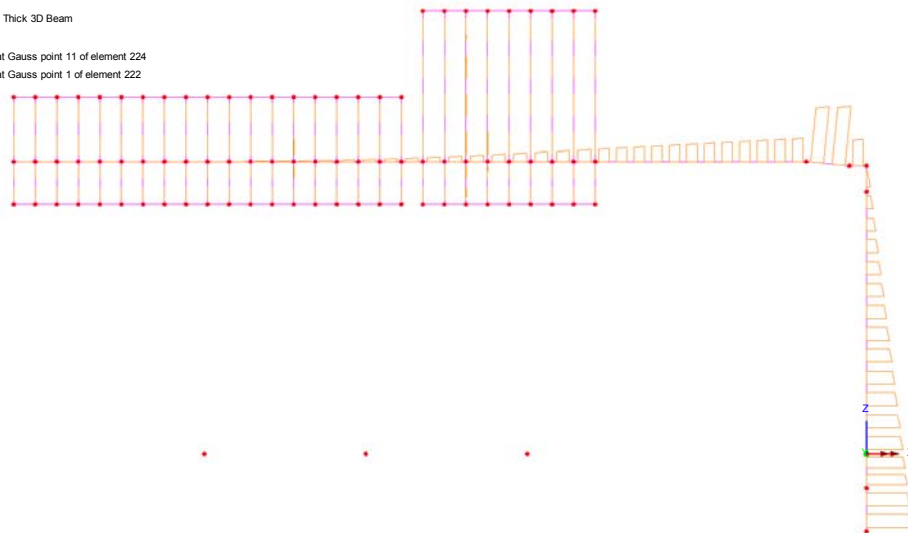
Rev.: 0

Data: Maggio 2014

Pag.: 51 di 120

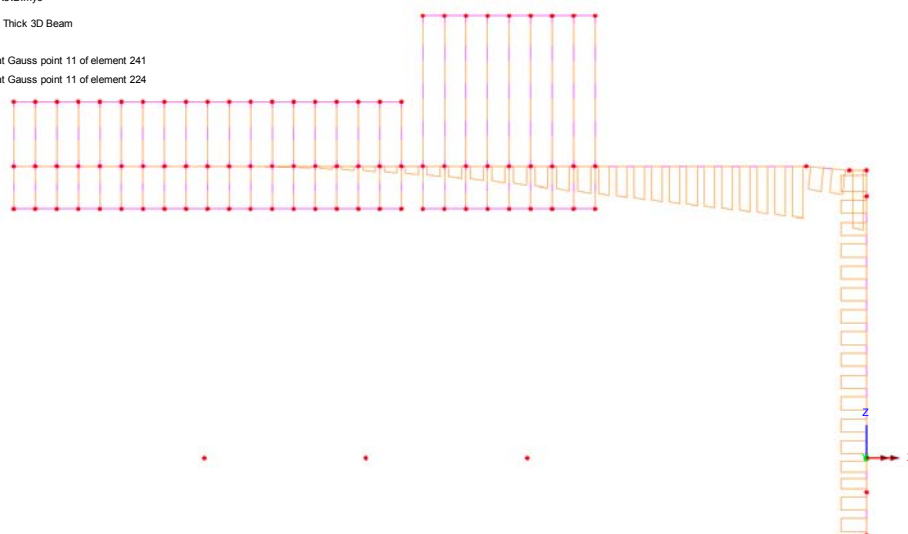
Buffeting L2:

Scale: 1: 68.9262  
 Zoom: 89.7248  
 Eye: (0.0, -1.0, 0.0)  
 Linear/dynamic analysis  
 Loadcase: 47:PortaleBandieraD\_RevB.mys  
 Results file: PortaleBandieraD\_RevB.mys  
 Diagram entity: Force/Moment - Thick 3D Beam  
 Diagram component: My  
 Diagram maximum 5.63115E3 at Gauss point 11 of element 224  
 Diagram minimum -12.5963E3 at Gauss point 1 of element 222  
 Diagram scale: 1: 2.38164E-3



**Fig. 29 – My (Local) - Buffeting L2**

Scale: 1: 68.9262  
 Zoom: 89.7248  
 Eye: (0.0, -1.0, 0.0)  
 Linear/dynamic analysis  
 Loadcase: 47:PortaleBandieraD\_RevB.mys  
 Results file: PortaleBandieraD\_RevB.mys  
 Diagram entity: Force/Moment - Thick 3D Beam  
 Diagram component: Mz  
 Diagram maximum 5.63115E3 at Gauss point 11 of element 241  
 Diagram minimum -13.0955E3 at Gauss point 11 of element 224  
 Diagram scale: 1: 2.29086E-3



**Fig. 30 – Mz (Local) - Buffeting L2**

**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

PROGETTO ESECUTIVO  
 Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.: STR0XXX

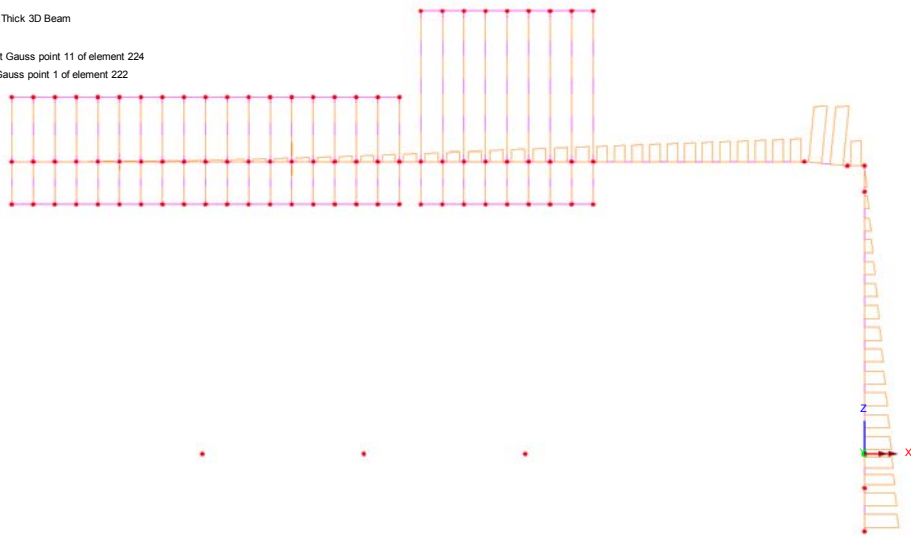
Rev.: 0

Data: Maggio 2014

Pag.: 52 di 120

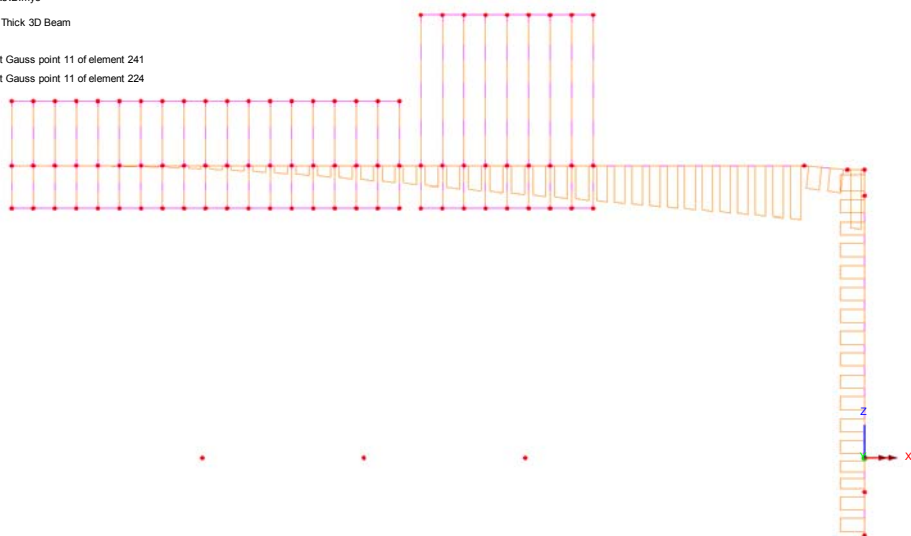
Buffeting L3:

Scale: 1: 68.9262  
 Zoom: 89.7248  
 Eye: (0.0, -1.0, 0.0)  
 Linear/dynamic analysis  
 Loadcase: 48:PortaleBandieraD\_Rev6.mys  
 Results file: PortaleBandieraD\_Rev6.mys  
 Diagram entity: Force/Moment - Thick 3D Beam  
 Diagram component: My  
 Diagram maximum 7.44765E3 at Gauss point 11 of element 224  
 Diagram minimum -17.75E3 at Gauss point 1 of element 222  
 Diagram scale: 1: 1.69014E-3



**Fig. 31 – My (Local) - Buffeting L3**

Scale: 1: 68.9262  
 Zoom: 89.7248  
 Eye: (0.0, -1.0, 0.0)  
 Linear/dynamic analysis  
 Loadcase: 48:PortaleBandieraD\_Rev6.mys  
 Results file: PortaleBandieraD\_Rev6.mys  
 Diagram entity: Force/Moment - Thick 3D Beam  
 Diagram component: Mz  
 Diagram maximum 7.44765E3 at Gauss point 11 of element 241  
 Diagram minimum -18.3097E3 at Gauss point 11 of element 224  
 Diagram scale: 1: 1.63848E-3



**Fig. 32 – Mz (Local) - Buffeting L3**

Doc.:	STR0XXX
Rev.:	0
Data:	Maggio 2014
Pag.:	53 di 120

### 7.3 Involuppo delle caratteristiche di sollecitazione

Di seguito si esplicitano gli involuppi delle caratteristiche di sollecitazione ottenuti dall'azione combinata delle azioni esterne elementari:

#### 7.3.1 Enve SLU - A1

##### Involuppo agli SLU - A1 (STR):

Scale: 1: 68.9262  
Zoom: 89.7248  
Eye: (0.0, -1.0, 0.0)  
Linear/dynamic analysis  
Combining on: My  
EnveSLU-A1 (Max)

Diagram entity: Force/Moment - Thick 3D Beam  
Diagram component: My  
Diagram maximum 1.6604E6 at Gauss point 1 of element 222  
Diagram minimum -4.6949 at Gauss point 1 of element 1  
Diagram scale: 1: 18.0679E-6

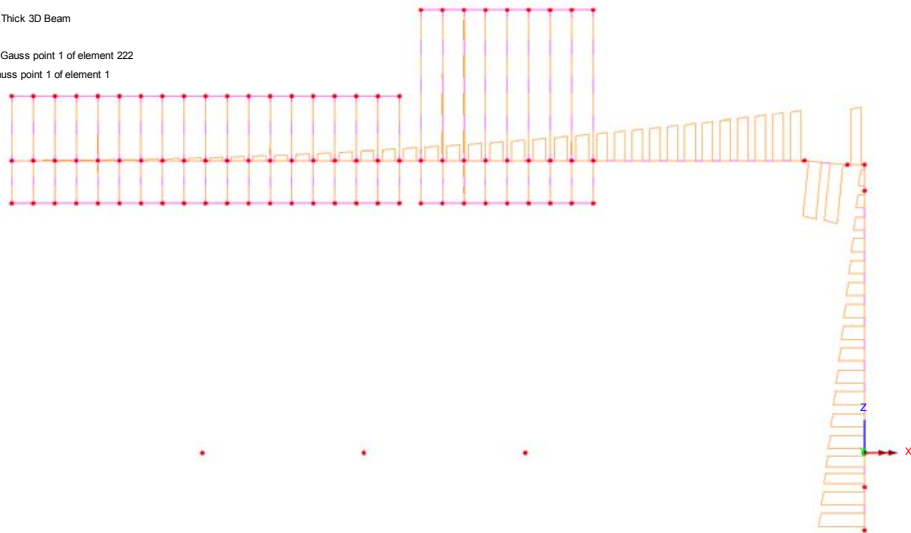


Fig. 33 – My (Local)

**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

PROGETTO ESECUTIVO  
Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.: STR0XXX

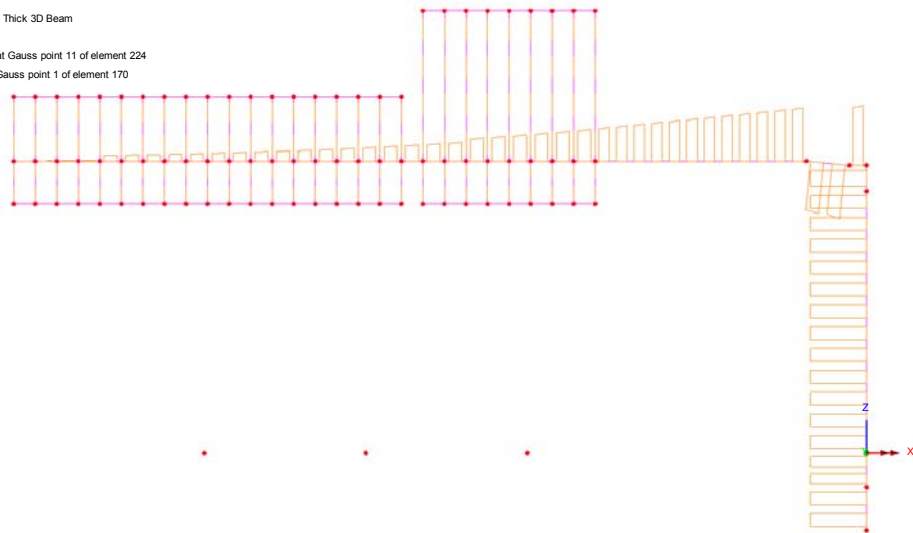
Rev.: 0

Data: Maggio 2014

Pag.: 54 di 120

Scale: 1: 68.9262  
Zoom: 89.7248  
Eye: (0.0, -1.0, 0.0)  
Linear/dynamic analysis  
Combining on: Mz  
ErveSLU-A1 (Max)

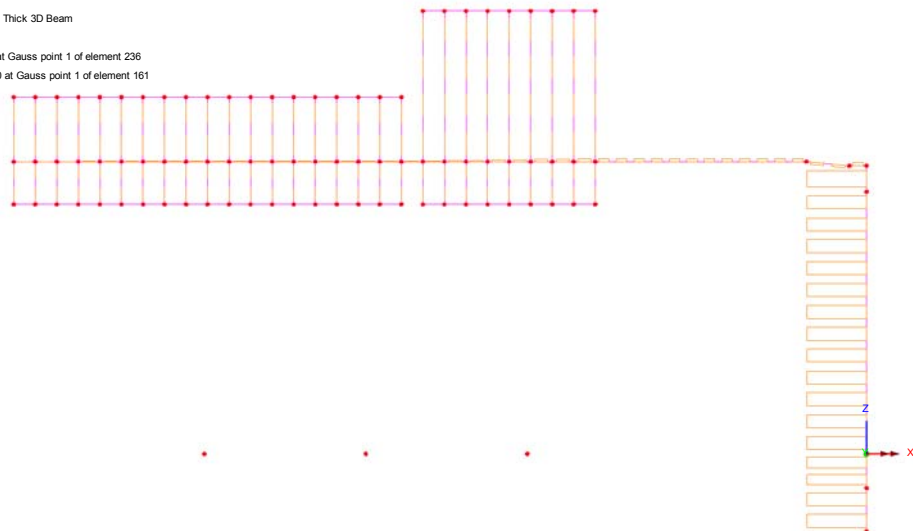
Diagram entity: Force/Moment - Thick 3D Beam  
Diagram component: Mz  
Diagram maximum 1.71059E6 at Gauss point 11 of element 224  
Diagram minimum -309.333 at Gauss point 1 of element 170  
Diagram scale: 1: 17.5378E-6



**Fig. 34 – Mz (Local)**

Scale: 1: 68.9262  
Zoom: 89.7248  
Eye: (0.0, -1.0, 0.0)  
Linear/dynamic analysis  
Combining on: Mx  
ErveSLU-A1 (Max)

Diagram entity: Force/Moment - Thick 3D Beam  
Diagram component: Mx  
Diagram maximum 1.71059E6 at Gauss point 1 of element 236  
Diagram minimum -2.76101E-30 at Gauss point 1 of element 161  
Diagram scale: 1: 17.5378E-6



**Fig. 35 – Mx - Torcente (Local)**

**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

PROGETTO ESECUTIVO  
 Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

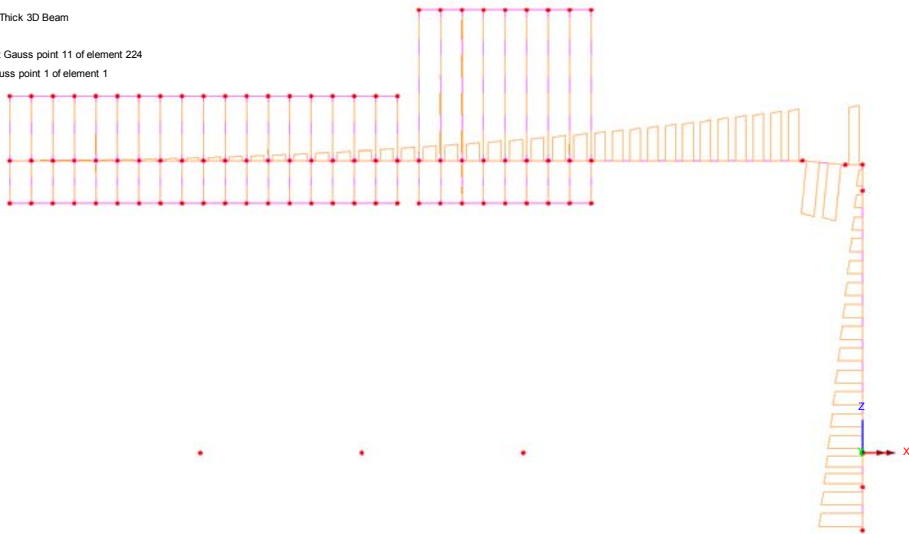
Doc.:	STR0XXX
Rev.:	0
Data:	Maggio 2014
Pag.:	55 di 120

**7.3.2 Enve SLE - Caratteristica**

Inviluppo agli SLE - Caratteristica:

Scale: 1: 68.9262  
 Zoom: 89.7248  
 Eye: (0.0, -1.0, 0.0)  
 Linear/dynamic analysis  
 Combining on: My  
 EnveSLErara (Max)

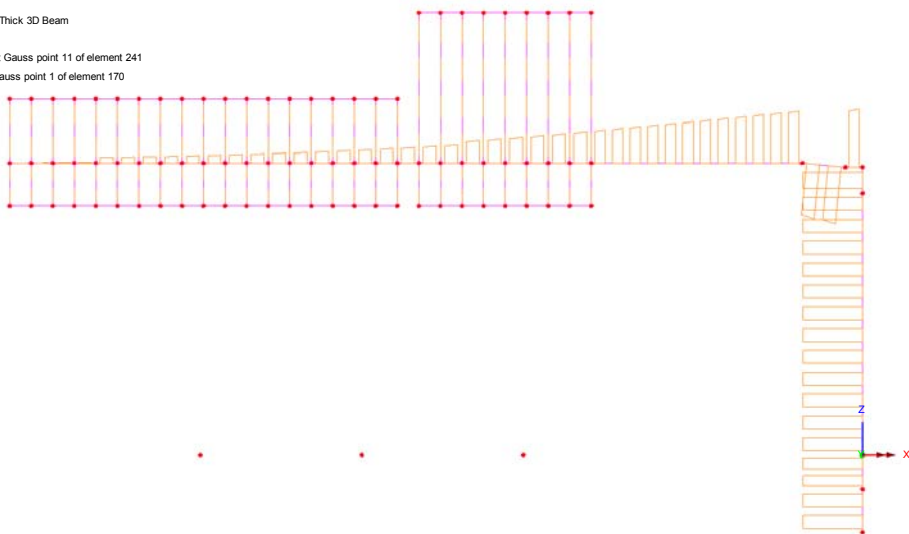
Diagram entity: Force/Moment - Thick 3D Beam  
 Diagram component: My  
 Diagram maximum 1.16135E6 at Gauss point 11 of element 224  
 Diagram minimum -4.6949 at Gauss point 1 of element 1  
 Diagram scale: 1: 25.832E-6



**Fig. 36 – My (Local)**

Scale: 1: 68.9262  
 Zoom: 89.7248  
 Eye: (0.0, -1.0, 0.0)  
 Linear/dynamic analysis  
 Combining on: Mz  
 EnveSLErara (Max)

Diagram entity: Force/Moment - Thick 3D Beam  
 Diagram component: Mz  
 Diagram maximum 1.16135E6 at Gauss point 11 of element 241  
 Diagram minimum -309.333 at Gauss point 1 of element 170  
 Diagram scale: 1: 25.832E-6



**Fig. 37 – Mz (Local)**



**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

PROGETTO ESECUTIVO  
Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.: STR0XXX

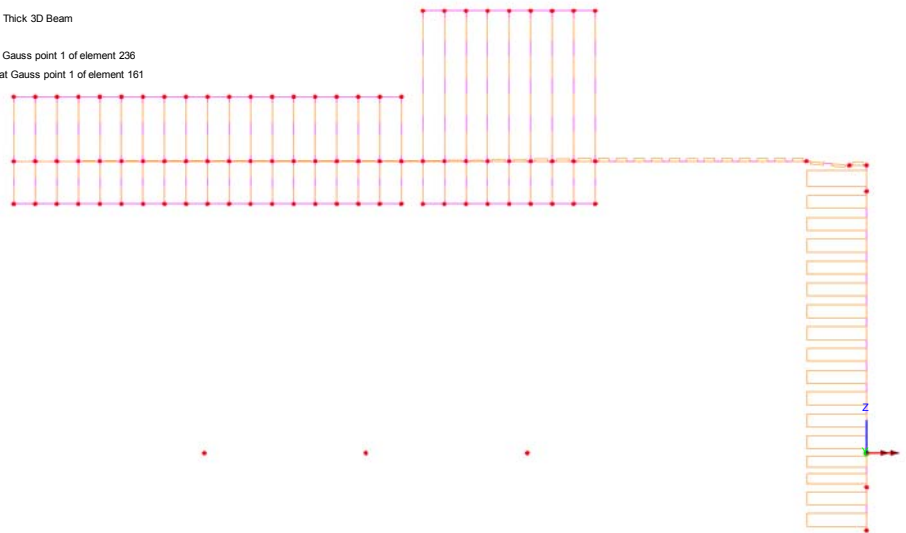
Rev.: 0

Data: Maggio 2014

Pag.: 56 di 120

Scale: 1: 68.9262  
Zoom: 89.7248  
Eye: (0.0, -1.0, 0.0)  
Linear/dynamic analysis  
Combining on: Mx  
ErveSLEPera (Max)

Diagram entity: Force/Moment - Thick 3D Beam  
Diagram component: Mx  
Diagram maximum 1.1404E6 at Gauss point 1 of element 236  
Diagram minimum -3.9443E-30 at Gauss point 1 of element 161  
Diagram scale: 1: 26.3067E-6



**Fig. 38 – Mx - Torcente (Local)**

**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

PROGETTO ESECUTIVO  
 Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.: STR0XXX

Rev.: 0

Data: Maggio 2014

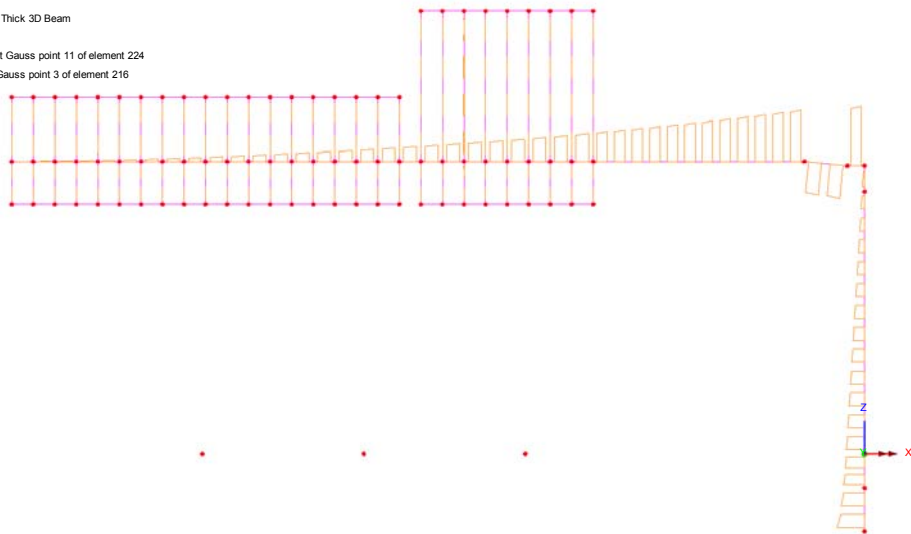
Pag.: 57 di 120

**7.3.3 Enve Sisma - SLV**

Inviluppo agli SLV:

Scale: 1: 68.9262  
 Zoom: 89.7248  
 Eye: (0.0, -1.0, 0.0)  
 Linear/dynamic analysis  
 Combining on: My  
 EnveSisma (Max)

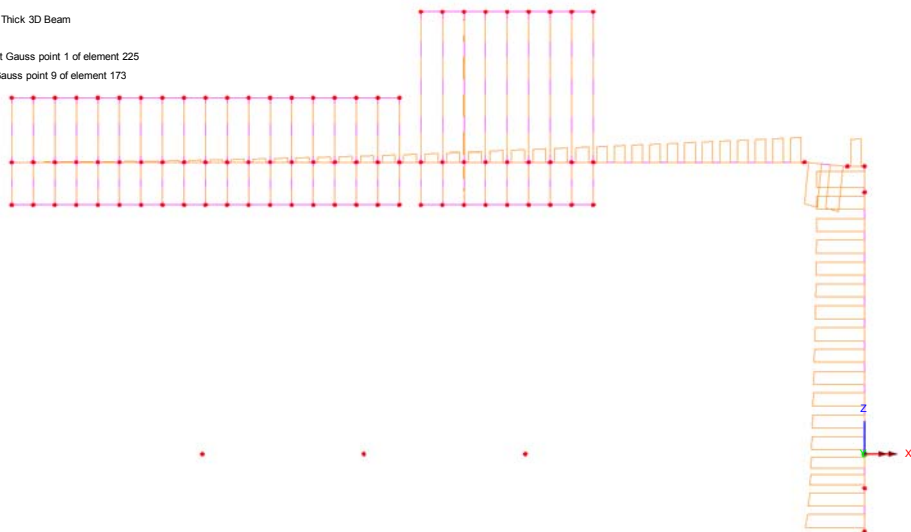
Diagram entity: Force/Moment - Thick 3D Beam  
 Diagram component: My  
 Diagram maximum 1.09641E6 at Gauss point 11 of element 224  
 Diagram minimum 0.505401 at Gauss point 3 of element 216  
 Diagram scale: 1: 27.3619E-6



**Fig. 39 – My (Local)**

Scale: 1: 68.9262  
 Zoom: 89.7248  
 Eye: (0.0, -1.0, 0.0)  
 Linear/dynamic analysis  
 Combining on: Mz  
 EnveSisma (Max)

Diagram entity: Force/Moment - Thick 3D Beam  
 Diagram component: Mz  
 Diagram maximum 1.35508E6 at Gauss point 1 of element 225  
 Diagram minimum -5.85553 at Gauss point 9 of element 173  
 Diagram scale: 1: 22.1399E-6



**Fig. 40 – Mz (Local)**

**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

PROGETTO ESECUTIVO  
Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.: STR0XXX

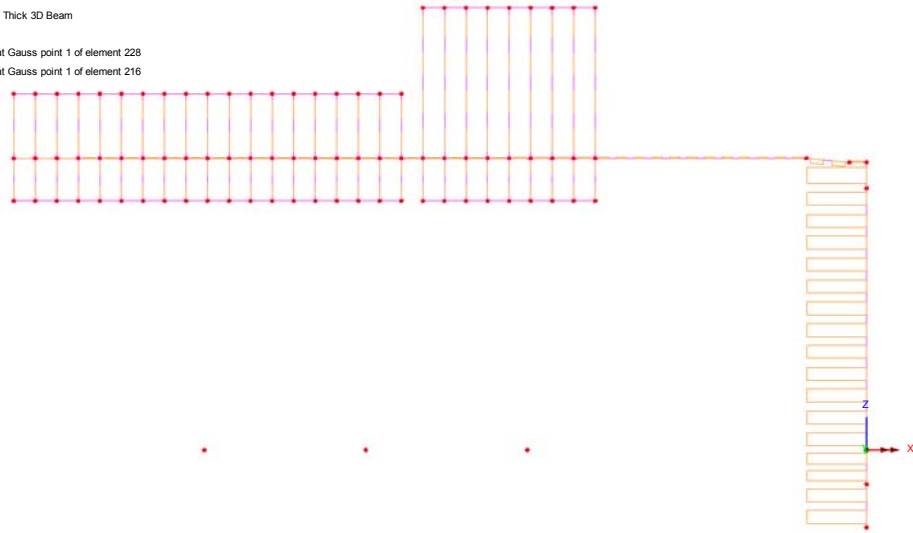
Rev.: 0

Data: Maggio 2014

Pag.: 58 di 120

Scale: 1: 68.9262  
Zoom: 89.7248  
Eye: (0.0, -1.0, 0.0)  
Linear/dynamic analysis  
Combining on: Mx  
EnveSisma (Max)

Diagram entity: Force/Moment - Thick 3D Beam  
Diagram component: Mx  
Diagram maximum 631.263E3 at Gauss point 1 of element 228  
Diagram minimum 7.44456E-3 at Gauss point 1 of element 216  
Diagram scale: 1: 47.5237E-6



**Fig. 41 – Mx - Torcente (Local)**

## 7.4 Spostamenti

La determinazione della configurazione deformata della struttura è stata effettuata, in ottemperanza a quanto disposto nelle NTC 2008; 2.4.2, tenendo conto delle combinazioni delle azioni agli SLE in condizione caratteristica. In aderenza a quanto suggerito nelle norme britanniche (BD 94/07, Parte 1- Annesso A) si considera concomitante l'azione del Buffeting, con coefficiente di combinazione 0.50.

In relazione alla variabilità strutturale e geometrica della dimensione dei cartelloni, intrinseca nel concetto di struttura tipologia quale quella in progetto, si verifica la compatibilità delle deformazioni ottenute coi limiti di normativa assumendo quale "punto di campionamento" la punta esterna della mensola metallica.

Si ottiene quanto segue:

### Spostamenti verticale ( $\delta Z$ ) - Carichi permanenti

Scale: 1: 68.9262  
Zoom: 121.043  
Eye: (-0.462255, -0.836306, 0.29481)  
Linear/dynamic analysis  
Combining on: DZ  
SLEQDef (Max)  
Maximum displacement 0.202369 at node 1  
Deformation exaggeration: 5.10896

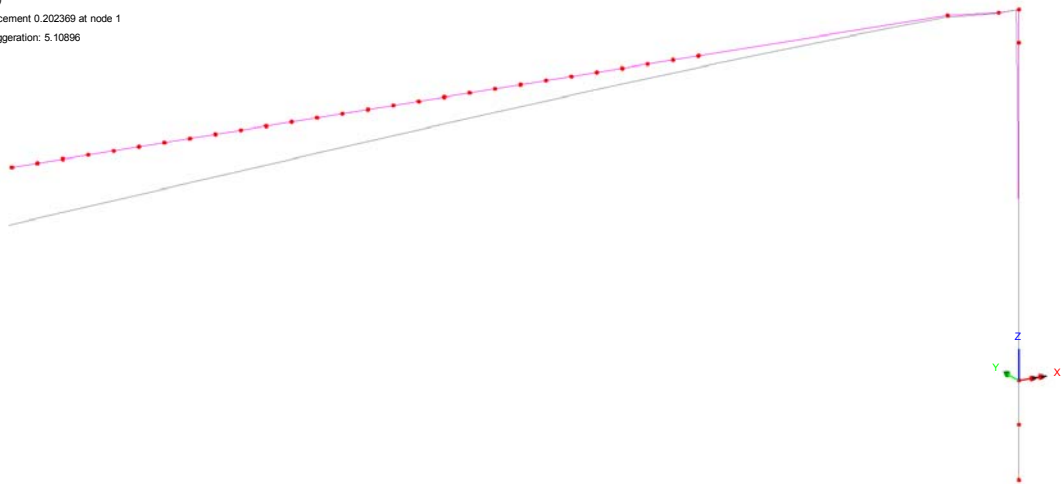


Fig. 42 – Spostamenti verticali massimi

Il massimo spostamento verticale ad effetto dei carichi permanenti è pari a 0.20 m. Si prescrive quindi una contromonta costruttiva, da misurarsi in direzione verticale ed in corrispondenza alla punta estrema della mensola, pari a 0.22 m.

### Spostamenti orizzontali ( $\delta_Y$ ) - Azioni variabili

Scale: 1: 68.9262  
Zoom: 121.043  
Eye: (-0.405408, -0.807367, 0.428722)  
Linear/dynamic analysis  
Combining on: DY  
ErveSLEDef (Max)  
Maximum displacement 0.252122 at node 1  
Deformation exaggeration: 4.10077

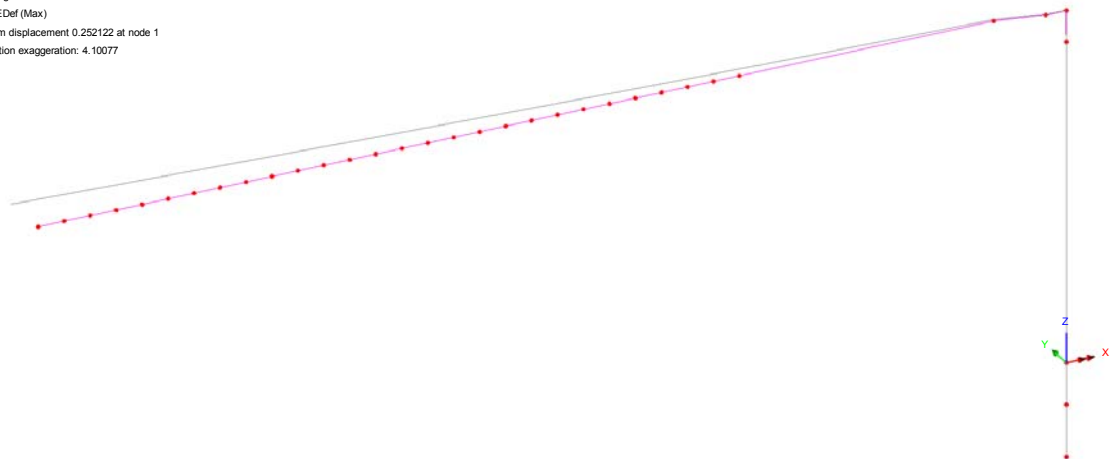


Fig. 43 – Spostamenti orizzontali massimi

Il massimo spostamento orizzontale in direzione Y, indotto dai carichi variabili, è pari a 0.25 m. Si assume cautelativamente questo spostamento nella verifica, senza depurarlo della componente dovuta alla deformata traslazionale della colonna al nodo.

Il valore dello spostamento ammissibile si assume pari ad  $1/150 L$ , dove  $L$  è pari alla luce di calcolo. In aderenza a quanto disposto nelle NTC; 4.2.4.2.1, nel caso di strutture a mensola,  $L$  rappresenta il doppio dello sbalzo.

Si ha quindi che:

$$\delta_{Y_{amm}} = 19.95 \times 2 / 150 = 0.266m$$

la verifica risulta soddisfatta.

Si evidenzia che, con riferimento alle norme britanniche (BD 94/07, Parte 1- Annesso A), in cui, per strutture minori si forniscono limiti di spostamento orizzontale sotto l'azione dei carichi variabili pari a

$$\delta_{Y_{amm}} = (19.95 + 6.8) / 100 = 0.268m$$

Dove:

- $h_M = 6.80$  m altezza del montante
- $L_B = 19.95$  m lunghezza della mensola metallica

il valore sopra determinato risulta perfettamente allineato.

## 7.5 Azioni in fondazione

Come anticipato, la struttura metallica è vincolata alla base della colonna ad un plinto massiccio in calcestruzzo armato, attraverso l'azione di una connessione bullonata ed un sistema di tirafondi.

Il plinto ha forma quadrata in pianta, con impronta  $3.80 \times 3.80 \text{ m}^2$  in corrispondenza alla quota del piano di spiccato e  $2.30 \times 1.80 \text{ m}^2$  alla quota di base della colonna.

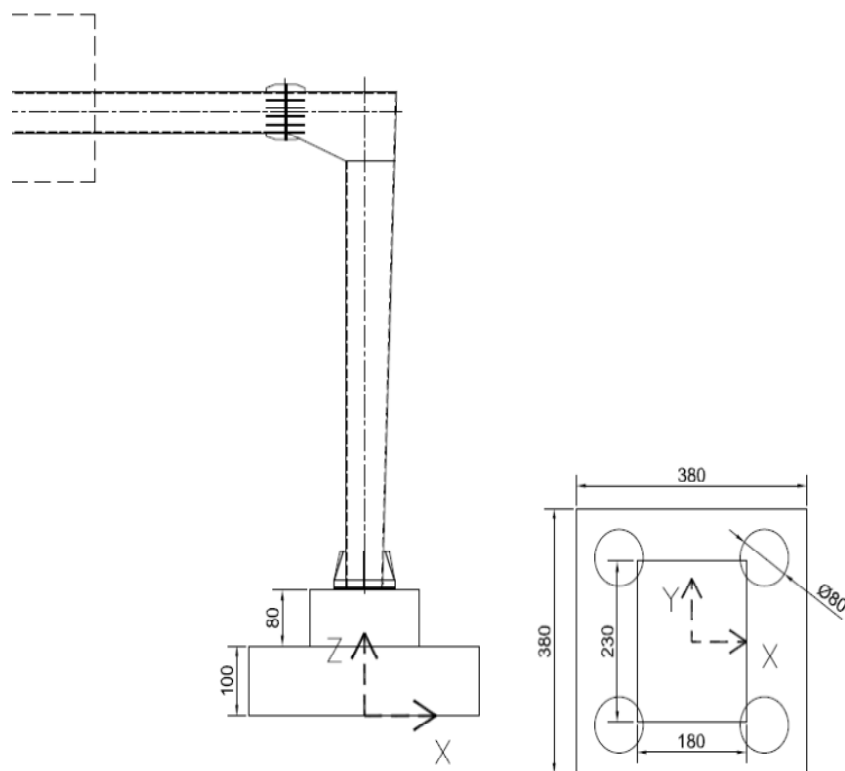
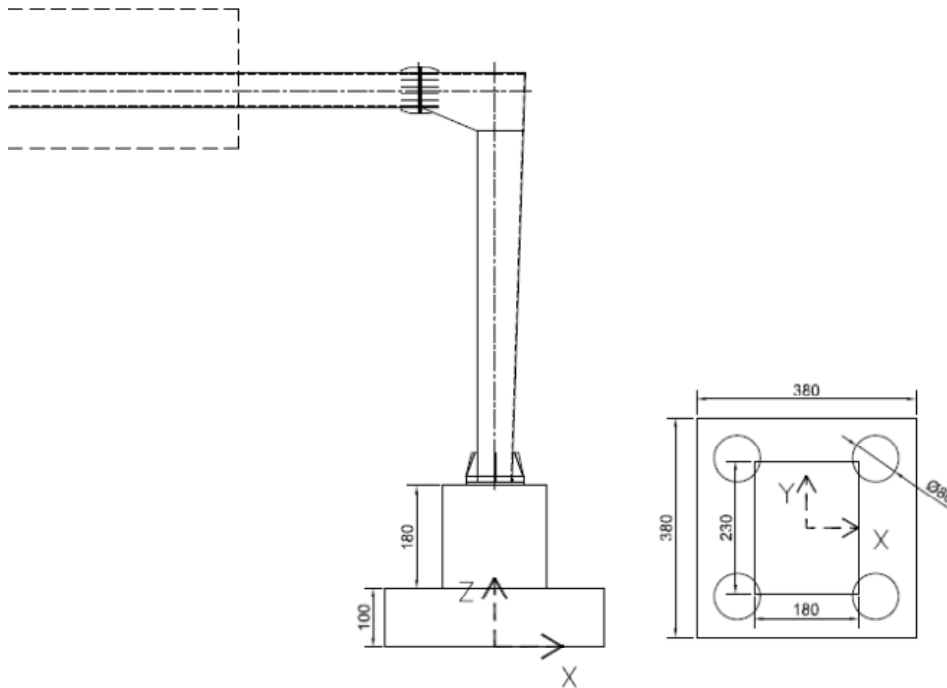


Fig. 44 – Carpenteria del plinto di fondazione - Posa su terreno pianeggiante



**Fig. 45 – Carpenteria del plinto di fondazione - Posa su rilevato**

La fondazione è sostenuta da un sistema di quattro pali trivellati o elica  $\Phi=0.80$  m; pali per i dettagli dei quali si rimanda alla relazione geotecnica di dettaglio ed agli elaborati grafici.

Di seguito si riassumono, in forma tabellare, le azioni sollecitanti gravanti sul sistema di pali e riferite alla quota di spiccato fondazione, in corrispondenza al baricentro planimetrico della fondazione.

Sono escluse dalle analisi effettuate eventuali azioni di spinta delle terre esercitate sulle fondazioni, dovute a configurazioni non simmetriche e/o non planari del piano campagna.

**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

PROGETTO ESECUTIVO  
Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.: STR0XXX

Rev.: 0

Data: Maggio 2014

Pag.: 63 di 120

**7.5.1 Fondazioni per posa su terreno pianeggiante**

COMBINAZIONE SLU-A1								
Nodo	Fx	Fy	Fz	Mx	My	Mz		
(-)	Longitudinale	Trasversale	Verticale	Trasversale	Longitudinale	Torcente		
	(kN)	(kN)	(kN)	(kNm)	(kNm)	(kNm)		
COMBINAZIONE SLU-(STR)	346	0	146	-735	-1285	-973	-1711	MIN
		0	-88	-1022	771	-1612	1026	MAX
		0	-146	-1008	1285	-1471	1711	MIN
		0	146	-735	-1285	-973	-1711	MAX
		0	88	-1022	-771	-1612	-1026	MIN
		0	-146	-735	1285	-973	1711	MAX
		0	146	-735	-1285	-973	-1711	MIN
		0	-146	-1008	1285	-1471	1711	MAX
		0	88	-1022	-771	-1612	-1026	MIN
		0	-146	-735	1285	-973	1711	MAX
		0	146	-735	-1285	-973	-1711	MIN
0	-146	-1008	1285	-1471	1711	MAX		

Fig. 46 – Inviluppo delle azioni agenti in fondazione - SLU A1

COMBINAZIONE SLU-A2								
Nodo	Fx	Fy	Fz	Mx	My	Mz		
(-)	Longitudinale	Trasversale	Verticale	Trasversale	Longitudinale	Torcente		
	(kN)	(kN)	(kN)	(kNm)	(kNm)	(kNm)		
COMBINAZIONE SLU-(GEO)	346	0	127	-735	-1113	-973	-1483	MIN
		0	-76	-817	668	-1314	890	MAX
		0	-127	-804	1113	-1192	1483	MIN
		0	127	-735	-1113	-973	-1483	MAX
		0	76	-817	-668	-1314	-890	MIN
		0	-127	-735	1113	-973	1483	MAX
		0	127	-735	-1113	-973	-1483	MIN
		0	-127	-804	1113	-1192	1483	MAX
		0	76	-817	-668	-1314	-890	MIN
		0	-127	-735	1113	-973	1483	MAX
		0	127	-735	-1113	-973	-1483	MIN
0	-127	-804	1113	-1192	1483	MAX		

Fig. 47 – Inviluppo delle azioni agenti in fondazione - SLU A2



**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

PROGETTO ESECUTIVO  
Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.: STR0XXX

Rev.: 0

Data: Maggio 2014

Pag.: 64 di 120

COMBINAZIONE SLE Rara								
Nodo	Fx	Fy	Fz	Mx	My	Mz		
(-)	Longitudinale	Trasversale	Verticale	Trasversale	Longitudinale	Torcente		
	(kN)	(kN)	(kN)	(kNm)	(kNm)	(kNm)		
COMBINAZIONE SLE Rara	346	0	98	-735	-856	-973	-1140	MIN
		0	-59	-754	514	-1161	684	MAX
		0	-98	-744	856	-1067	1140	MIN
		0	98	-735	-856	-973	-1140	MAX
		0	59	-754	-514	-1161	-684	MIN
		0	-98	-735	856	-973	1140	MAX
		0	98	-735	-856	-973	-1140	MIN
		0	-98	-744	856	-1067	1140	MAX
		0	59	-754	-514	-1161	-684	MIN
		0	-98	-735	856	-973	1140	MAX
		0	98	-735	-856	-973	-1140	MIN
0	-98	-744	856	-1067	1140	MAX		

Fig. 48 – Involuppo delle azioni agenti in fondazione - SLE Caratteristica

COMBINAZIONE SLV								
Nodo	Fx	Fy	Fz	Mx	My	Mz		
(-)	Longitudinale	Trasversale	Verticale	Trasversale	Longitudinale	Torcente		
	(kN)	(kN)	(kN)	(kNm)	(kNm)	(kNm)		
COMBINAZIONE SLV	346	-164	24	-740	-152	-1355	-189	MIN
		164	-24	-729	152	-591	189	MAX
		26	-176	-729	-337	-1050	-631	MIN
		-26	176	-740	337	-897	631	MAX
		22	24	-782	-152	-1093	-189	MIN
		-22	-24	-687	152	-854	189	MAX
		-51	80	-752	-508	-1101	-631	MIN
		51	-80	-717	508	-846	631	MAX
		-164	24	-740	-152	-1355	-189	MIN
		164	-24	-729	152	-591	189	MAX
		-51	80	-729	-508	-1101	-631	MIN
51	-80	-740	508	-846	631	MAX		

Fig. 49 – Involuppo delle azioni agenti in fondazione - SLV

**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

PROGETTO ESECUTIVO  
Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.: STR0XXX

Rev.: 0

Data: Maggio 2014

Pag.: 65 di 120

**7.5.1 Fondazioni per posa su rilevato**

COMBINAZIONE SLU-A1								
Nodo	Fx	Fy	Fz	Mx	My	Mz		
(-)	Longitudinale	Trasversale	Verticale	Trasversale	Longitudinale	Torcente		
	(kN)	(kN)	(kN)	(kNm)	(kNm)	(kNm)		
COMBINAZIONE SLU-(STR)	346	0	146	-980	-1431	-973	-1711	MIN
		0	-88	-1370	859	-1612	1026	MAX
		0	-146	-1356	1431	-1471	1711	MIN
		0	146	-980	-1431	-973	-1711	MAX
		0	88	-1370	-859	-1612	-1026	MIN
		0	-146	-980	1431	-973	1711	MAX
		0	146	-980	-1431	-973	-1711	MIN
		0	-146	-1356	1431	-1471	1711	MAX
		0	88	-1370	-859	-1612	-1026	MIN
		0	-146	-980	1431	-973	1711	MAX
		0	146	-980	-1431	-973	-1711	MIN
0	-146	-1356	1431	-1471	1711	MAX		

Fig. 50 – Involuppo delle azioni agenti in fondazione - SLU A1

COMBINAZIONE SLU-A2								
Nodo	Fx	Fy	Fz	Mx	My	Mz		
(-)	Longitudinale	Trasversale	Verticale	Trasversale	Longitudinale	Torcente		
	(kN)	(kN)	(kN)	(kNm)	(kNm)	(kNm)		
COMBINAZIONE SLU-(GEO)	346	0	127	-980	-1240	-973	-1483	MIN
		0	-76	-1106	744	-1314	890	MAX
		0	-127	-1093	1240	-1192	1483	MIN
		0	127	-980	-1240	-973	-1483	MAX
		0	76	-1106	-744	-1314	-890	MIN
		0	-127	-980	1240	-973	1483	MAX
		0	127	-980	-1240	-973	-1483	MIN
		0	-127	-1093	1240	-1192	1483	MAX
		0	76	-1106	-744	-1314	-890	MIN
		0	-127	-980	1240	-973	1483	MAX
		0	127	-980	-1240	-973	-1483	MIN
0	-127	-1093	1240	-1192	1483	MAX		

Fig. 51 – Involuppo delle azioni agenti in fondazione - SLU A2

**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

PROGETTO ESECUTIVO  
Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.: STR0XXX

Rev.: 0

Data: Maggio 2014

Pag.: 66 di 120

COMBINAZIONE SLE Rara								
Nodo	Fx	Fy	Fz	Mx	My	Mz		
(-)	Longitudinale	Trasversale	Verticale	Trasversale	Longitudinale	Torcente		
	(kN)	(kN)	(kN)	(kNm)	(kNm)	(kNm)		
COMBINAZIONE SLE Rara	346	0	98	-980	-954	-973	-1140	MIN
		0	-59	-999	572	-1161	684	MAX
		0	-98	-990	954	-1067	1140	MIN
		0	98	-980	-954	-973	-1140	MAX
		0	59	-999	-572	-1161	-684	MIN
		0	-98	-980	954	-973	1140	MAX
		0	98	-980	-954	-973	-1140	MIN
		0	-98	-990	954	-1067	1140	MAX
		0	59	-999	-572	-1161	-684	MIN
		0	-98	-980	954	-973	1140	MAX
0	98	-980	-954	-973	-1140	MIN		
0	-98	-990	954	-1067	1140	MAX		

Fig. 52 – Involuppo delle azioni agenti in fondazione - SLE Caratteristica

COMBINAZIONE SLV								
Nodo	Fx	Fy	Fz	Mx	My	Mz		
(-)	Longitudinale	Trasversale	Verticale	Trasversale	Longitudinale	Torcente		
	(kN)	(kN)	(kN)	(kNm)	(kNm)	(kNm)		
COMBINAZIONE SLV	346	-194	33	-983	-187	-1460	-189	MIN
		194	-33	-977	187	-486	189	MAX
		35	-206	-972	-317	-1041	-630	MIN
		-35	206	-989	317	-906	630	MAX
		31	33	-1037	-187	-1087	-189	MIN
		-31	-33	-924	187	-859	189	MAX
		-60	109	-1001	-625	-1133	-630	MIN
		60	-109	-960	625	-813	630	MAX
		-194	33	-983	-187	-1460	-189	MIN
		194	-33	-977	187	-486	189	MAX
-60	109	-972	-625	-1133	-630	MIN		
60	-109	-989	625	-813	630	MAX		

Fig. 53 – Involuppo delle azioni agenti in fondazione - SLV

## 8. VERIFICHE DI RESISTENZA E STABILITA'

### 8.1 Struttura metallica in elevazione

La verifica viene effettuata calcolando separatamente i rapporti di sfruttamento per tensioni normali  $\eta_1$  (interazione N, M, inclusi effetti di local buckling), e a taglio  $\eta_3$ , effettuando a valle il calcolo del coefficiente di sfruttamento per interazione N, M, V. Si evidenzia che gli effetti torcenti, di gran lungo predominanti sul taglio, vengono trattati in maniera equivalente al taglio stesso, scomponendone le risultanti sulle pareti mediante la formula di Bredt.

#### 8.1.1 Sollecitazioni di verifica

La verifica viene effettuata in corrispondenza alle sezioni significative della struttura che, nel caso in oggetto, risultano essere quelle esplicitate nella figura seguente:

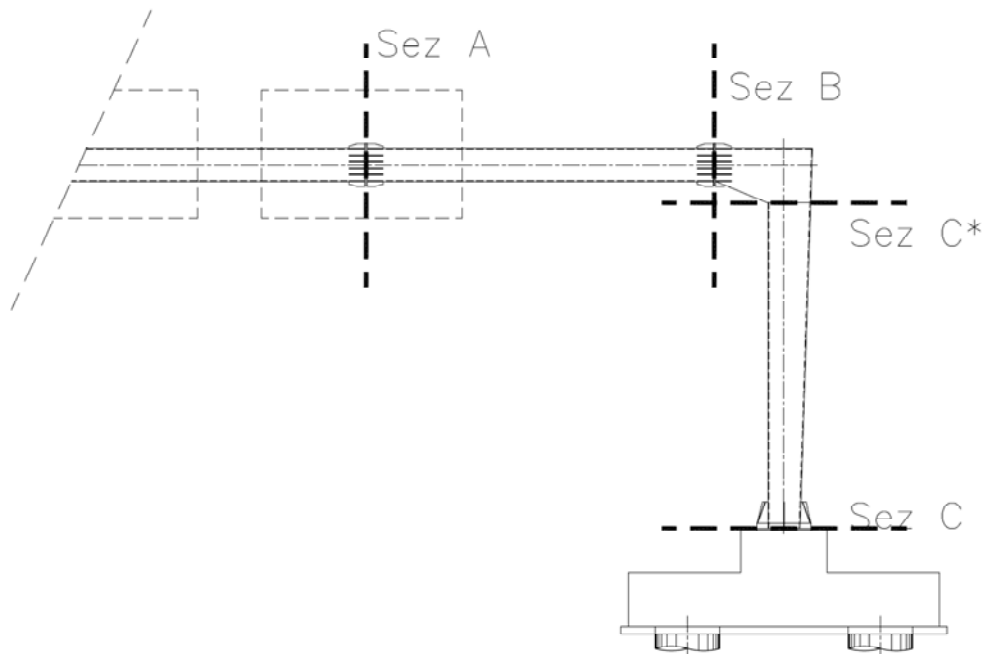


Fig. 54 – Sezioni di verifica

Le sezioni significative corrispondono a:

- Sez A                      Sezione di sbraccio 1
- Sez B                      Sezione di sbraccio 2
- Sez C\*                     Sezione di testa del montante
- Sez C                      Sezione di base del montante

Dalle azioni applicate sul portale a bandiera nella combinazione agli SLU, che prevede, con riferimento al quadro normativo previgente, un unico coefficiente moltiplicativo delle azioni variabili pari a 1.5, oltre che al sistema di riferimento riportato nella figura successiva, si riassumono nelle tabelle seguenti le sollecitazioni di progetto in condizioni ultime e in esercizio (combinazione SLE caratteristica).

- $N_{E,d}$  Azione normale negativo se di compressione
- $V_{y,Ed}$ ,  $V_{z,Ed}$  Azione di taglio nelle due direzioni ortogonali
- $M_{z,Ed}$ ;  $M_{y,Ed}$  Momento flettente nelle due direzioni principali
- $T_{Ed}$  Momento torcente

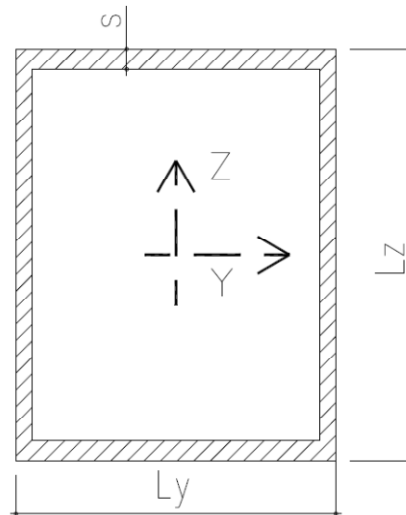


Fig. 55 – Geometria delle sezioni di verifica

Per ciascuna sezione si è individuata la massima/minima componente e le relative concomitanti. In grassetto si evidenziano le componenti massimizzate/minimizzate nella combinazione in oggetto. Per brevità si esplicitano i valori delle componenti che, in fase di massimizzazione/minimizzazione, hanno evidenziato il valore assoluto maggiore, quindi più severo.

**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

PROGETTO ESECUTIVO  
Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.: STR0XXX

Rev.: 0

Data: Maggio 2014

Pag.: 69 di 120

**Azioni di verifica:**

**EnveSLERara - Sbraccio1**

Assiale (kN)	V <sub>Y</sub> (kN)	V <sub>Z</sub> (kN)	Torcente (kNm)	M <sub>Y</sub> (kNm)	M <sub>Z</sub> (kNm)
0	<b>64</b>	<b>65</b>	36	379	506
0	64	59	<b>36</b>	345	506
0	-38	70	-22	<b>414</b>	-304
0	64	59	36	345	<b>506</b>

**EnveSLU-A1 - Sbraccio1**

Assiale (kN)	V <sub>Y</sub> (kN)	V <sub>Z</sub> (kN)	Torcente (kNm)	M <sub>Y</sub> (kNm)	M <sub>Z</sub> (kNm)
0	<b>96</b>	<b>90</b>	55	523	759
0	96	59	<b>55</b>	345	759
0	-58	98	-33	<b>575</b>	-455
0	96	59	55	345	<b>759</b>

**EnveSLERara - Sbraccio2**

Assiale (kN)	V <sub>Y</sub> (kN)	V <sub>Z</sub> (kN)	Torcente (kNm)	M <sub>Y</sub> (kNm)	M <sub>Z</sub> (kNm)
0	<b>85</b>	<b>100</b>	56	922	1020
0	-85	91	<b>-56</b>	841	-1020
0	51	109	34	<b>1004</b>	612
0	-85	91	-56	841	<b>-1020</b>

**EnveSLU-A1 - Sbraccio2**

Assiale (kN)	V <sub>Y</sub> (kN)	V <sub>Z</sub> (kN)	Torcente (kNm)	M <sub>Y</sub> (kNm)	M <sub>Z</sub> (kNm)
0	<b>127</b>	<b>137</b>	85	1272	1531
0	-127	91	<b>-85</b>	841	-1531
0	76	150	51	<b>1394</b>	918
0	-127	91	-85	841	<b>-1531</b>

**EnveSLERara - TopMont**

Assiale (kN)	V <sub>Y</sub> (kN)	V <sub>Z</sub> (kN)	Torcente (kNm)	M <sub>Y</sub> (kNm)	M <sub>Z</sub> (kNm)
-99	<b>0</b>	<b>-88</b>	-1140	117	973
-99	0	-88	<b>-1140</b>	117	973
-99	0	-88	-1140	<b>117</b>	973
-118	0	53	684	-70	<b>1161</b>

**EnveSLU-A1 - TopMont**

Assiale (kN)	V <sub>Y</sub> (kN)	V <sub>Z</sub> (kN)	Torcente (kNm)	M <sub>Y</sub> (kNm)	M <sub>Z</sub> (kNm)
-99	<b>0</b>	<b>-131</b>	-1711	176	973
-99	0	-131	<b>-1711</b>	176	973
-99	0	-131	-1711	<b>176</b>	973
-162	0	79	1026	-105	<b>1612</b>

**EnveSLERara - BaseMont**

Assiale (kN)	V <sub>Y</sub> (kN)	V <sub>Z</sub> (kN)	Torcente (kNm)	M <sub>Y</sub> (kNm)	M <sub>Z</sub> (kNm)
-135	<b>0</b>	<b>-97</b>	-1140	681	973
-135	0	-97	<b>-1140</b>	681	973
-135	0	-97	-1140	<b>681</b>	973
-154	0	58	684	-408	<b>1161</b>

**EnveSLU-A1 - BaseMont**

Assiale (kN)	V <sub>Y</sub> (kN)	V <sub>Z</sub> (kN)	Torcente (kNm)	M <sub>Y</sub> (kNm)	M <sub>Z</sub> (kNm)
-135	<b>0</b>	<b>-146</b>	-1711	1021	973
-135	0	-146	<b>-1711</b>	1021	973
-135	0	-146	-1711	<b>1021</b>	973
-209	0	87	1026	-613	<b>1612</b>

Fig. 56 – Azioni di verifica

### 8.1.2 Verifica delle sezioni in acciaio

I profili in oggetto sono costituiti da pareti sottili (elevati rapporti b/t) e la verifica sarà condotta tenendo conto dell'interazione tra sforzo di taglio, momento flettente e sforzo normale secondo quanto definito al punto 7.1 dell'EC3-1-5, nelle sezioni in cui vi sia interazione significativa delle azioni di pressoflessione deviata e taglio:

$$\bar{\eta}_1 + \left(1 - \frac{M_{f,Rd}}{M_{pl,Rd}}\right) * (2\bar{\eta}_3 - 1)^2 \leq 1.0 \quad (\text{formula 7.1 di EC3-1-5})$$

Con  $\bar{\eta}_1 = \eta_1$  è lo stato tensionale prodotto dalla pressoflessione, normalizzato alla tensione  $f_y/\gamma_{M0} = 275/1.05 = 262$  MPa come definito al punto 4.6 dell'EC3-1-5

$$\eta_1 = \frac{N_{Ed}}{f_y \cdot A_{eff}} + \frac{M_{y,Ed} + N_{Ed} \cdot e_{x,N}}{f_y \cdot w_{y,eff}} + \frac{M_{x,Ed} + N_{Ed} \cdot e_{y,N}}{f_y \cdot w_{x,eff}} \quad (\text{formula 4.15 di EC3-1-5})$$

$\gamma_{M0} \quad \gamma_{M0} \quad \gamma_{M0}$

Essendo

- $e_{x,N}$  ;  $e_{y,N}$                       eccentricità del baricentro della sezione efficace rispetto al baricentro della sezione piena
- $A_{eff}$ ,  $w_{y,eff}$ ,  $w_{x,eff}$             rispettivamente area e moduli di resistenza della sezione efficace
- $M_{y,ed}$  ed  $M_{x,Ed}$                 Momenti flettenti che dovranno tener conto degli effetti del secondo ordine che per questa struttura sono trascurabili

Trattandosi di elementi con pareti sottili, si assume la sezione in classe 4 e pertanto la verifica a pressoflessione deviata verrà condotta calcolando i singoli contributi tensionali prodotti rispettivamente dallo sforzo normale e dai momenti flettenti  $N_{Ed}$ ,  $M_{x,Ed}$  e  $M_{y,Ed}$  come definito al punto 6.2.9.3 dell'EC3-1-1

Il contributo del taglio è tenuto in conto tramite il coefficiente

$$\bar{\eta}_3 = \frac{V_{Ed}}{V_{bw,Rd}} \leq 1$$

Se la verifica al taglio risulta soddisfatta e il taglio di calcolo inferiore al 50% del taglio resistente, nella verifica a pressoflessione non si tiene conto dell'ulteriore riduzione prodotta dal taglio, in quanto non si hanno significativi effetti di interazione.

Pertanto la verifica a pressoflessione risulta soddisfatta se:

$$\eta_1 < 1$$

Di seguito si riporta la verifica di dettaglio della sezione di Sbraccio1. Analoga procedura è stata implementata per le altre sezioni resistenti. Per brevità si riassumono i coefficienti di sfruttamento a pressoflessione deviata e taglio in una tabella sintetica.

Per maggiori dettagli riguardo alle simbologie adottate ed al significato dei singoli termini richiamati nella procedura di verifica, si rimanda all'Eurocodice 3-1-5, capitolo 4 (analisi

**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

PROGETTO ESECUTIVO  
Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.: STR0XXX

Rev.: 0

Data: Maggio 2014

Pag.: 71 di 120

degli effetti del buckling su piatti per effetto di sforzi diretti agli stati limite ultimi) e al capitolo 5 (resistenza al taglio).

Di seguito si riassumono le dimensioni geometriche e le principali proprietà delle sezioni lorde in analisi:

Sez Verifica		L <sub>y</sub> (m)	L <sub>z</sub> (m)	s (m)	A (m <sup>2</sup> )	I <sub>y</sub> (m <sup>4</sup> )	I <sub>z</sub> (m <sup>4</sup> )	A <sub>V-Y</sub> (m <sup>2</sup> )	A <sub>V-Z</sub> (m <sup>2</sup> )	W <sub>y</sub> (m <sup>3</sup> )	W <sub>z</sub> (m <sup>3</sup> )	2*Ω*t (m <sup>3</sup> )
A	<b>Sbraccio1</b>	<b>0.8</b>	<b>0.6</b>	<b>0.015</b>	0.0411	0.0025	0.0039	0.0240	0.0180	0.0084	0.0098	0.0138
B	<b>Sbraccio2</b>	<b>0.8</b>	<b>0.6</b>	<b>0.02</b>	0.0544	0.0033	0.0051	0.0320	0.0240	0.0109	0.0128	0.0181
C*	<b>TopMont</b>	<b>0.8</b>	<b>0.8</b>	<b>0.02</b>	0.0624	0.0063	0.0063	0.0320	0.0320	0.0158	0.0158	0.0243
C	<b>BaseMont</b>	<b>0.9</b>	<b>1.4</b>	<b>0.02</b>	0.0904	0.0255	0.0130	0.0360	0.0560	0.0365	0.0288	0.0486

**Figura 7.1.1 – Caratteristiche delle sezioni di verifica**

Si dettaglia la procedura di verifica condotta per la sezione A, sottoposta al set di sollecitazioni 1, nel quale si massimizzano le azioni di taglio e si assumono le concomitanti azioni assiali e flettenti.

**Verifica Tensionale (Sez. di classe 4)**

(EN 1993-1-1; EN 1993-1-5)

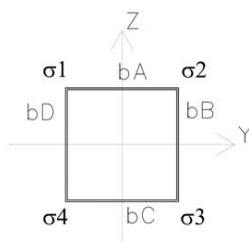
Azioni di verifica agli SLU:

Sez Verifica	Sbraccio1	Geometria del profilo in acciaio:										Coord. G <sub>SEZ_LORDA</sub>		
		L <sub>y</sub> (m)	L <sub>z</sub> (m)	s (m)	A (m <sup>2</sup> )	I <sub>y</sub> (m <sup>4</sup> )	I <sub>z</sub> (m <sup>4</sup> )	A <sub>V-Y</sub> (m <sup>2</sup> )	A <sub>V-Z</sub> (m <sup>2</sup> )	W <sub>y</sub> (m <sup>3</sup> )	W <sub>z</sub> (m <sup>3</sup> )	2*Ω*t (m <sup>3</sup> )	Y <sub>G</sub> (m)	Z <sub>G</sub> (m)
<b>A</b>	<b>1</b>	<b>0.80</b>	<b>0.60</b>	<b>0.015</b>	0.0411	0.0025	0.0039	0.0240	0.0180	0.0084	0.0098	0.0138	0	0

**EnveSLU-A1 - Sbraccio1**

Assiale (kN)	VY (kN)	VZ (kN)	Torcente (kNm)	MY (kNm)	MZ (kNm)
0	96	90	55	523	759

Calcolo delle tensioni sulla sezione lorda (Sezione a spigoli vivi):



Acciaio		
f <sub>yk</sub> (kN/m <sup>2</sup> )	γ <sub>M0</sub> (-)	γ <sub>M1</sub> (-)
275000	1.05	1.05

Le verifiche si conducono determinando le tensioni nei quattro vertici della sezione, numerati progressivamente da 1 a 4 con riferimento all'immagine sovrastante ed utilizzando le caratteristiche efficaci.

Si implementano tre iterazioni al fine di cogliere la reale parzializzazione delle sezioni per effetto del local buckling.



**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

PROGETTO ESECUTIVO  
Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.:	STR0XXX
Rev.:	0
Data:	Maggio 2014
Pag.:	72 di 120

Trattazione per "Internal compression elements" (EN 1993-1-5; 4.4)

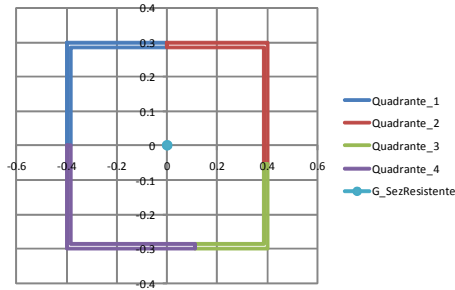
Tensioni di compressione sono positive:

EnveSLU-A1 - Sbraccio1							Azioni taglianti e torcenti		Azione assiale				Momento flettente (MY)				Momento flettente (MZ)				Tensioni risultanti:			
Assiale	VY	VZ	Torcente	MY	MZ		VY - Torcente	VZ - Torcente	$\sigma_1$	$\sigma_2$	$\sigma_3$	$\sigma_4$	$\sigma_1$	$\sigma_2$	$\sigma_3$	$\sigma_4$	$\sigma_1$	$\sigma_2$	$\sigma_3$	$\sigma_4$	$\sigma_1$	$\sigma_2$	$\sigma_3$	$\sigma_4$
(kN)	(kN)	(kN)	(kNm)	(kNm)	(kNm)		(kN/m <sup>2</sup> )	(kN/m <sup>2</sup> )	(kN/m <sup>2</sup> )	(kN/m <sup>2</sup> )	(kN/m <sup>2</sup> )	(kN/m <sup>2</sup> )	(kN/m <sup>2</sup> )	(kN/m <sup>2</sup> )	(kN/m <sup>2</sup> )	(kN/m <sup>2</sup> )	(kN/m <sup>2</sup> )	(kN/m <sup>2</sup> )	(kN/m <sup>2</sup> )	(kN/m <sup>2</sup> )	(kN/m <sup>2</sup> )	(kN/m <sup>2</sup> )	(kN/m <sup>2</sup> )	(kN/m <sup>2</sup> )
0	96	90	55	523	759		7974	8949	-2	-2	-2	-2	-62395	-62395	62395	62395	-77549	77549	77549	-77549	-139946	15151	139941	-15156

ITERAZIONE N. 03

EnveSLU-A1 - Sbraccio1 - ITERAZIONE N. 03							Azioni taglianti e torcenti		Azione assiale				Momento flettente (MY)				Momento flettente (MZ)				Tensioni risultanti:			
Assiale	VY	VZ	Torcente	MY	MZ		VY - Torcente	VZ - Torcente	$\sigma_1$	$\sigma_2$	$\sigma_3$	$\sigma_4$	$\sigma_1$	$\sigma_2$	$\sigma_3$	$\sigma_4$	$\sigma_1$	$\sigma_2$	$\sigma_3$	$\sigma_4$	$\sigma_1$	$\sigma_2$	$\sigma_3$	$\sigma_4$
(kN)	(kN)	(kN)	(kNm)	(kNm)	(kNm)		(kN/m <sup>2</sup> )	(kN/m <sup>2</sup> )	(kN/m <sup>2</sup> )	(kN/m <sup>2</sup> )	(kN/m <sup>2</sup> )	(kN/m <sup>2</sup> )	(kN/m <sup>2</sup> )	(kN/m <sup>2</sup> )	(kN/m <sup>2</sup> )	(kN/m <sup>2</sup> )	(kN/m <sup>2</sup> )	(kN/m <sup>2</sup> )	(kN/m <sup>2</sup> )	(kN/m <sup>2</sup> )	(kN/m <sup>2</sup> )	(kN/m <sup>2</sup> )	(kN/m <sup>2</sup> )	(kN/m <sup>2</sup> )
0	96	90	55	523.4502468	759		7974	8949	-2	-2	-2	-2	-62395	-62395	62395	62395	-77549	77549	77549	-77549	-139946	15151	139941	-15156

Geometria della sezione resistente



Caratteristiche della sezione EFFICACE - Effetto del Local Buckling:

bA - Eff 1										bB					bC					bD					
$\psi$	$k\sigma$	$\lambda_p$	$\rho$	$b_{EFF}$	$\psi$	$k\sigma$	$\lambda_p$	$\rho$	$b_{EFF}$	$\psi$	$k\sigma$	$\lambda_p$	$\rho$	$b_{EFF}$	$\psi$	$k\sigma$	$\lambda_p$	$\rho$	$b_{EFF}$	$\psi$	$k\sigma$	$\lambda_p$	$\rho$	$b_{EFF}$	
(-)	(-)	(-)	(-)	(m)	(-)	(-)	(-)	(-)	(m)	(-)	(-)	(-)	(-)	(m)	(-)	(-)	(-)	(-)	(m)	(-)	(-)	(-)	(-)	(m)	
Lato Teso	Lato Teso	Lato Teso	1.000	0.80	0.108266	7.0795472	0.573	1.000	0.60	-0.108301425	8.6059275	0.692	1.000	0.72	Lato Teso	Lato Teso	Lato Teso	Lato Teso	Lato Teso	Lato Teso	Lato Teso	Lato Teso	Lato Teso	Lato Teso	Lato Teso

Lunghezza dei lati EFFICACI:

Azione assiale - Momento flettente (MY) - Momento flettente (MZ)							
(m) - Efficace	(m) - Efficace	(m) - Efficace	(m) - Efficace	(m) - Efficace	(m) - Efficace	(m) - Efficace	(m) - Efficace
bA - Eff 1	bA - Eff 2	bB - Eff 2	bB - Eff 3	bC - Eff 3	bC - Eff 4	bD - Eff 4	bD - Eff 1
(m)	(m)	(m)	(m)	(m)	(m)	(m)	(m)
0.400	0.400	0.355	0.245	0.289	0.511	0.300	0.300
0.800		0.600		0.800		0.600	

Grandezze Efficaci:

$A_{EFF}$	$\Delta Y_{EFF}$	$\Delta Z_{EFF}$	$I_{Y-EFF}$	$I_{Z-EFF}$	$W_{Y-EFF(+)}$	$W_{Y-EFF(-)}$	$W_{Z-EFF(+)}$	$W_{Z-EFF(-)}$	$\Delta M_y$	$\Delta M_z$
(m <sup>2</sup> )	(m)	(m)	(m <sup>4</sup> )	(m <sup>4</sup> )	(m <sup>3</sup> )	(m <sup>3</sup> )	(m <sup>3</sup> )	(m <sup>3</sup> )	(kNm)	(kNm)
0.041100	0.000000	0.000000	0.002517	0.003915	0.008389	-0.008389	-0.009787	0.009787	0.0000	0.0000

Azioni Sollecitanti Agenti sulla sezione Efficace:

$$\eta_1 = \frac{N_{Ed}}{f_y A_{eff}} + \frac{M_{y,Ed} + N_{Ed} e_{y,N}}{\gamma_{M0} W_{y,eff}} + \frac{M_{z,Ed} + N_{Ed} e_{z,N}}{\gamma_{M0} W_{z,eff}} \leq 1,0$$

(EN 1993-1-5; 4.6)

$M_{y,Ed}, M_{z,Ed}$  are the design bending moments with respect to y-y and z-z axes respect  
 $e_{y,N}, e_{z,N}$  are the eccentricities with respect to the neutral axis.

$$\eta_1 = A + B + C$$

EnveSLU-A1 - Sbraccio1							A	B	C	$\eta_1 = A + B + C$	Verifica
Assiale	VY	VZ	Torcente	MY - Eff	MZ - Eff		(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
(kN)	(kN)	(kN)	(kNm)	(kNm)	(kNm)						
0	96	90	55	523	759		0.000	0.238	0.296	0.534	Sez. Verificata

**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

PROGETTO ESECUTIVO  
Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.:	STR0XXX
Rev.:	0
Data:	Maggio 2014
Pag.:	73 di 120

Di seguito la verifica di dettaglio per sollecitazioni taglianti e torcenti:

**Verifica a Taglio - Torsione:**

Sezioni resistenti senza irrigidimenti:  
(EN 1993-1-5; 5)

$\eta$ (-)	$\varepsilon$ (-)	$72\varepsilon/\eta$ (-)	hw/t (-)	
			$L_y$	$L_z$
1	0.924	67	53	40

La resistenza a taglio si determina come:

$$V_{b,Rd} = V_{bw,Rd} + V_{bf,Rd} \leq \frac{\eta f_{yw} h_w t}{\sqrt{3} \gamma_{M1}} \quad (\text{EN 1993-1-5; 5.2})$$

Si trascura la resistenza fornita dalle flange. Si ottiene quindi:

$$V_{bw,Rd} = \frac{\chi_w f_{yw} h_w t}{\sqrt{3} \gamma_{M1}} \quad (\text{EN 1993-1-5; 5.2})$$

	$\sigma_\varepsilon$ (MPa)	a (m)	$k\tau$ (-)	$\tau_{cr}$ (kN/m <sup>2</sup> )	$\lambda_w$ (-)	$\chi(\lambda)$ (-)	$V_{bw,Rd}$ (kN)	(EN 1993-1-5; 5.3 - EN 1993-1-5; Anne
$L_y$	67	100	5.34	356712	0.667	1.000	1815	
$L_z$	119	100	5.34	634142	0.500	1.000	1361	

Risultante delle azioni di taglio-Torsione agenti su un singolo lato dello scatolare:  
(Sezione lorda)

	Azioni taglianti e torcenti		Verifiche di resistenza:		Verifica (-)	Interaz. V-M (-)
	VY - Torcente / Z - Torcente (kN)	(kN)	VY - Torcente $\eta 3$ (-)	VZ - Torcente $\eta 3$ (-)		
Sbraccio1 Comb1	96	81	0.05	0.06	Sez. Verificata	Nessuna Interaz.

Le verifiche risultano soddisfatte.

Di seguito la tabella riassuntiva delle verifiche condotte per tutte le sezioni e le combinazioni di carico agli SLU:

**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

PROGETTO ESECUTIVO  
Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.: STR0XXX

Rev.: 0

Data: Maggio 2014

Pag.: 74 di 120

Coefficienti di sfruttamento (SLU-A1):

		$\eta_1$ (-)	$\eta_3$ (-)
Sbraccio1	Comb_1	<b>0.5343</b>	<b>0.0592</b>
	Comb_2	<b>0.4530</b>	<b>0.0527</b>
	Comb_3	<b>0.4429</b>	<b>0.0518</b>
	Comb_4	<b>0.4530</b>	<b>0.0527</b>
Sbraccio2	Comb_1	<b>0.9017</b>	<b>0.0688</b>
	Comb_2	<b>0.7510</b>	<b>0.0573</b>
	Comb_3	<b>0.7615</b>	<b>0.0600</b>
	Comb_4	<b>0.7510</b>	<b>0.0573</b>
TopMont	Comb_1	<b>0.2831</b>	<b>0.4920</b>
	Comb_2	<b>0.2831</b>	<b>0.4920</b>
	Comb_3	<b>0.2831</b>	<b>0.4920</b>
	Comb_4	<b>0.4341</b>	<b>0.2952</b>
BaseMont	Comb_1	<b>0.2657</b>	<b>0.2639</b>
	Comb_2	<b>0.2657</b>	<b>0.2639</b>
	Comb_3	<b>0.2657</b>	<b>0.2639</b>
	Comb_4	<b>0.3515</b>	<b>0.1583</b>

### **8.1.3 Verifica delle saldature a cordone d'angolo**

Come anticipato, le saldature di connessione tra gli scatolari a costituire la colonna montante e lo sbraccio orizzontale e le piastre bullonate sono realizzate a cordone d'angolo.

Di seguito si riassumono le verifiche di resistenza in ottemperanza a quanto disposto in NTC 2008.

A favore di sicurezza e per brevità, si considera il solo contributo resistente delle saldature afferenti al perimetro della sezione scatolare, omettendo il contributo dei piatti di irrigidimento.

Sezione di base della colonna montante:

**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

PROGETTO ESECUTIVO  
Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

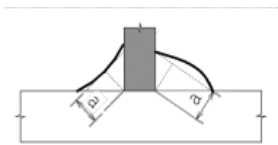
Doc.:	STR0XXX
Rev.:	0
Data:	Maggio 2014
Pag.:	76 di 120

**Resistenza delle saldature a cordoni d'angolo (Per sez. di classe 4 con  $\rho \geq 0.50$ , si assume la sezione lorda)**

(NTC 2008 - 4.2.8.2.4)

Azioni di verifica agli SLU - STR:

Sez Verifica	BaseMont	Geometria del profilo in acciaio:		
		$L_y$ (m)	$L_z$ (m)	$s$ (m)
<b>C</b>	<b>BaseMont</b>	<b>0.90</b>	<b>1.40</b>	<b>0.020</b>



	S235	S275 - S355	S420 - S460
$\beta_1$	0,85	0,70	0,62
$\beta_2$	1,0	0,85	0,75

Tensioni sulla sezione di gola in posizione ribaltata:

(A)	$\sqrt{n_{\perp}^2 + t_{\perp}^2 + \tau_{\parallel}^2} \leq \beta_1 \cdot f_{yk}$	$f_{yk}$ (MPa)	$\beta_1$ (-)	$\beta_2$ (-)	$\beta_1 \cdot f_{yk}$ (-)	$\beta_2 \cdot f_{yk}$ (-)
(B)	$ n_{\perp}  +  t_{\perp}  \leq \beta_2 \cdot f_{yk}$	275	0.70	0.85	193	234

Si assume lo sviluppo longitudinale della saldatura pari a quello della sezione scatolare saldata.  
Il cordone deve essere continuo, lungo uno o entrambi i lati della lamiera saldata.

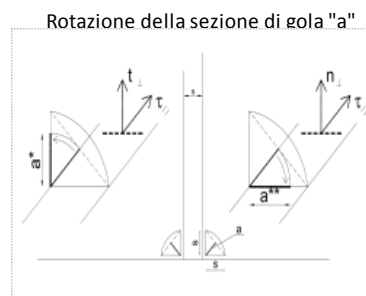
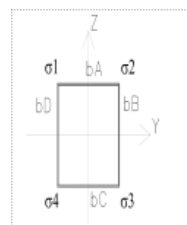
n.CORDONI	a/s	$S_{MIN-SALDAT}$	$a_{RES-TOT}$
(-)	(-)	(m)	(m)
1	1.00	0.028	0.020

Si considera, quale sezione resistente, quella di gola "a", ruotata sui piani delle lamiere saldate:

Grandezze caratteristiche della saldatura lungo il perimetro della sezione scatolare

$A_{SALDAT}$ ( $m^2$ )	$I_y$ ( $m^4$ )	$I_z$ ( $m^4$ )	$W_y$ ( $m^3$ )	$W_z$ ( $m^3$ )	$S^*_{VY}$ ( $m^2$ )	$S^*_{VZ}$ ( $m^2$ )	$2 \cdot \Omega \cdot t$ ( $m^3$ )
0.0904	0.0255	0.0130	0.0365	0.0288	0.0063	0.0063	0.0486

Calcolo delle tensioni sulla sezione lorda (Sezione a spigoli vivi):



**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

PROGETTO ESECUTIVO  
Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.: STR0XXX

Rev.: 0

Data: Maggio 2014

Pag.: 77 di 120

Determinazione dei  $\sigma$  negli spigoli della sezione:

**EnveSLU-A1 - BaseMont**

	Assiale (kN)	VY (kN)	VZ (kN)	Torcente (kNm)	MY (kNm)	MZ (kNm)
(1)	-135	0	-146	-1711	1021	973
(2)	-135	0	-146	-1711	1021	973
(3)	-135	0	-146	-1711	1021	973
(4)	-209	0	87	1026	-613	1612

Tensione nei cordoni di saldatura in corrispondenza ai vertici della sezione rettangolare

Tensioni sulla sezione resistente ruotata "a\*":

	Tensioni parallele				Tensioni perpendicolari			
	$\tau_1$ (kN/m <sup>2</sup> )	$\tau_2$ (kN/m <sup>2</sup> )	$\tau_3$ (kN/m <sup>2</sup> )	$\tau_4$ (kN/m <sup>2</sup> )	$t_1$ (kN/m <sup>2</sup> )	$t_2$ (kN/m <sup>2</sup> )	$t_3$ (kN/m <sup>2</sup> )	$t_4$ (kN/m <sup>2</sup> )
(1)	33415	-37014	-37014	33415	-60290	7272	63270	-4292
(2)	33415	-37014	-37014	33415	-60290	7272	63270	-4292
(3)	33415	-37014	-37014	33415	-60290	7272	63270	-4292
(4)	-20049	22209	22209	-20049	-36838	75060	41461	-70437

Verifica di resistenza della saldatura:

	Formula (A)				Formula (B)			
	Spigolo 1 (kN/m <sup>2</sup> )	Spigolo 2 (kN/m <sup>2</sup> )	Spigolo 3 (kN/m <sup>2</sup> )	Spigolo 4 (kN/m <sup>2</sup> )	Spigolo 1 (kN/m <sup>2</sup> )	Spigolo 2 (kN/m <sup>2</sup> )	Spigolo 3 (kN/m <sup>2</sup> )	Spigolo 4 (kN/m <sup>2</sup> )
(1)	68931	37722	73302	33690	60290	7272	63270	4292
(2)	68931	37722	73302	33690	60290	7272	63270	4292
(3)	68931	37722	73302	33690	60290	7272	63270	4292
(4)	41941	78276	47034	73235	36838	75060	41461	70437
<b><math>\eta_{MAX}</math></b>	<b>0.407</b>				<b>0.321</b>			

Tensioni sulla sezione resistente ruotata "a\*\*\*":

	Tensioni parallele				Tensioni perpendicolari			
	$\tau_1$ (kN/m <sup>2</sup> )	$\tau_2$ (kN/m <sup>2</sup> )	$\tau_3$ (kN/m <sup>2</sup> )	$\tau_4$ (kN/m <sup>2</sup> )	$n_1$ (kN/m <sup>2</sup> )	$n_2$ (kN/m <sup>2</sup> )	$n_3$ (kN/m <sup>2</sup> )	$n_4$ (kN/m <sup>2</sup> )
(1)	33415	-37014	-37014	33415	-60290	7272	63270	-4292
(2)	33415	-37014	-37014	33415	-60290	7272	63270	-4292
(3)	33415	-37014	-37014	33415	-60290	7272	63270	-4292
(4)	-20049	22209	22209	-20049	-36838	75060	41461	-70437

Verifica di resistenza della saldatura:

	Formula (A)				Formula (B)			
	Spigolo 1 (kN/m <sup>2</sup> )	Spigolo 2 (kN/m <sup>2</sup> )	Spigolo 3 (kN/m <sup>2</sup> )	Spigolo 4 (kN/m <sup>2</sup> )	Spigolo 1 (kN/m <sup>2</sup> )	Spigolo 2 (kN/m <sup>2</sup> )	Spigolo 3 (kN/m <sup>2</sup> )	Spigolo 4 (kN/m <sup>2</sup> )
(1)	68931	37722	73302	33690	60290	7272	63270	4292
(2)	68931	37722	73302	33690	60290	7272	63270	4292
(3)	68931	37722	73302	33690	60290	7272	63270	4292
(4)	41941	78276	47034	73235	36838	75060	41461	70437
<b><math>\eta_{MAX}</math></b>	<b>0.407</b>				<b>0.321</b>			

Le verifiche sono soddisfatte.

### 8.1.4 Verifica dei giunti di connessione

Come anticipato nei capitoli precedenti, la struttura si realizzerà in stabilimento per conci di lunghezza massima 12 m, al fine di rendere agevoli le operazioni di movimentazione e montaggio.

L'assemblaggio delle lamiere si realizzerà, per tutti i moduli prefabbricati, con saldature a piena penetrazione.

Le giunzioni tra conci, invece, si realizzeranno in situ con giunti bullonati agenti "a taglio".

Con particolare riferimento ai problemi indotti da carichi di origine ciclica (fatica), si richiama l'attenzione sulla necessità di serrare i bulloni utilizzando le corrette coppie prescritte. - Vedi EN 1993-1-8, EN 1090-2 par 8.5 ( $F_{p,C} = 0.70 \times F_u \times A_s$ ) per le sezioni A e B.

Nella struttura in progetto si hanno due giunzioni bullonate per la parte in elevazione, corrispondenti alle sezioni "Sez A" e Sez B", oltre alla base connessa alla fondazione con un sistema di tirafondi - "Sez C".

Per le sezioni "Sez A" e "Sez B", si prescrivono bulloni ad alta resistenza di classe 10.9; per la connessione alla base tirafondi di lunghezza  $L=1.40$  m e con caratteristiche minime equivalenti ai bulloni di classe 8.8.

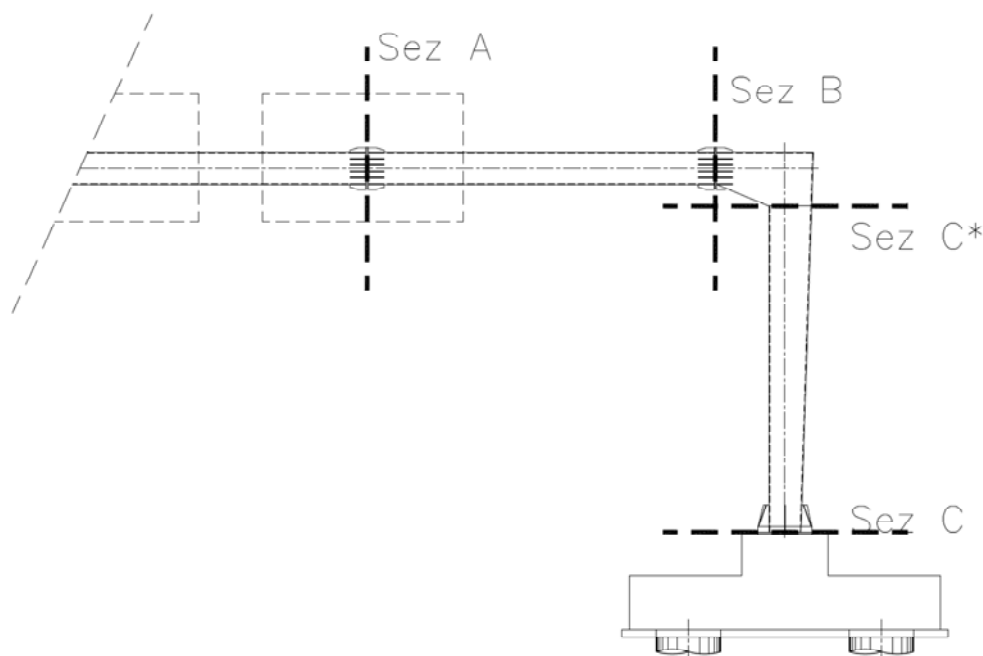


Fig. 57 – Sezioni di verifica - giunzioni bullonate

Le verifiche sono condotte con riferimento a quanto dettagliato nelle NTC 2008; 4.2.8 ed in analogia a quanto contenuto in EN 1993-1-8; 3.6.

Doc.:	STR0XXX
Rev.:	0
Data:	Maggio 2014
Pag.:	79 di 120

Si rimanda a quanto sopra per dettagli in merito alle procedure di verifica ed al significato dei simboli richiamati nelle tabelle sintetiche seguenti.

### 8.1.4.1 Verifica del giunto "Sez A"

Il giunto è realizzato per accoppiamento di due piastre di dimensioni 1000x800x25 mm (BxHxs) lato sbraccio e 100x800x30 mm (BxHxs) lato montante. Si utilizzano 28 bulloni M30, disposti simmetricamente su un unico allineamento a cerchiare il perimetro della sezione scatolare della mensola. La connessione è irrigidita con piatti di spessore  $s=15-20$  mm e lunghezza  $L=450$  mm, disposti come dettagliato nell'immagine seguente.

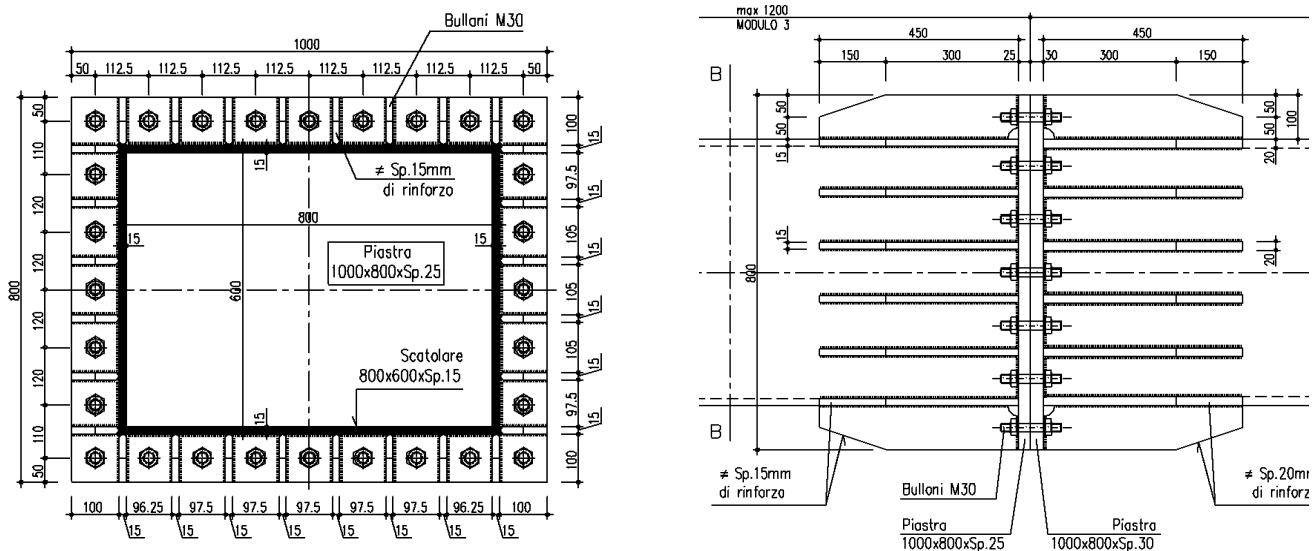


Fig. 58 – Giunto bullonato - Sez A

Nel seguito i dettagli della verifica condotta per la combinazione significativa agli SLU, ovvero, quella relativa alle massime sollecitazioni di trazione-taglio sui bulloni.

Al fine di determinare lo stato sollecitativo assiale più gravoso sui bulloni, si è operato analizzando due possibili schemi resistenti. Il primo (schema 1) vede agenti i soli bulloni, sia sollecitati a trazione, sia a compressione. Il secondo (schema 2) opera nell'ipotesi di resistenza a sola trazione dei bulloni e validità dell'ipotesi di conservazione della sezione piana. Si è quindi effettuata la verifica assumendo, cautelativamente, lo sforzo più severo determinato nelle due ipotesi precedenti. Per le verifiche della piastra in acciaio e delle lamiere di irrigidimento, invece, si è operato considerando la distribuzione di tensione determinata nella seconda ipotesi.



**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

PROGETTO ESECUTIVO  
Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.: STR0XXX

Rev.: 0

Data: Maggio 2014

Pag.: 80 di 120

**Verifica Giunzioni bullonate:**

(NTC 2008; 4.2.8 - Giunzioni a taglio; EN 1993-1-8 - 3.6)

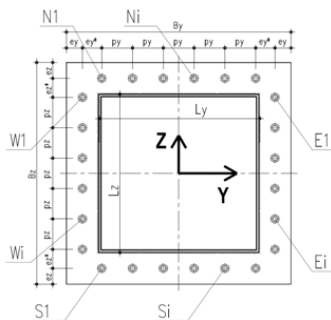
Classe Bulloni	$f_{tb}$ (MPa)	$f_{tk\_ACCIAIO}$ (MPa)	$\gamma_{M2}$ (-)
10.9	1000	275	1.25

**Azioni di verifica agli SLU:**

Sez Verifica	Combinazione	Geometria del profilo in acciaio:			
		L <sub>y</sub> (m)	L <sub>z</sub> (m)	s (m)	
A	1	Sbraccio1	0.800	0.600	0.015

**EnveSLU-A1 - Sbraccio1**

	Assiale (kN)	VY (kN)	VZ (kN)	VYZ (kN)	Torcente (kNm)	MY (kNm)	MZ (kNm)
(1)	0.10	96.07	89.62	131.38	54.70	523.45	758.94



**Geometria del giunto bullonato (piastra):**

Numero dei bulloni		Geometria del giunto bullonato (piastra)				Geometria del giunto bullonato (piastra)					
n <sub>N+S</sub>	n <sub>E+W</sub>	$\Phi_{BULLONE}$ (mm)	A <sub>NOM_BULLONE</sub> (mm <sup>2</sup> )	$\Phi_{BULL-FILETTO}$ (mm)	A <sub>RES_BULLONE</sub> (mm <sup>2</sup> )	$e_y$ (m)	$e_y^*$ (m)	$e_z$ (m)	$e_z^*$ (m)	$p_y$ (m)	$p_z$ (m)
9	7	30	707	26.7	561	0.05	0	0.05	0	0.1125	0.1167

**Sollecitazioni indotte dalla presso-flessione deviata:**

Procedura A) **Azioni sui bulloni - Bulloni sollecitati in compressione e trazione:**  
(ad esempio: piastre di base sostenute da controdamo senza contatto col c.a.)

A <sub>RES_BULLONATURA</sub> (m <sup>2</sup> )	I <sub>Y-G_TOTALE</sub> (m <sup>4</sup> )	I <sub>Z-G_TOTALE</sub> (m <sup>4</sup> )
0.01571	0.001390	0.001988

N <sub>MIN</sub> (Compress) (kN)	N <sub>MAX</sub> (Traz) (kN)
-170.33	170.33

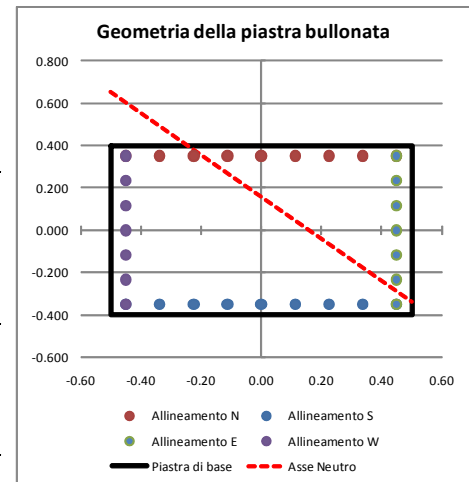
Procedura B) **Azioni sui bulloni - Bulloni sollecitati solo a trazione:**  
(Sollecitazione determinata in presso-flessione deviata)

Analisi B) significativa	$\sigma_c$ (Mpa)	$\sigma_s$ (Mpa)
S	13.85	269

N <sub>MAX</sub> (Traz) (kN)
150.91

**Sollecitazioni indotte dal taglio e dalla torsione sul singolo bullone:**

Taglio		Torsione		V <sub>i,MAX</sub> (kN)
V <sub>Yi</sub> (kN)	V <sub>Zi</sub> (kN)	V <sub>Yi,MAX</sub> (kN)	V <sub>Zi,MAX</sub> (kN)	
3.43	3.20	3.18	4.09	9.84



**Sollecitazioni di verifica:**

Taglio	Trazione	Compressione
F <sub>V,Ed</sub> (kN)	F <sub>T,Ed</sub> (kN)	F <sub>C,Ed</sub> (kN)
9.84	170.33	-170.33

**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

PROGETTO ESECUTIVO  
Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.: STR0XXX

Rev.: 0

Data: Maggio 2014

Pag.: 81 di 120

Resistenza dei bulloni:

(NTC 2008, 4.2.8.1.1)

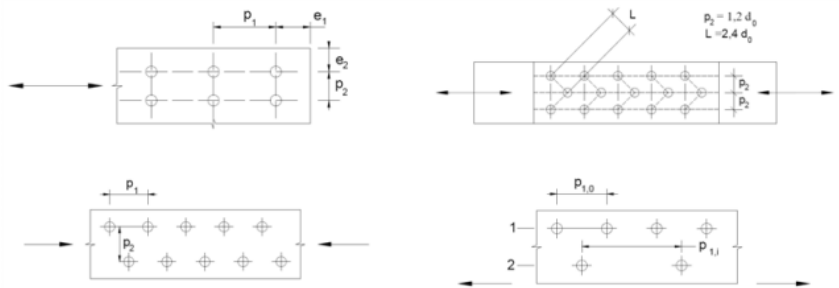
Geometria del giunto:

	(mm)
$e_1$	50
$e_2$	50
$d_0$	31
$p_1$	113
$p_2$	113
$d_m$	44

$\alpha$	k	Taglio su filettatura
(-)	(-)	(-)
0.538	2.5	S

Resistenze elementari:		(kN)
Taglio del bullone	$F_{v,Rd}$	224.40
Rifollamento	$F_{b,Rd}$	221.77
Trazione	$F_{t,Rd}$	403.92
Punzonamento	$B_{p,Rd}$	456.16

Figura 4.2.3 - Disposizione dei fori per le realizzazioni di unioni bullonate o chiodate



	(kN) - c.u.	
Resistenza a taglio	221.77	Verificato
Resistenza a trazione	403.92	Verificato
$F_{t,Ed}/F_{t,Rd}$	0.42	Verificato
Verifica combinata	0.35	Verificato

Le verifiche risultano soddisfatte.

### 8.1.4.2 Verifica del giunto "Sez B"

Il giunto è realizzato per accoppiamento di due piastre di dimensioni 1000x800x30 mm (BxHxs). Si utilizzano 28 bulloni M30, disposti simmetricamente su un unico allineamento a cerchiare il perimetro della sezione scatolare della mensola. La connessione è irrigidita con piatti di spessore  $s=20$  mm e lunghezza  $L=450$  mm, disposti come dettagliato nell'immagine seguente.

Si prevedono inoltre due piastre di irrigidimento interne allo scatolare sia in direzione verticale, sia in direzione trasversale, saldate coi lati dello scatolare con saldature a piena penetrazione.

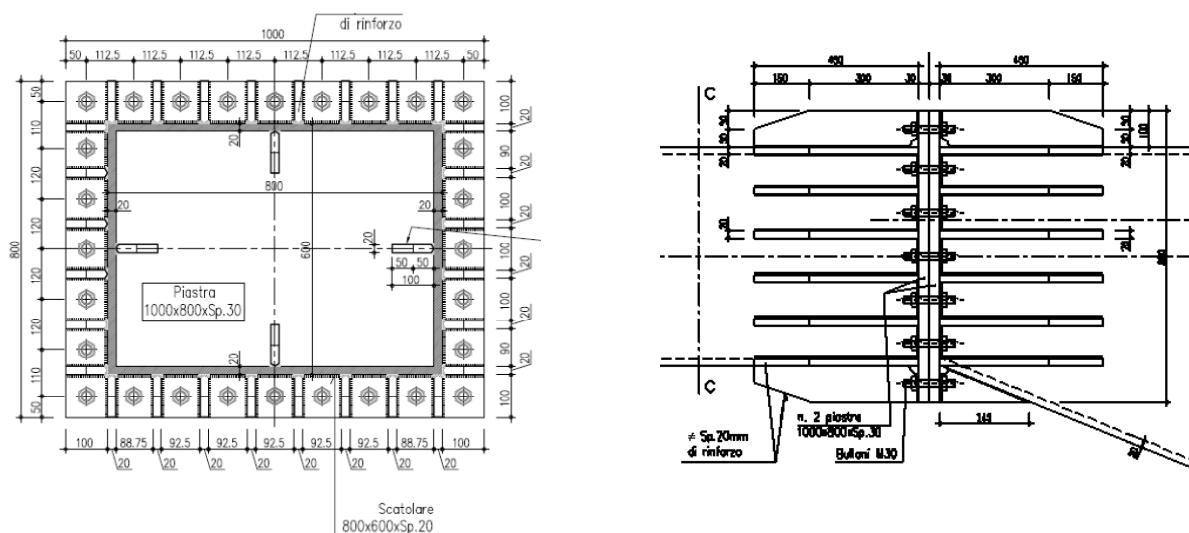


Fig. 59 – Giunto bullonato - Sez B

Nel seguito i dettagli della verifica condotta per la combinazione significativa agli SLU, ovvero, quella relativa alle massime sollecitazioni di trazione-taglio sui bulloni.

Al fine di determinare lo stato sollecitativo assiale più gravoso sui bulloni, si è operato analizzando due possibili schemi resistenti. Il primo vede agenti i soli bulloni, sia sollecitati a trazione, sia a compressione. Il secondo opera nell'ipotesi di resistenza a sola trazione dei bulloni e con validità dell'ipotesi di conservazione della sezione piana. Si è quindi effettuata la verifica assumendo, cautelativamente, lo sforzo più severo determinato nelle due ipotesi precedenti. Per le verifiche della piastra in acciaio e delle lamiere di irrigidimento, invece, si è operato considerando la distribuzione di tensione determinata nella seconda ipotesi.

**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

PROGETTO ESECUTIVO  
Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.: STR0XXX

Rev.: 0

Data: Maggio 2014

Pag.: 83 di 120

**Verifica Giunzioni bullonate:**

(NTC2008; 4.2.8 - Giunzioni a taglio; EN 1993-1-8 - 3.6)

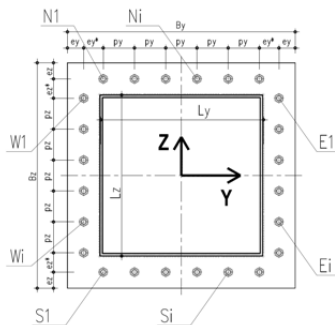
Classe Bulloni	$f_{tb}$	$f_{tk\_ACCIAIO}$	$\gamma_{M2}$
(-)	(MPa)	(MPa)	(-)
10.9	1000	275	1.25

**Azioni di verifica agli SLU:**

Sez Verifica	Combinazione	Sbraccio2	Geometria del profilo in acciaio:		
			$L_y$	$L_z$	s
B	1		0.800	0.600	0.020

**EnveSLU-A1 - Sbraccio2**

Assiale	VY	VZ	VYZ	Torcente	MY	MZ
(kN)	(kN)	(kN)	(kN)	(kNm)	(kNm)	(kNm)
(1) 0.00	127.31	137.28	187.22	84.72	1272.31	1530.53



**Geometria del giunto bullonato (piastra):**

Numero dei bulloni		$\Phi_{BULLONE}$	$A_{NOM\_BULLONE}$	$\Phi_{BULL-FILETTO}$	$A_{RES\_BULLONE}$			
$n_{N=S}$	$n_{E=W}$	(mm)	(mm <sup>2</sup> )	(mm)	(mm <sup>2</sup> )			
(-)	(-)	30	707	26.7	561			
9	7							
$B_y$	$B_z$	$S_{PIASTRA}$	$e_y$	$e_y^*$	$e_z$	$e_z^*$	$p_y$	$p_z$
(m)	(m)	(m)	(m)	(m)	(m)	(m)	(m)	(m)
1	0.8	0.03	0.05	0	0.05	0	0.1125	0.1167

**Sollecitazioni indotte dalla presso-flessione deviata:**

**Procedura A) Azioni sui bulloni - Bulloni sollecitati in compressione e trazione:**

(ad esempio: piastre di base sostenute da controdado senza contatto col c.a.)

$A_{RES\_BULLONATURA}$	$I_{Y-G\_TOTALE}$	$I_{Z-G\_TOTALE}$
(m <sup>2</sup> )	(m <sup>4</sup> )	(m <sup>4</sup> )
0.01571	0.001390	0.001988

$N_{MIN}$ (Compress)	$N_{MAX}$ (Traz)
(kN)	(kN)
-374.11	374.11

**Procedura B) Azioni sui bulloni - Bulloni sollecitati solo a trazione:**

(Sollecitazione determinata in presso-flessione deviata)

Analisi B) significativa	$\sigma_c$	$\sigma_s$
(-)	(Mpa)	(Mpa)
5	31.00	591

$N_{MAX}$ (Traz)
(kN)
331.55

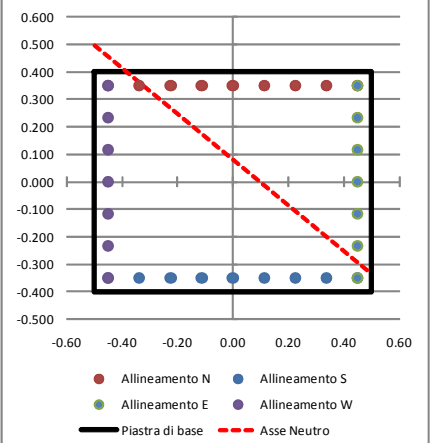
**Sollecitazioni indotte dal taglio e dalla torsione sul singolo bullone:**

Taglio		Torsione		$V_{I\_MAX}$
$V_{YI}$	$V_{ZI}$	$V_{YI\_MAX}$	$V_{ZI\_MAX}$	
(kN)	(kN)	(kN)	(kN)	(kN)
4.55	4.90	4.92	6.33	14.69

**Sollecitazioni di verifica:**

Taglio	Trazione	Compressione
$F_{V,Ed}$	$F_{T,Ed}$	$F_{C,Ed}$
(kN)	(kN)	(kN)
14.69	374.11	-374.11

**Geometria della piastra bullonata**



**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

PROGETTO ESECUTIVO  
Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.: STR0XXX

Rev.: 0

Data: Maggio 2014

Pag.: 84 di 120

Sollecitazioni di verifica:

Taglio	Trazione	Compressione
$F_{V,Ed}$ (kN)	$F_{T,Ed}$ (kN)	$F_{C,Ed}$ (kN)
14.69	374.11	-374.11

Resistenza dei bulloni:  
(NTC 2008, 4.2.8.1.1)

Geometria del giunto:

	(mm)
$e_1$	50
$e_2$	50
$d_0$	31
$p_1$	113
$p_2$	113
$d_m$	44

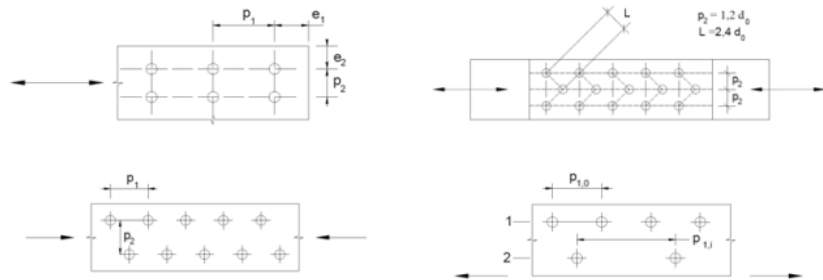


Figura 4.2.3 - Disposizione dei fori per le realizzazioni di unioni bullonate o chiodate

$\alpha$	k	Taglio su filettatura
(-)	(-)	(-)
0.538	2.5	S

Resistenze elementari:		(kN)
Taglio del bullone	$F_{v,Rd}$	224.40
Rifollamento	$F_{b,Rd}$	266.13
Trazione	$F_{t,Rd}$	403.92
Punzonamento	$B_{p,Rd}$	547.39

	(kN) - c.u.	
Resistenza a taglio	224.40	Verificato
Resistenza a trazione	403.92	Verificato
$F_{t,Ed}/F_{t,Rd}$	0.93	Verificato
Verifica combinata	0.73	Verificato

Le verifiche risultano soddisfatte.

In conseguenza al severo regime tensionale cui è sottoposta la connessione "Sez B", si è effettuata la verifica del sistema "piastra di ancoraggio e fazzoletti di irrigidimento" soggetti all'azione di trazione esercitata dai tirafondi e di compressione. La modellazione è stata implementata con elementi tipo "shell" a tre o quattro nodi e simula la reale geometria spaziale della giunzione.

La configurazione dei carichi applicati alla piastra di base rappresenta la medesima distribuzione di tensioni ricavata dall'analisi precedente denominata "Schema 2".

La verifica tensionale si è operata confrontando lo stato tensionale tridimensionale puntuale, tratto direttamente quale output dal modello di calcolo ed in termini di tensione alla "Von Mises", con la tensione massima resistente propria del materiale impiegato (EN 1993-1-1; 6.2.1). La verifica risulta soddisfatta se è verificato che:

$$\sigma_{V.M} \leq \frac{f_{yk}}{\gamma_{M0}} = \frac{275}{1.05} = 262 \text{ MPa}$$

Le tensioni dedotte dalla verifica sezionale (schema 2) e quindi gravanti in termini di carico agente sulla piastra di base sono:

**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

PROGETTO ESECUTIVO  
Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.: STR0XXX

Rev.: 0

Data: Maggio 2014

Pag.: 85 di 120

- $\sigma_{\text{TRAZ-MAX}} = 591 \text{ MPa}$
- $\sigma_{\text{COMPREX-MAX}} = 31 \text{ MPa}$

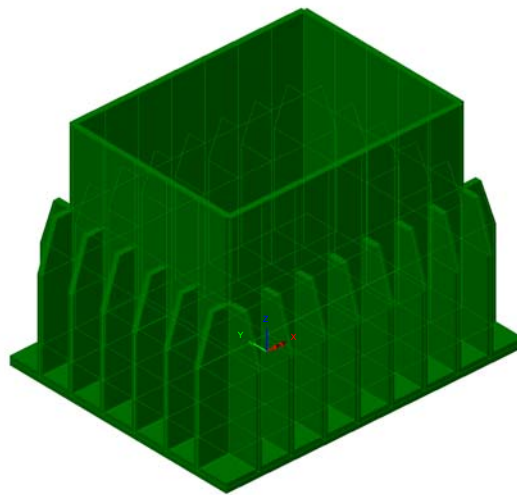


Fig. 60 – Modello tridimensionale del giunto

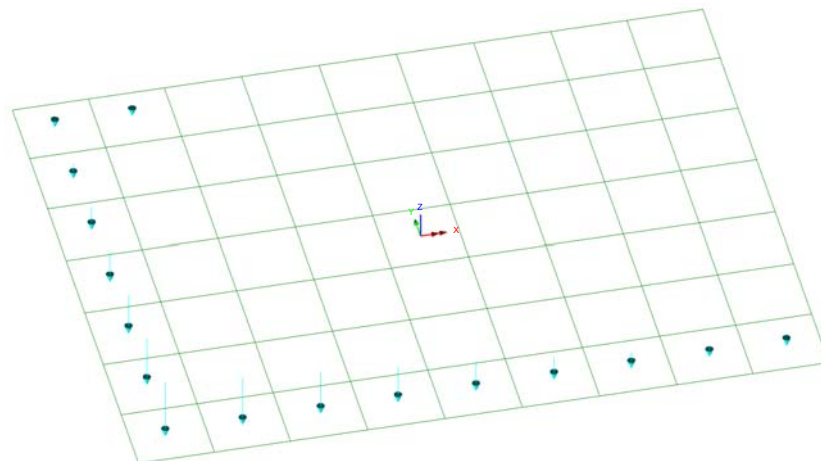


Fig. 61 – Sollecitazioni di trazione dai tiranti

**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

PROGETTO ESECUTIVO  
Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.: STR0XXX

Rev.: 0

Data: Maggio 2014

Pag.: 86 di 120

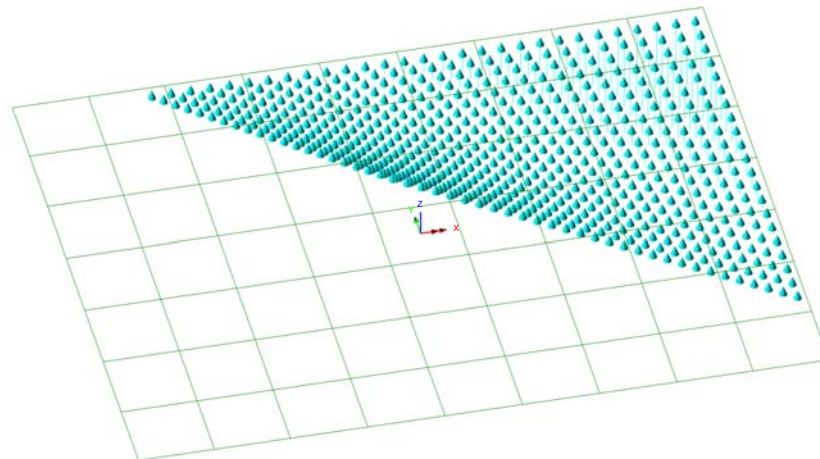


Fig. 62 – Sollecitazioni di compressione

Si ottengono i seguenti risultati:

Scale: 1: 5.95061E-3  
Zoom: 100.0  
Eye: (-0.063864, 0.588363, 0.806071)  
Linear/dynamic analysis  
ComboB1  
Contour entity: Stress (bottom) - Thick Shell  
Contour component: SE  
Number of contours: 2  
Contour interval: 182.796E6  
Contour maximum 365.967E6 at node 26  
Contour minimum 375.327E3 at node 9866

ComboB1  
Entity: Stress (bottom) - Thick Shell  
Component: SE  
79.204E6  
262.0E6  
Maximum 365.967E6 at node 26  
Minimum 375.327E3 at node 9866

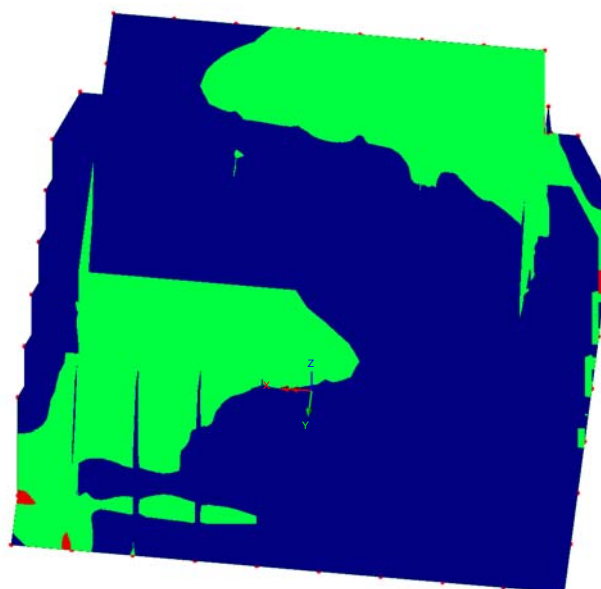


Fig. 63 – Mappatura tensionale

Si evidenzia che, ad esclusione di limitate aree di picco che non hanno interesse ingegneristico, il quadro tensionale risulta verificato.



### 8.1.4.3 Verifica del giunto "Sez C" - Connessione di base

La connessione di base con la fondazione in c.a. è realizzata tramite un sistema tirafondi-piastra di dimensioni 1800x1300x30 mm (BxHxs). Si utilizzano 36 tirafondi di classe 8.8 e lunghezza L=1.40 m, disposti simmetricamente su un unico allineamento a cerchiare il perimetro della sezione scatolare del montante. La connessione è irrigidita con piatti di spessore s=20 mm e lunghezza L=500 mm, disposti come dettagliato nell'immagine seguente.

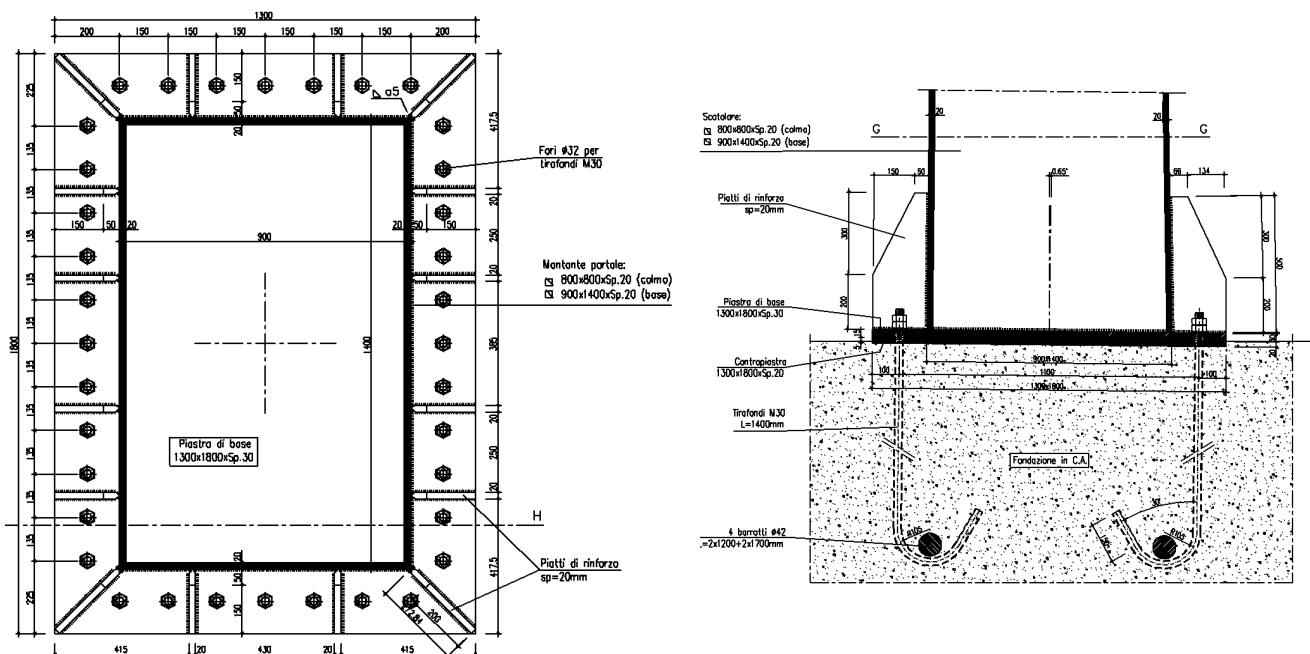


Fig. 64 – Giunto di base - Sez C

Nel seguito i dettagli della verifica condotta per le combinazioni significative agli SLU, ovvero, quella relativa alle massime sollecitazioni di trazione sui bulloni (Combinazione C4) e di massimo taglio (Combinazione C1).

Al fine di determinare lo stato sollecitativo assiale più gravoso sui bulloni, si è operato analizzando due possibili schemi resistenti. Il primo vede agenti i soli bulloni, sia sollecitati a trazione, sia a compressione. Il secondo opera nell'ipotesi di resistenza a sola trazione dei bulloni e di validità dell'ipotesi di conservazione della sezione piana. Si è quindi effettuata la verifica assumendo, cautelativamente, lo sforzo più severo determinato nelle due ipotesi precedenti. Per le verifiche della piastra in acciaio e delle lamiere di irrigidimento, invece, si è operato considerando la distribuzione di tensione determinata nella seconda ipotesi.



**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

PROGETTO ESECUTIVO  
Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.:	STR0XXX
Rev.:	0
Data:	Maggio 2014
Pag.:	88 di 120

**Combinazione C1:**

**Verifica Giunzioni bullonate:**

(NTC 2008; 4.2.8 - Giunzioni a taglio; EN 1993-1-8 - 3.6)

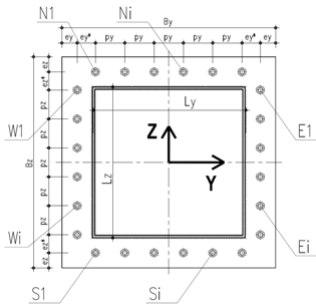
Classe Bulloni	$f_{tb}$	$f_{tk\_ACCIAIO}$	$\gamma_{M2}$
(-)	(MPa)	(MPa)	(-)
8.8	800	275	1.25

**Azioni di verifica agli SLU:**

Sez Verifica	Combinazione	BaseMont	Geometria del profilo in acciaio:		
			$L_y$	$L_z$	$s$
C	1		0.900	1.400	0.020

**EnveSLU-A1 - BaseMont**

	Assiale	VY	VZ	VYZ	Torcente	MY	MZ
(1)	-134.69	0.00	-145.83	145.83	-1710.59	1020.99	973.17



**Geometria del giunto bullonato (piastra):**

Numero dei bulloni							
$n_{N-S}$	$n_{E-W}$	$\Phi_{BULLONE}$	$A_{NOM\_BULLONE}$	$\Phi_{BULL-FILETTO}$	$A_{RES\_BULLONE}$		
(-)	(-)	(mm)	(mm <sup>2</sup> )	(mm)	(mm <sup>2</sup> )		
7	11	30	707	27	561		
$B_y$	$B_z$	SPIASTRA	$e_y$	$e_y^*$	$e_z$	$e_z^*$	$p_y$ $p_z$
(m)	(m)	(m)	(m)	(m)	(m)	(m)	(m)
1.3	1.8	0.03	0.1	0.1	0.1	0.125	0.1500   0.1350

**Sollecitazioni indotte dalla presso-flessione deviata:**

**Procedura A)**

**Azioni sui bulloni - Bulloni sollecitati in compressione e trazione:**

(ad esempio: piastre di base sostenute da controdamo senza contatto col c.a.)

$A_{RES\_BULLONATURA}$	$I_{Y-G\_TOTALE}$	$I_{Z-G\_TOTALE}$	$N_{MIN}$ (Compress)	$N_{MAX}$ (Traz)
(m <sup>2</sup> )	(m <sup>4</sup> )	(m <sup>4</sup> )	(kN)	(kN)
0.02020	0.007276	0.004440	-124.50	117.02

**Procedura B)**

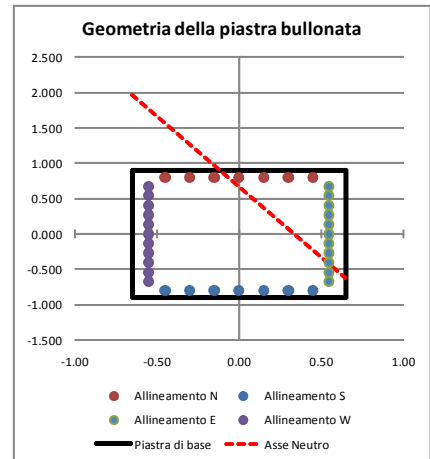
**Azioni sui bulloni - Bulloni sollecitati solo a trazione:**

(Sollecitazione determinata in presso-flessione deviata)

Analisi B) significativa	$\sigma_c$	$\sigma_s$	$N_{MAX}$ (Traz)
(-)	(Mpa)	(Mpa)	(kN)
5	6.43	154	86.11

**Sollecitazioni indotte dal taglio e dalla torsione sul singolo bullone:**

Taglio		Torsione		$V_{I\_MAX}$
$V_{YI}$	$V_{ZI}$	$V_{YI\_MAX}$	$V_{ZI\_MAX}$	
(kN)	(kN)	(kN)	(kN)	(kN)
0.00	-4.05	-55.29	-45.05	73.94



**Sollecitazioni di verifica:**

Taglio	Trazione	Compressione
$F_{V,Ed}$	$F_{T,Ed}$	$F_{C,Ed}$
(kN)	(kN)	(kN)
73.94	117.02	-124.50

**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

PROGETTO ESECUTIVO  
Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.: STR0XXX

Rev.: 0

Data: Maggio 2014

Pag.: 89 di 120

Sollecitazioni di verifica:

Taglio	Trazione	Compressione
$F_{V,Ed}$ (kN)	$F_{T,Ed}$ (kN)	$F_{C,Ed}$ (kN)
73.94	117.02	-124.50

Resistenza dei bulloni:  
(NTC 2008, 4.2.8.1.1)

Geometria del giunto:

	(mm)
$e_1$	100
$e_2$	100
$d_0$	31
$p_1$	135
$p_2$	135
$d_m$	44

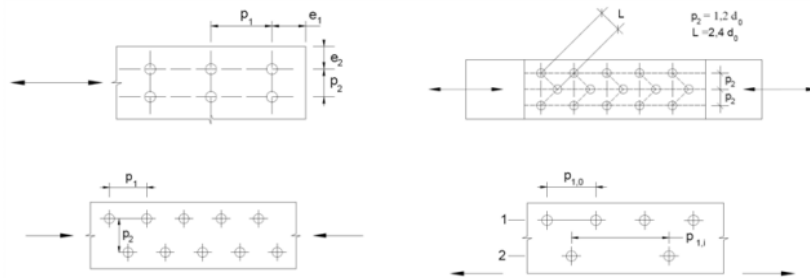


Figura 4.2.3 - Disposizione dei fori per le realizzazioni di unioni bullonate o chiodate

$\alpha$	k	Taglio su filettatura
(-)	(-)	(-)
1.000	2.5	S

Resistenze elementari:		(kN)
Taglio del bullone	$F_{v,Rd}$	215.42
Rifollamento	$F_{b,Rd}$	495.00
Trazione	$F_{t,Rd}$	323.14
Punzonamento	$B_{p,Rd}$	547.39

	(kN) - c.u.	
Resistenza a taglio	215.42	Verificato
Resistenza a trazione	323.14	Verificato
$F_{t,Ed}/F_{t,Rd}$	0.36	Verificato
Verifica combinata	0.60	Verificato

**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

PROGETTO ESECUTIVO  
Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.: STR0XXX

Rev.: 0

Data: Maggio 2014

Pag.: 90 di 120

**Combinazione C4:**

**Verifica Giunzioni bullonate:**

(NTC 2008; 4.2.8 - Giunzioni a taglio; EN 1993-1-8 - 3.6)

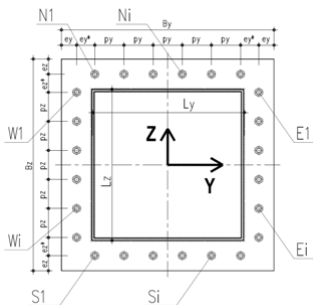
Classe Bulloni	f <sub>tb</sub>	f <sub>tk,ACCIAIO</sub>	γ <sub>M2</sub>
(-)	(MPa)	(MPa)	(-)
8.8	800	275	1.25

**Azioni di verifica agli SLU:**

Sez Verifica	Combinazione	BaseMont	Geometria del profilo in acciaio:		
			L <sub>y</sub>	L <sub>z</sub>	s
(m)	(m)	(m)	(m)	(m)	
C	4	BaseMont	0.900	1.400	0.020

**EnveSLU-A1 - BaseMont**

	Assiale	VY	VZ	VYZ	Torcente	MY	MZ
(4)	(kN)	(kN)	(kN)	(kN)	(kNm)	(kNm)	(kNm)
(4)	-208.95	0.00	87.50	87.50	1026.36	-612.59	1611.78



**Geometria del giunto bullonato (piastra):**

**Numero dei bulloni**

n <sub>N=S</sub>	n <sub>E=W</sub>
(-)	(-)
7	11

Φ <sub>BULLONE</sub>	A <sub>NOM_BULLONE</sub>	Φ <sub>BULL-FILETTO</sub>	A <sub>RES_BULLONE</sub>
(mm)	(mm <sup>2</sup> )	(mm)	(mm <sup>2</sup> )
30	707	27	561

B <sub>y</sub>	B <sub>z</sub>	S <sub>PIASTRA</sub>	e <sub>y</sub>	e <sub>y</sub> *	e <sub>z</sub>	e <sub>z</sub> *	P <sub>y</sub>	P <sub>z</sub>
(m)	(m)	(m)	(m)	(m)	(m)	(m)	(m)	(m)
1.3	1.8	0.03	0.1	0.1	0.1	0.125	0.1500	0.1350

**Sollecitazioni indotte dalla presso-flessione deviata:**

Procedura A) **Azioni sui bulloni - Bulloni sollecitati in compressione e trazione:**  
(ad esempio: piastre di base sostenute da contronadato senza contatto col c.a.)

A <sub>RES_BULLONATURA</sub>	I <sub>Y-G_TOTALE</sub>	I <sub>Z-G_TOTALE</sub>
(m <sup>2</sup> )	(m <sup>4</sup> )	(m <sup>4</sup> )
0.02020	0.007276	0.004440

N <sub>MIN</sub> (Compres)	N <sub>MAX</sub> (Traz)
(kN)	(kN)
-149.69	138.08

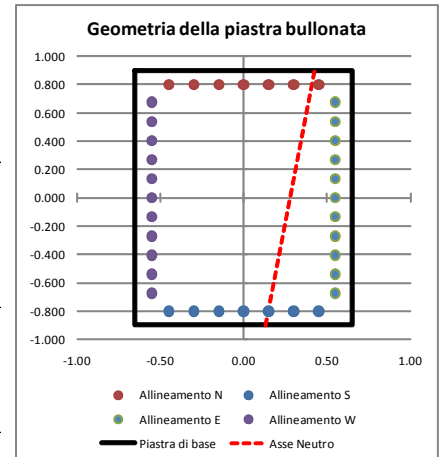
Procedura B) **Azioni sui bulloni - Bulloni sollecitati solo a trazione:**  
(Sollecitazione determinata in presso-flessione deviata)

Analisi B) significativa	σ <sub>c</sub>	σ <sub>s</sub>
(-)	(Mpa)	(Mpa)
S	7.21	195

N <sub>MAX</sub> (Traz)
(kN)
109.45

**Sollecitazioni indotte dal taglio e dalla torsione sul singolo bullone:**

Taglio		Torsione		V <sub>1,MAX</sub>
V <sub>y1</sub>	V <sub>z1</sub>	V <sub>y1,MAX</sub>	V <sub>z1,MAX</sub>	
(kN)	(kN)	(kN)	(kN)	(kN)
0.00	2.43	39.32	22.11	46.35



**Sollecitazioni di verifica:**

Taglio	Trazione	Compressione
F <sub>v,Ed</sub>	F <sub>t,Ed</sub>	F <sub>c,Ed</sub>
(kN)	(kN)	(kN)
46.35	138.08	-149.69

Resistenza dei bulloni:  
(NTC 2008, 4.2.8.1.1)

Geometria del giunto:

	(mm)
e <sub>1</sub>	100
e <sub>2</sub>	100
d <sub>0</sub>	31
p <sub>1</sub>	135
p <sub>2</sub>	135
d <sub>m</sub>	44

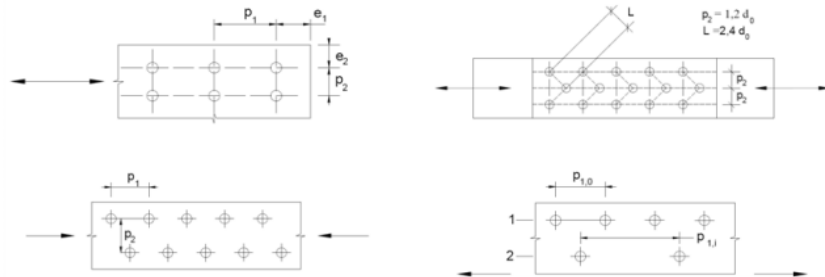


Figura 4.2.3 - Disposizione dei fori per le realizzazioni di unioni bullonate o chiodate

α	k	Taglio su filettatura
(-)	(-)	(-)
1.000	2.5	S

Resistenze elementari:		(kN)
Taglio del bullone	F <sub>v,Rd</sub>	215.42
Rifollamento	F <sub>b,Rd</sub>	495.00
Trazione	F <sub>t,Rd</sub>	323.14
Punzonamento	B <sub>b,Rd</sub>	547.39

(kN) - c.u.		
Resistenza a taglio	215.42	Verificato
Resistenza a trazione	323.14	Verificato
F <sub>t,Ed</sub> /F <sub>t,Rd</sub>	0.43	Verificato
Verifica combinata	0.52	Verificato

Le verifiche risultano soddisfatte.

Si è effettuata la verifica tensionale della piastra di base, soggetta all'azione di trazione esercitata dai tirafondi e di compressione piastra-contropiastra (cls). La modellazione è stata implementata con elementi tipo "shell" a tre o quattro nodi e simula la reale geometria spaziale della piastra.

In relazione al quadro tensionale di verifica, non particolarmente gravoso per i fazzoletti di irrigidimento, si è limitata la modellazione alla piastra di base, implementando dei vincoli lineari a terra in corrispondenza alle linee di intersezione piastra-montante e piastra-fazzoletti di irrigidimento. Le due configurazioni dei carichi applicati alla piastra di base rappresentano le medesime distribuzioni di tensioni ricavata dall'analisi precente.

La verifica tensionale si è operata confrontando lo stato tensionale tridimensionale puntuale, tratto direttamente quale output dal modello di calcolo ed in termini di tensione alla "Von Mises", con la tensione massima resistente propria del materiale impiegato (EN 1993-1-1; 6.2.1). La verifica risulta soddisfatta se è verificato che:

$$\sigma_{V.M} \leq \frac{f_{yk}}{\gamma_{M0}} = \frac{275}{1.05} = 262 MPa$$

Le tensioni dedotte dalla verifica sezionale (schema 2) e quindi gravanti in termini di carico agente sulla piastra di base sono:

**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

PROGETTO ESECUTIVO  
Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.: STR0XXX

Rev.: 0

Data: Maggio 2014

Pag.: 92 di 120

Combinazione 1:

- $\sigma_{\text{TRAZ-MAX}} = 154 \text{ MPa}$
- $\sigma_{\text{COMPREX-MAX}} = 6.43 \text{ MPa}$

Combinazione 4:

- $\sigma_{\text{TRAZ-MAX}} = 195 \text{ MPa}$
- $\sigma_{\text{COMPREX-MAX}} = 7.21 \text{ MPa}$

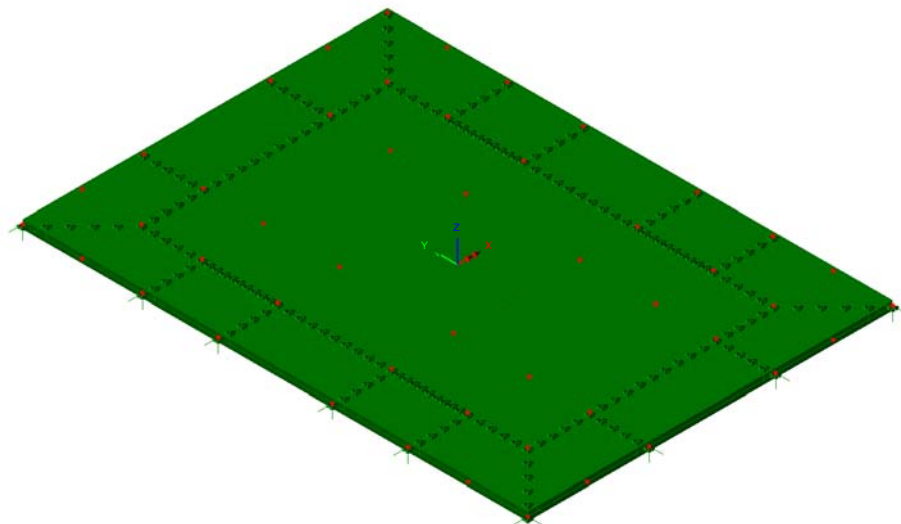


Fig. 65 – Modello tridimensionale della piastra di base

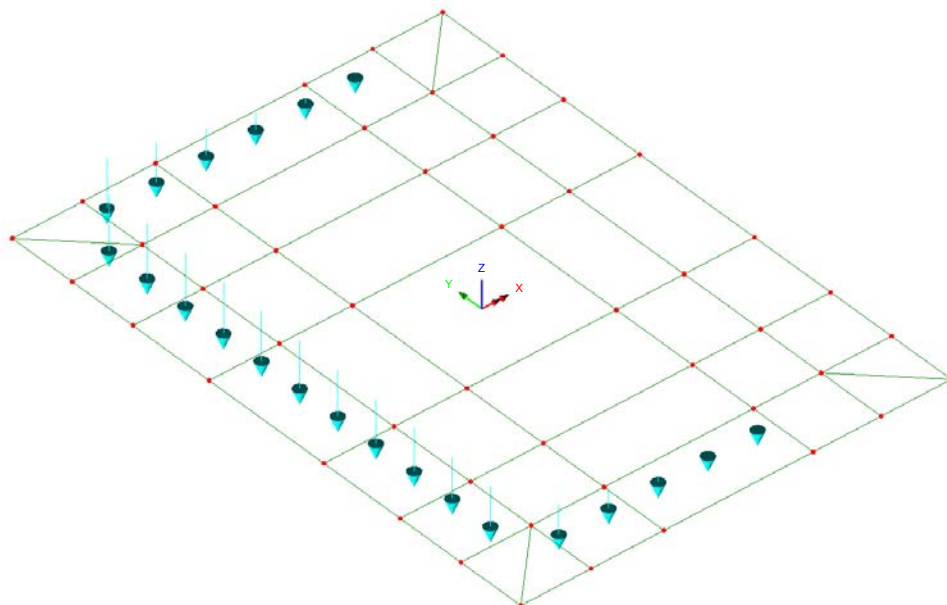


Fig. 66 – Sollecitazioni di trazione dei tiranti (Comb. C4)

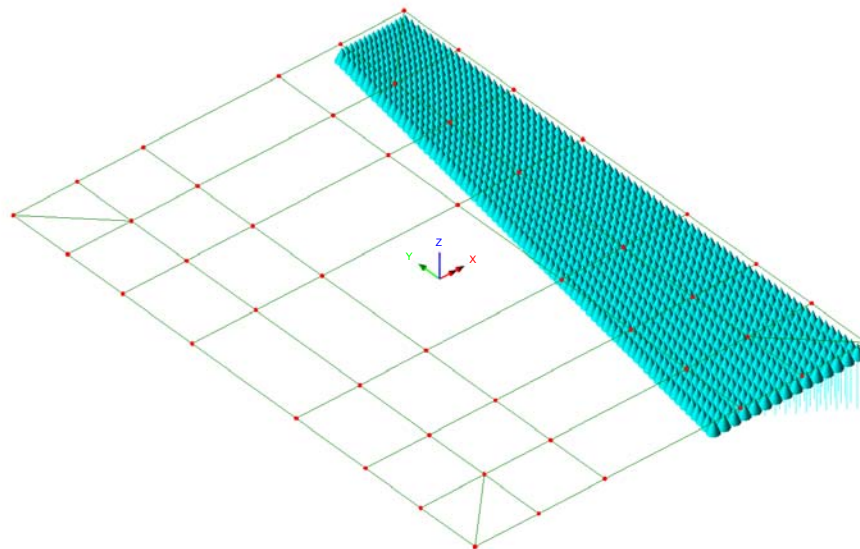


Fig. 67 – Sollecitazioni di compressione

Si ottengono i seguenti risultati:

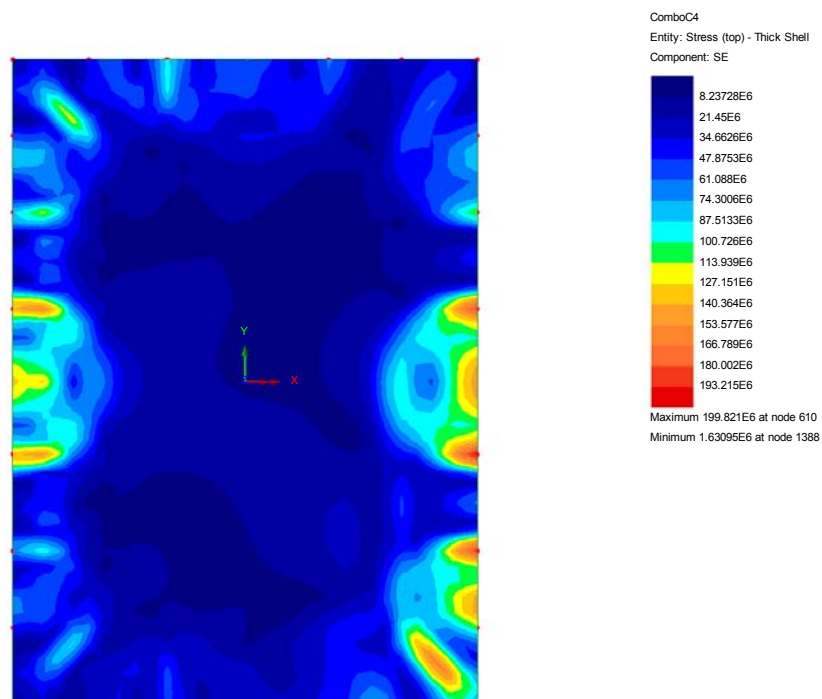


Fig. 68 – Mappatura tensionale

Si evidenzia che il quadro tensionale risulta verificato.

## 8.2 Ancoraggio alle strutture di fondazione

Nel presente paragrafo si riportano le verifiche di sicurezza del sistema di ancoraggio del portale in acciaio alle opere di fondazione.

La connessione con la fondazione in c.a. è realizzata tramite un sistema tirafondi-piastra di dimensioni 1800x1300x30 mm (BxHxs), posata su contropiastra avente la medesima impronta e spessore s=20mm. Si utilizzano 36 tirafondi di classe 8.8 e lunghezza L=1.40 m, disposti simmetricamente su un unico allineamento a cerchiare il perimetro della sezione scatolare del montante.

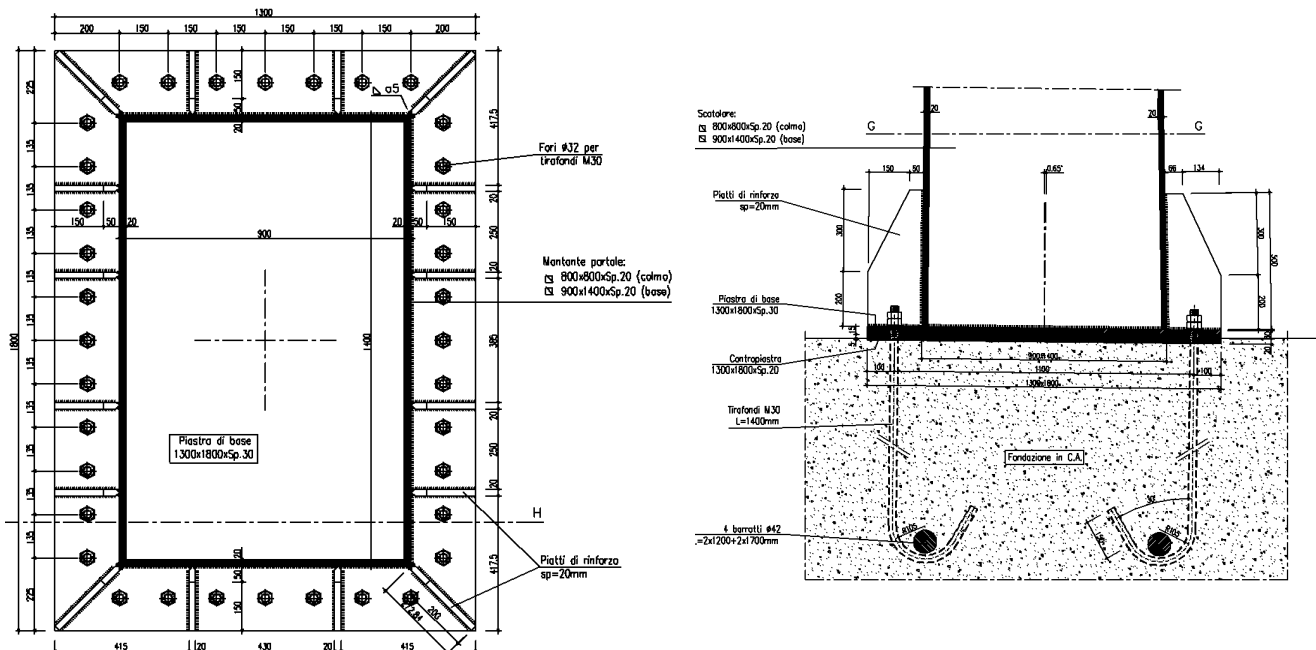


Fig. 69 – Giunto di base - Sez C

Nel seguito si riassumono le verifiche condotte sulla connessione nelle due combinazioni significative, già richiamate in precedenza (Combinazione C1, Combinazione C4).

Le analisi hanno interessato i vari meccanismi resistenti del sistema tirafondi-plinto in calcestruzzo, indagando le problematiche e criticità proprie sia della parte strutturale in acciaio, sia della parte in calcestruzzo.

In particolare, con riferimento alle EN 1992-1-1; 8.4, ed alle linee guida per il benessere tecnico europeo di ancoranti metallici da utilizzare nel calcestruzzo - ETAG n. 001, Allegato C- nelle quali si dettagliano i metodi di progettazione degli ancoranti, si sono condotte le seguenti verifiche agli stati limite ultimi:



Doc.:	STR0XXX
Rev.:	0
Data:	Maggio 2014
Pag.:	95 di 120

Verifiche lato acciaio:

- Verifica della lunghezza minima di ancoraggio della barra nel calcestruzzo
- Verifica per rottura indotta dall'azione di trazione sulla barra del tirafondo
- Verifica per rottura indotta da azioni di taglio, analizzando sia la condizione di puro tranciamento, sia la condizione di rottura per "effetto braccio di leva"
- Verifica di resistenza per azioni combinate assiale-tagliante

Verifiche lato calcestruzzo:

- Verifica di resistenza del calcestruzzo per rottura del cono (Metodo di verifica A)
- Rottura per fessurazione\*
- Rottura del bordo di calcestruzzo per effetto delle forze orizzontali\* (taglio-torsione)

Le verifiche hanno preso in conto la reale geometria del plinto di fondazione e dei tirafondi. In particolare si è operato tenendo in considerazione l'effetto di gruppo generato dalla reciproca vicinanza dei tirafondi.

\* Per brevità ed in virtù del fatto che nelle ordinarie strutture di fondazione vi è presenza di un'orditura di armatura nelle due direzioni ortogonali, si è omessa la verifica di resistenza del calcestruzzo, necessaria per individuare l'eventuale necessità di armatura. Si è direttamente verificato il quantitativo minimo di armatura necessaria per garantire la resistenza richiesta, attribuendo interamente le azioni esterne alle barre di armatura.

Di seguito si riassumono le verifiche condotte.

Si rimanda ai citati testi di riferimento per ulteriori informazioni riguardo le metodologie implementate e il significato della simbologia adottata.

Di seguito la verifica dettagliata per le due combinazioni significative:

- Combinazione C1
- Combinazione C4



**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

PROGETTO ESECUTIVO  
Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.: STR0XXX

Rev.: 0

Data: Maggio 2014

Pag.: 96 di 120

**Combinazione C1:**

Verifica dei Tirafondi nelle piastre di base acciaio-CLS:

(EN 1992-1-1 - 8.4; ETAG 001; Annex C)

Lunghezza di ancoraggio dei tirafondi (lunghi)

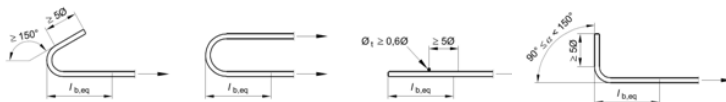
(EN 1992-1-1 - 8.4)

Caratteristiche del CLS:

$f_{ck}$ (MPa)	$\gamma_c$ (-)	$f_{ctm}$ (MPa)	$f_{ctk}$ (MPa)	$f_{ctd}$ (MPa)
28	1.5	2.77	1.94	1.29
$\eta_1$ (-)	$\eta_2$ (-)	$\sigma_{sd}$ (MPa)	$f_{bd}$ (MPa)	$l_{b,rd}$ (m)
0.7	1	166	2.03	0.611

Lunghezza minima di ancoraggio di progetto (ancoraggio in trazione):

Ancoraggio Diritto (-)	$C_d$ (m)	$\alpha_1$ (-)	$l_{bd,eq}$ (m)
N	0.053	1	0.611

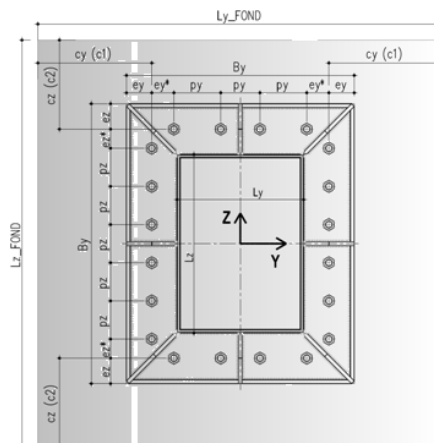


**Verifica a trazione:**

(ETAG 001; Annex C - Metodo di progettazione A)

Geometria della fondazione:

$L_{y,FOND}$ (m)	$L_z,FOND$ (m)
1.8	2.3
$c_y (c1)$ (m)	$c_z (c2)$ (m)
0.35	0.35



Caratteristiche materiali tirafondi - fondazione:

$f_{ck}$ (MPa)	$R_{ck}$ (MPa)	Tirafondi		Armatura fondazione	
		$f_{tb}$ (MPa)	$f_{yk}$ (MPa)	$f_{yk}$ (MPa)	$\gamma_s$ (-)
28	34	800	640	450	1.15

Coefficienti di sicurezza adottati

$\gamma_c$ (-)	$\gamma_1$ (-)	$\gamma_{2,TRAZIONE}$ (-)	$\gamma_{2,TAGLIO}$ (-)	Calcestruzzo		Acciaio	
				$\gamma_{MC,TRAZIONE}$ (-)	$\gamma_{MC,TAGLIO}$ (-)	$\gamma_{MS,TRAZIONE}$ (-)	$\gamma_{MS,TAGLIO}$ (-)
1.5	1.2	1.2	1	2.16	1.8	1.50	1.25

Rottura dell'acciaio

$N_{MAX}$ (Traz) (kN)	$N_{Rd,s}$ (kN)	
86.11	299.20	Verificata

**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

PROGETTO ESECUTIVO  
Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.: STR0XXX

Rev.: 0

Data: Maggio 2014

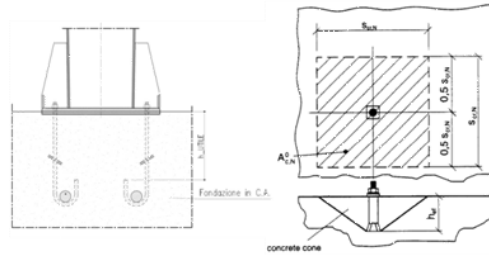
Pag.: 97 di 120

Resistenza del cono di calcestruzzo

$$N_{Rk,c} = N_{Rk,c}^0 \cdot \frac{A_{c,N}}{A_{c,N}^0} \cdot \Psi_{s,N} \cdot \Psi_{re,N} \cdot \Psi_{ec,N} \cdot \Psi_{ucr,N}$$

$h_{utile}$ (m)	$h_{eff}$ (m)
0.8	0.8

$n_{ANCOR\_TESI}$ (-)	$N_{Rk,c}^0$ (kN)	$N_{Rk,c}^0$ (kN)
23	946	149



$S_{cr,N}$ (m)	$C_{cr,N}$ (m)	$A_{c,N}^0$ (m <sup>2</sup> )	$A_{c,N}$ (m <sup>2</sup> )
2.40	1.20	0.49	2.38

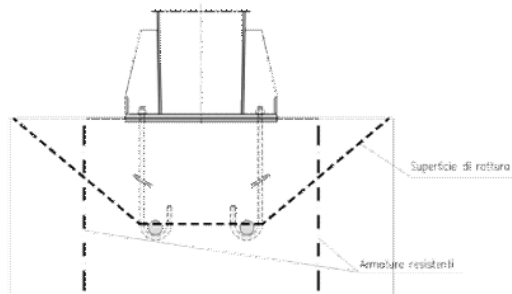
$h_{eff}^1$ (m)	$s'_{cr,N}$ (m)	$C'_{cr,N}$ (m)
0.23	0.7	0.35

$\Psi_{s,N}$ (-)	$\Psi_{re,N}$ (-)	$e_{Ny}$ (m)	$e_{Nz}$ (m)	$N_{Rd,c}^h$ (kN)	$\Psi_{ec,N}$ (-)	$\Psi_{ucr,N}$ (-)
1.00	1.00	0.135	0.105	51.29	0.56	1.00

$N_{Rk,c}$ (kN)	$N_{Rd,c}^g$ (kN)	$N_{Sd}^g$ (kN)	Verifica (-)
2548.02	1179.64	1110.49	Verificato

Minima armatura per evitare la rottura del cono:

$A_{S\_MIN}$ (mm <sup>2</sup> )	$\Phi_s$ (mm <sup>2</sup> )	$n_{MIN\_BARRE}$ (-)
-	20	-



Rottura per fessurazione da carico:

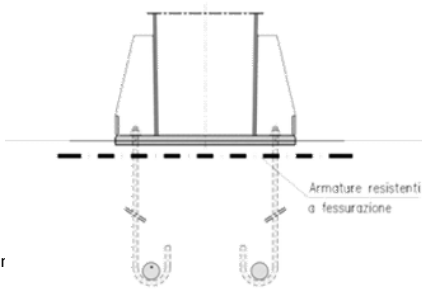
La verifica è soddisfatta se si prevedono ancoranti idone al calcestruzzo fessurato e:

$N_{Sd}^g$ (kN)	$\Phi_{Sp}$ (-)	$N_{Sd}^g$ (kN)
1110.49	0.5	555.25

Minima armatura per evitare la rottura per fessurazione:

$A_{S\_MIN}$ (mm <sup>2</sup> )	$\Phi_s$ (mm <sup>2</sup> )	$n_{MIN\_BARRE}$ (-)
1419	24	4

Occorre inoltre mantenere l'ampiezza delle fessure  $w_k < 0.3$  mr



**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

PROGETTO ESECUTIVO  
Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.: STR0XXX

Rev.: 0

Data: Maggio 2014

Pag.: 98 di 120

**Verifica per azioni di taglio:**

(ETAG 001; Annex C - Metodo di progettazione A)

**Rottura dell'acciaio:**

Verifica ancorante senza braccio di leva:

$V_{Rd,s}$ (kN)	
179.52	Verificato

Verifica ancorante con braccio di leva:

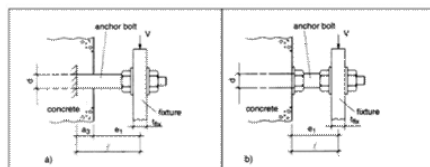
Determinazione del braccio di leva:

$e_1$ (m)	$a_3$ (m)	$\alpha$ (-)
0.015	0	2
$W_{el}$ (mm <sup>3</sup> )	$M_{Rk,s}^0$ (kNm)	$M_{Rk,s}$ (kNm)
1874	1.80	1.28

Verifica con braccio di leva

(-)

S



$V_{Rd,s}$ (kN)	
137	Verificato

**Rottura del bordo di calcestruzzo:**

- Verifica omessa nel caso di distanza minima dal bordo della fondazione  $c \geq 10 h_{eff}$

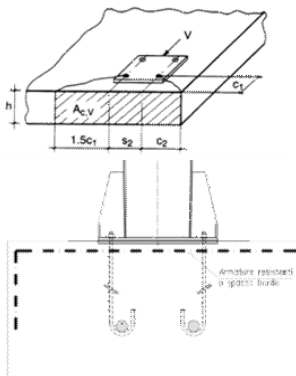
Risultante delle azioni di spacco agenti sul bordo in CLS:

$V_{sd,y}^E$ (kN)	$V_{sd,z}^E$ (kN)
790.41	743.75

Minima armatura per evitare la rottura per spacco del bordo

$A_{S_{MIN,Y}}$ (mm <sup>2</sup> )	$A_{S_{MIN,Z}}$ (mm <sup>2</sup> )	$\Phi s$ (mm <sup>2</sup> )
2635	2479	24

$n_{MIN,BARRE,Y}$ (-)	$n_{MIN,BARRE,Z}$ (-)
6	6



**Rottura a taglio del calcestruzzo:**

- Verifica omessa nel caso di presenza di armatura che racchiude i tirafondi trazionati.

**Verifica per azioni combinate (Effettuata solo lato acciaio):**

$\alpha$ (-)	$N_{sd}/N_{Rd}$ (-)	$V_{sd}/V_{Rd}$ (-)
1.5	0.29	0.54

Ver. Combinata (-)	
0.55	Verificato

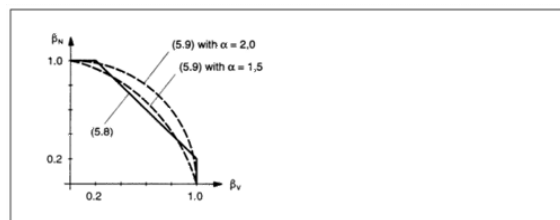


Figure 5.10 Interaction diagram for combined tension and shear loads

In general, Equations (5.8a) to (5.8c) yield conservative results. More accurate results are obtained by Equation (5.9)

$$(\beta_N)^\alpha + (\beta_V)^\alpha \leq 1 \quad (5.9)$$

with:

$\beta_N, \beta_V$  see Equations (5.8)  
 $\alpha = 2.0$  if  $N_{sd}$  and  $V_{sd}$  are governed by steel failure  
 $\alpha = 1.5$  for all other failure modes

**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

PROGETTO ESECUTIVO  
Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.: STROXXX

Rev.: 0

Data: Maggio 2014

Pag.: 99 di 120

**Combinazione C4:**

Verifica dei Tirafondi nelle piastre di base acciaio-CLS:

(EN 1992-1-1 - 8.4; ETAG 001; Annex C)

Lunghezza di ancoraggio dei tirafondi (lunghi)

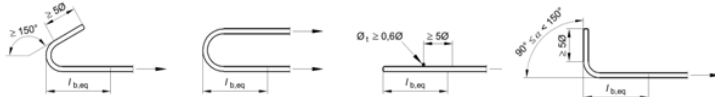
(EN 1992-1-1 - 8.4)

Caratteristiche del CLS:

$f_{ck}$ (MPa)	$\gamma_c$ (-)	$f_{ctm}$ (MPa)	$f_{ctk}$ (MPa)	$f_{ctd}$ (MPa)
28	1.5	2.77	1.94	1.29
$\eta_1$ (-)	$\eta_2$ (-)	$\sigma_{sd}$ (MPa)	$f_{bd}$ (MPa)	$l_{b,reqd}$ (m)
0.7	1	195	2.03	0.721

Lunghezza minima di ancoraggio di progetto (ancoraggio in trazione):

Ancoraggio Diritto (-)	$c_d$ (m)	$\alpha_1$ (-)	$l_{bd,eq}$ (m)
N	0.053	1	0.721

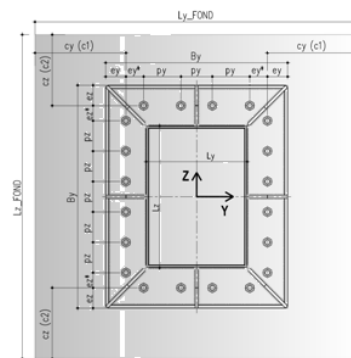


**Verifica a trazione:**

(ETAG 001; Annex C - Metodo di progettazione A)

Geometria della fondazione:

$L_y$ <sub>FOND</sub> (m)	$L_z$ <sub>FOND</sub> (m)
1.8	2.3
$c_y$ (c1) (m)	$c_z$ (c2) (m)
0.35	0.35



Caratteristiche materiali tirafondi - fondazione:

$f_{ck}$ (MPa)	$R_{ck}$ (MPa)	Tirafondi		Armatura fondazione	
		$f_{tb}$ (MPa)	$f_{yk}$ (MPa)	$f_{yk}$ (MPa)	$\gamma_s$ (-)
28	34	800	640	450	1.15

Coefficienti di sicurezza adottati

$\gamma_c$ (-)	$\gamma_1$ (-)	$\gamma_2$ <sub>TRAZIONE</sub> (-)	$\gamma_2$ <sub>TAGLIO</sub> (-)	Calcestruzzo		Acciaio	
				$\gamma_{MC-TRAZIONE}$ (-)	$\gamma_{MC-TAGLIO}$ (-)	$\gamma_{MS-TRAZIONE}$ (-)	$\gamma_{MS-TAGLIO}$ (-)
1.5	1.2	1.2	1	2.16	1.8	1.50	1.25

**Rottura dell'acciaio**

$N_{MAX}$ (Traaz) (kN)	$N_{Rd,s}$ (kN)	Verificata
109.45	299.20	

**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

PROGETTO ESECUTIVO  
Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.: STR0XXX

Rev.: 0

Data: Maggio 2014

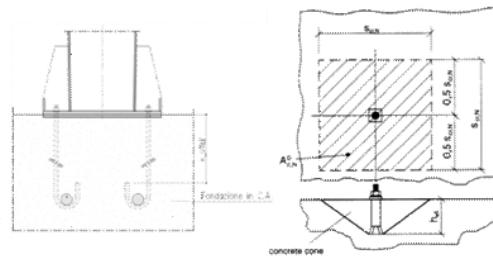
Pag.: 100 di 120

Resistenza del cono di calcestruzzo

$$N_{Rk,c} = N_{Rk,c}^0 \cdot \frac{A_{c,N}}{A_{c,N}^0} \cdot \Psi_{s,N} \cdot \Psi_{re,N} \cdot \Psi_{ec,N}$$

$h_{utile}$ (m)	$h_{eff}$ (m)
0.8	0.8

$n_{ANCOR\_TESI}$ (-)	$N_{Rk,c}^0$ (kN)	$N_{Rk,c}^0$ (kN)
22	946	149



$S_{cr,N}$ (m)	$C_{cr,N}$ (m)	$A_{c,N}^0$ (m <sup>2</sup> )	$A_{c,N}$ (m <sup>2</sup> )
2.40	1.20	0.49	2.25

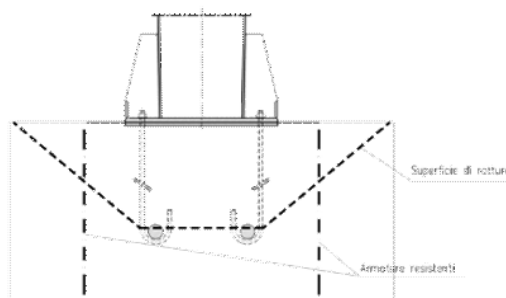
$h'_{eff}$ (m)	$S'_{cr,N}$ (m)	$C'_{cr,N}$ (m)
0.23	0.7	0.35

$\Psi_{s,N}$ (-)	$\Psi_{re,N}$ (-)	$e_{Ny}$ (m)	$e_{Nz}$ (m)	$N_{Rd,c}^h$ (kN)	$\Psi_{ec,N}$ (-)	$\Psi_{ucr,N}$ (-)
1.00	1.00	0.120	0.071	56.61	0.62	1.00

$N_{Rk,c}$ (kN)	$N_{Rd,c}^E$ (kN)	$N_{Sd}^E$ (kN)	Verifica (-)
2689.91	1245.33	1577.10	Occorre prevedere armatura

Minima armatura per evitare la rottura del cono:

$A_{S_{MIN}}$ (mm <sup>2</sup> )	$\Phi_s$ (mm <sup>2</sup> )	$n_{MIN\_BARRE}$ (-)
5257	24	12



Rottura per fessurazione da carico:

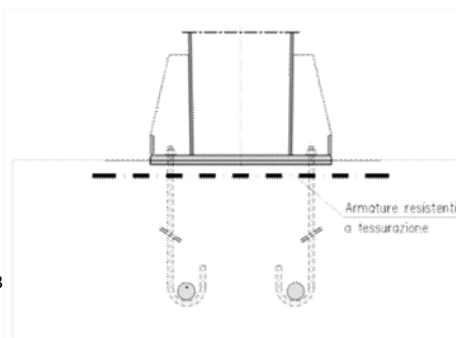
La verifica è soddisfatta se si prevedono ancoranti idone al calcestruzzo fessurato e:

$N_{Sd}^E$ (kN)	$\Phi_{Sp}$ (-)	$N_{Sd}^E$ (kN)
1577.10	0.5	788.55

Minima armatura per evitare la rottura per fessurazione:

$A_{S_{MIN}}$ (mm <sup>2</sup> )	$\Phi_s$ (mm <sup>2</sup> )	$n_{MIN\_BARRE}$ (-)
2015	24	5

Occorre inoltre mantenere l'ampiezza delle fessure  $w_k < 0.3$



**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

PROGETTO ESECUTIVO  
Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.: STR0XXX

Rev.: 0

Data: Maggio 2014

Pag.: 101 di 120

**Verifica per azioni di taglio:**

(ETAG 001; Annex C - Metodo di progettazione A)

Rottura dell'acciaio:

Verifica ancorante senza braccio di leva:

$V_{Rd,s}$ (kN)	
179.52	Verificato

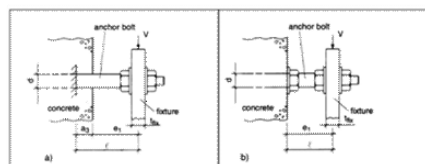
Verifica ancorante con braccio di leva:

Verifica con braccio di leva

Determinazione del braccio di leva:

$e_1$ (m)	$a_3$ (m)	$\alpha$ (-)
0.015	0	2

$W_{el}$ (mm <sup>3</sup> )	$M_{Rk,s}^0$ (kNm)	$M_{Rk,s}$ (kNm)
1874	1.80	1.14



$V_{Rd,s}$ (kN)	
122	Verificato

Rottura del bordo di calcestruzzo:

- Verifica omissa nel caso di distanza minima dal bordo della fondazione  $c \geq 10 h_{eff}$

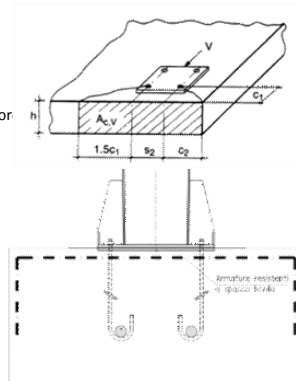
Risultante delle azioni di spacco agenti sul bordo in CLS:

$V_{sd,Y}^E$ (kN)	$V_{sd,Z}^E$ (kN)
474.24	446.25

Minima armatura per evitare la rottura per spacco del bordo

$A_{S_{MIN,Y}}$ (mm <sup>2</sup> )	$A_{S_{MIN,Z}}$ (mm <sup>2</sup> )	$\phi_s$ (mm <sup>2</sup> )
1581	1487	24

$n_{MIN,BARRE,Y}$ (-)	$n_{MIN,BARRE,Z}$ (-)
4	4



Rottura a taglio del calcestruzzo:

- Verifica omissa nel caso di presenza di armatura che racchiude i tirafondi trazionati.

**Verifica per azioni combinate (Effettuata solo lato acciaio):**

$\alpha$ (-)	$N_{sd}/N_{Rd}$ (-)	$V_{sd}/V_{Rd}$ (-)
1.5	0.37	0.38

Ver. Combinata (-)	
0.46	Verificato

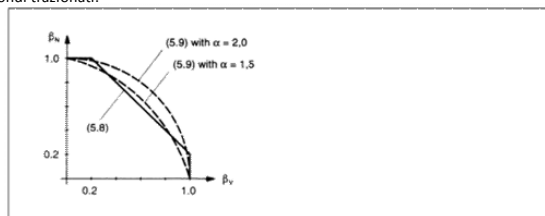


Figure 5.10 Interaction diagram for combined tension and shear loads

In general, Equations (5.8a) to (5.8c) yield conservative results. More accurate results are obtained by Equation (5.9)

$$(\beta_n)^\alpha + (\beta_v)^\alpha \leq 1 \quad (5.9)$$

with:

$\beta_n, \beta_v$  see Equations (5.8)  
 $\alpha = 2.0$  if  $N_{sd}$  and  $V_{sd}$  are governed by steel failure  
 $\alpha = 1.5$  for all other failure modes

Doc.:	STR0XXX
Rev.:	0
Data:	Maggio 2014
Pag.:	102 di 120

Nelle verifiche per azioni combinate si è utilizzato ad esponente, in via cautelativa, un valore di  $\alpha=1.50$ , pur procedendo alla verifica delle barre di armatura.

Le verifiche risultano soddisfatte.

Le armature sopra determinate, necessarie per garantire una sufficiente resistenza sotto l'azione delle sollecitazioni esterne, si disporranno in termini di staffe perimetrali nelle due direzioni ortogonali e spilli.

**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

PROGETTO ESECUTIVO  
Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.: STR0XXX

Rev.: 0

Data: Maggio 2014

Pag.: 103 di 120

### 8.3 Verifiche per azioni cicliche - Fatica

#### 8.3.1 Generalità

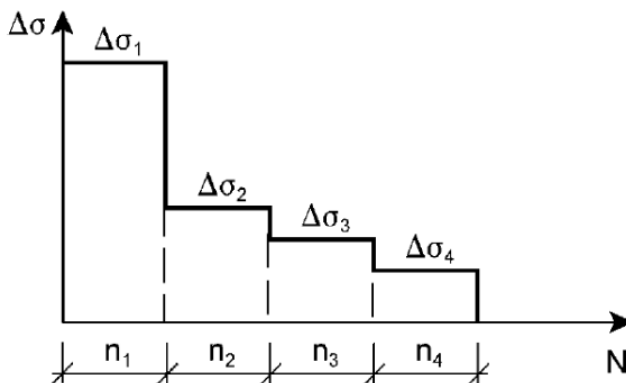
Per le strutture in progetto, di geometria snella e realizzate per composizione di lamiera tramite saldature e giunzioni bullonate, l'analisi dei fenomeni indotti dall'azione di forzanti cicliche risulta essere di primaria importanza.

Con particolare riferimento alla natura delle azioni variabili, costituite dalla pressione del vento agente sui cartelloni e sul portale, oltre alle sovrappressioni indotte dal transito veicolare, si è reso necessario reperire informazioni statistiche sulla variabilità ed intensità delle azioni attese durante il periodo di vita della struttura, pari a 50 anni.

In estrema sintesi, le verifiche a fatica vengono effettuate con l'impiego del metodo del danneggiamento cumulativo (EN 1993-1-9; Annesso A). A partire da informazioni statistiche, relative alla variabilità attesa per una certa azione durante il periodo di vita della struttura, attraverso l'utilizzo del "metodo del serbatoio", è possibile determinare uno spettro di variazione delle tensioni, nel quale vengono calcolati gli intervalli di variazione delle tensioni ed il relativo numero di cicli.

$$\Delta\sigma_i = | \sigma_{p,max} - \sigma_{p,min} |$$

ampiezza dell'escursione delle tensioni, valutata per una determinata azione esterna agente ed associata ad un numero di cicli di ripetizione



Spettro dell'intervallo di variazione delle tensioni

Fig. 70 - Spettro di variazione delle tensioni

Attraverso l'ausilio delle curve S-N di Wohler, si procede alla determinazione del numero di cicli a collasso associato a ciascun intervallo di variazione delle tensioni ad ampiezza costante, sia in termini di tensioni normali, sia in termini di tensioni tangenziali.



**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

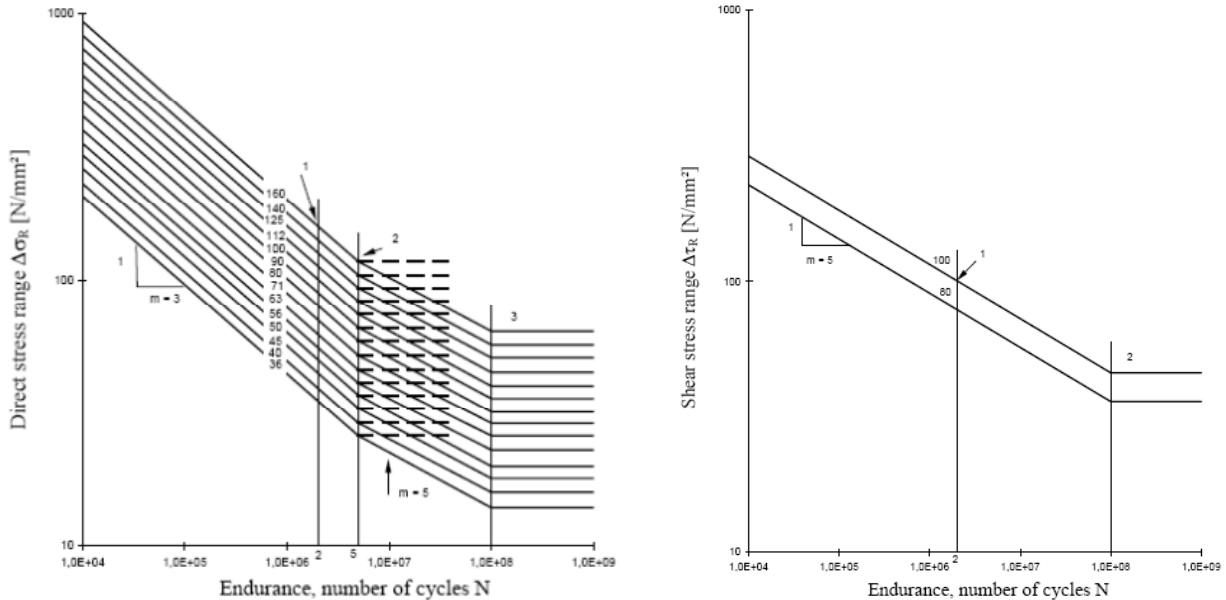
PROGETTO ESECUTIVO  
Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.: STR0XXX

Rev.: 0

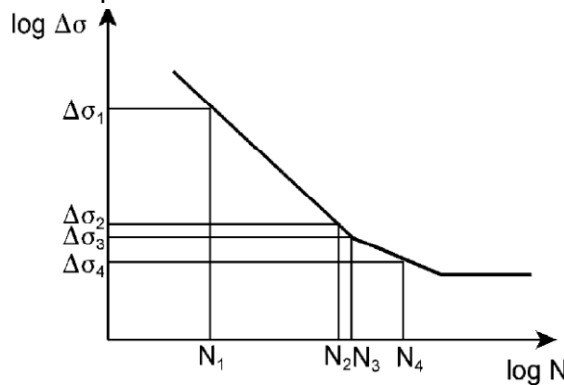
Data: Maggio 2014

Pag.: 104 di 120



**Fig. 71 – Curve di resistenza a fatica S-N per tensioni normali e tangenziali**

Nell'immagine seguente si esemplifica la procedura schematica per la determinazione del numero di cicli a collasso, associato ad un determinato intervallo di variazione delle tensioni ad ampiezza costante:



**Fig. 72 – Determinazione del numero di cicli a rottura per Δσ assegnato**

La verifica si conduce attraverso la quantificazione del danno prodotto da ciascun intervallo di variazione delle tensioni ad ampiezza costante e garantendo che la sommatoria lineare dei singoli addendi sia inferiore all'unità:

$$\sum \frac{n_i}{N_i} \leq D_d = 1.0$$

(Formula di Palmgren-Miner)

**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

PROGETTO ESECUTIVO  
Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.: STR0XXX

Rev.: 0

Data: Maggio 2014

Pag.: 105 di 120

In ottemperanza a quanto previsto in normativa e nel N.A.D., e nell'ottica del concetto "safe life", si pone:

$$\gamma_{Ff} = 1$$

$$\gamma_{Mf} = 1.35 \quad \text{alta conseguenza a seguito della rottura del dettaglio}$$

$$\gamma_{Mf} = 1.15 \quad \text{bassa conseguenza a seguito della rottura del dettaglio}$$

La formula di verifica di Palmgren-Miner si modifica in:

$$\sum \frac{n_i \times \gamma_{Mf} \times \gamma_{Ff}}{N_i} \leq D_d = 1.0 \quad (\text{Verifica del danno cumulato})$$

La procedura sopra descritta è stata implementata in aderenza a quanto dettagliato nei seguenti testi di riferimento:

- Azioni cicliche indotte dal vento Bibliografia [XII]
- Azioni cicliche indotte dal transito di veicoli alti Bibliografia [X]

### 8.3.1.1 Azioni da fatica del vento

Si osserva che le verifiche a fatica per variazione delle tensioni indotte dall'azione del vento risultano significative per la sola componente turbolenta orizzontale.

In virtù di quanto sopra è possibile evincere, dall'annesso B dell'EN 1991-1-4 (B.3), le informazioni necessarie riguardo al numero di volte in cui il valore  $\Delta S$  di un effetto del vento è raggiunto o superato durante un periodo di 50 anni.

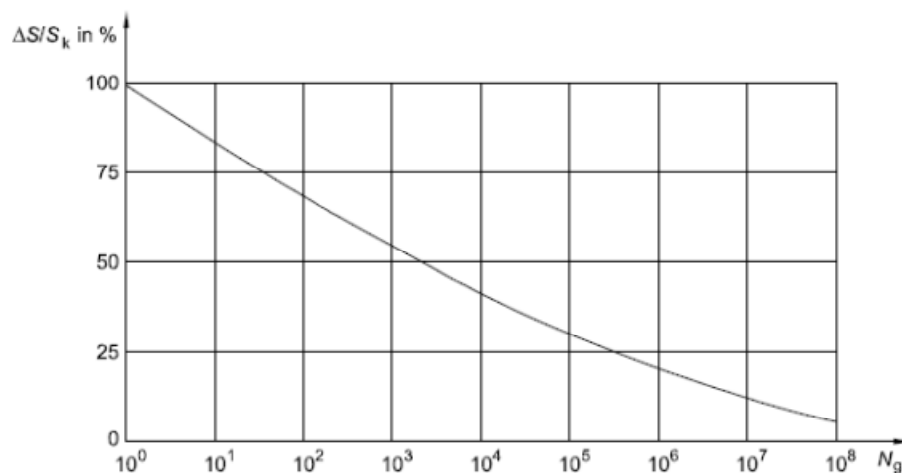


Fig. 73 – Numero di cicli di carico da raffica per per un effetto  $\Delta S/S_k$

A partire dal grafico precedente, si è determinato lo spettro di variazione delle tensioni, discretizzando le informazioni in ascissa in 142 intervalli aventi, in scala logaritmica, ampiezza costante.

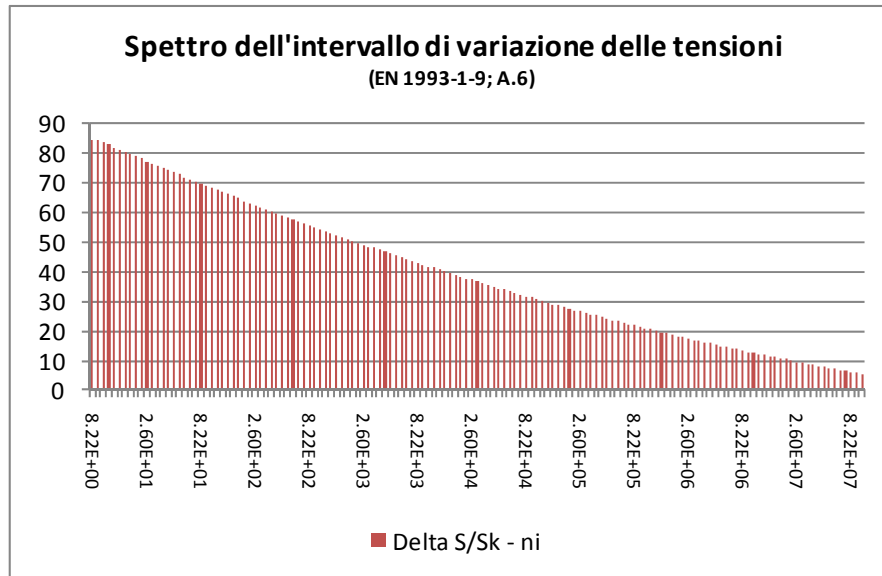


Fig. 74 – Numero di cicli di carico da raffica (cumulata) per un effetto  $\Delta S/S_k$

Doc.:	STR0XXX
Rev.:	0
Data:	Maggio 2014
Pag.:	107 di 120

### 8.3.1.2 Azioni da fatica indotti dal transito veicolare - Buffeting

L'implementazione della procedura utilizzata per la determinazione degli effetti della fatica, indotta dal transito di veicoli alti, è stata sviluppata in aderenza a quanto dettagliato nelle norme britanniche - Bibliografia [X].

La sovrappressione considerata, agente sul portale, ha il medesimo valore già discusso nei paragrafi precedenti relativamente agli effetti del buffeting.

Il numero di cicli di carico associati a tali sovrappressioni, strettamente connesso al volume di traffico medio dei veicoli transitanti al di sotto della struttura, è calcolabile attraverso la seguente formula proposta in normativa:

$$n_i = 1.6 \times 10^7 \times L \times F_i$$

Dove:

- $n_i$                       numero di cicli per ogni corsia
- L= 50 anni              vita di progetto della struttura
- $F_i$                       Fattore di allocazione di corsia (vedi tabella nei paragrafi precedenti)

La formula assume l'ipotesi implicita che il transito medio giornaliero, su ciascuna carreggiata, sia di 7000 veicoli alti. Tale valore è in linea con i dati di traffico forniti dal gestore della rete autostradale. Se il volume reale atteso risultasse minore, sarebbe possibile variare proporzionalmente il numero di cicli per corsia.

### 8.3.1 Verifica a fatica delle sezioni saldate

La verifica è stata condotta determinando la tensione caratteristica indotta dall'applicazione del carico da vento e da buffeting, campionata in corrispondenza ai quattro vertici della sezione in oggetto. A partire da tale valore caratteristico, sia in termini di tensione normale, sia in termini di tensione tangenziale, attraverso l'applicazione della procedura sopra descritta, si calcolano gli intervalli di variazione delle tensioni ad ampiezza costante ed il conseguente danno.

Le sezioni investigate sono quelle in corrispondenza alle: Sez A, Sez B, Sez C.

Medesima procedura si è implementata per la verifica degli effetti indotti dalle azioni cicliche sui bulloni.

I valori della variazione di tensione a rottura per fatica, corrispondenti a  $2 \times 10^6$  cicli, sono determinati in ottemperanza a quanto disposto in EN 1993-1-9; prospetti 8.1-8.10.

**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

PROGETTO ESECUTIVO  
Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.: STR0XXX

Rev.: 0

Data: Maggio 2014

Pag.: 108 di 120

**8.3.1.1 Azioni indotte dai carichi di fatica**

Di seguito si riassumono le sollecitazioni indotte dall'azione dei carichi di fatica sulle sezioni in analisi.

La numerazione delle combinazioni esplicitate ha il seguente significato:

- Combinazione (1) Fatica indotta dal vento
- Combinazione (2) Fatica indotta dal buffeting - Corsia 1
- Combinazione (3) Fatica indotta dal buffeting - Corsia 2
- Combinazione (4) Fatica indotta dal buffeting - Corsia 3

**Sollecitazioni Fatica - Sbraccio1**

	Assiale (kN)	VY (kN)	VZ (kN)	Torcente (kNm)	MY (kNm)	MZ (kNm)
(1)	0	-64	0	-36	0	-506
(2)	0	0	0	0	0	-1
(3)	0	-1	0	0	2	-4
(4)	0	-1	0	0	4	-9

**Sollecitazioni Fatica - Sbraccio2**

	Assiale (kN)	VY (kN)	VZ (kN)	Torcente (kNm)	MY (kNm)	MZ (kNm)
(1)	0	-85	0	-56	0	-1020
(2)	0	-1	0	0	3	-6
(3)	0	-1	0	0	5	-12
(4)	0	-1	0	0	7	-17

**Sollecitazioni Fatica - BaseMont**

	Assiale (kN)	VY (kN)	VZ (kN)	Torcente (kNm)	MY (kNm)	MZ (kNm)
(1)	0	0	97	1140	-681	0
(2)	0	0	1	7	-6	4
(3)	0	0	1	13	-8	6
(4)	0	0	1	18	-8	7

Le sollecitazioni da fatica sono risultate non dimensionanti per la struttura e tutte le sezioni sono verificate con ampi margini. Si riassume nel seguito la procedura di dettaglio per la sezione "Sez B" e il vertice (Pi) n. 2, che è risultato il più sollecitato.

**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

PROGETTO ESECUTIVO  
Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.: STR0XXX

Rev.: 0

Data: Maggio 2014

Pag.: 109 di 120

**Verifica Tensionale (Sezione Lorda - valida per sez. di classe 4 con  $\rho \geq 0.50$ )**

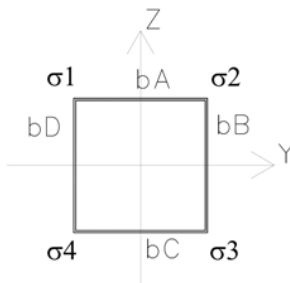
(EN 1993-1-1; EN 1993-1-9)

Azioni di verifica agli SLE:

Sez Verifica	Sbraccio2	Geometria del profilo in acciaio:		
		$L_y$ (m)	$L_z$ (m)	$s$ (m)
B	Sbraccio2	0.80	0.60	0.020

A	$I_y$	$I_z$	$W_y$	$W_z$	$S^*_{vy}$	$S^*_{vz}$	$2*\Omega*t$
(m <sup>2</sup> )	(m <sup>4</sup> )	(m <sup>4</sup> )	(m <sup>3</sup> )	(m <sup>3</sup> )	(m <sup>2</sup> )	(m <sup>2</sup> )	(m <sup>3</sup> )
0.0544	0.0033	0.0051	0.0109	0.0128	0.0024	0.0024	0.0181

Calcolo delle tensioni sulla sezione lorda (Sezione a spigoli vivi):



Determinazione dei  $\Delta\sigma$  negli spigoli della sezione:

Variazione di tensione nei vertici della sezione rettangolare

	Sollecitazioni Fatica - Sbraccio2						Azioni taglianti e torcenti				Tensioni risultanti:			
	Assiale	VY	VZ	Torcente	MY	MZ	$\Delta\tau_1$	$\Delta\tau_2$	$\Delta\tau_3$	$\Delta\tau_4$	$\Delta\sigma_1$	$\Delta\sigma_2$	$\Delta\sigma_3$	$\Delta\sigma_4$
	(kN)	(kN)	(kN)	(kNm)	(kNm)	(kNm)	(kN/m <sup>2</sup> )	(kN/m <sup>2</sup> )	(kN/m <sup>2</sup> )	(kN/m <sup>2</sup> )	(kN/m <sup>2</sup> )	(kN/m <sup>2</sup> )	(kN/m <sup>2</sup> )	(kN/m <sup>2</sup> )
(1)	0	-85	0	-56	0	-1020	1130	-1130	-5113	5113	79802	-79802	-79802	79802
(2)	0	-1	0	0	3	-6	5	30	-7	43	165	-739	-165	739
(3)	0	-1	0	0	5	-12	-7	42	-10	46	447	-1354	-447	1354
(4)	0	-1	0	0	7	-17	-13	49	-7	43	682	-1921	-682	1921

**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

PROGETTO ESECUTIVO  
Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.: STR0XXX

Rev.: 0

Data: Maggio 2014

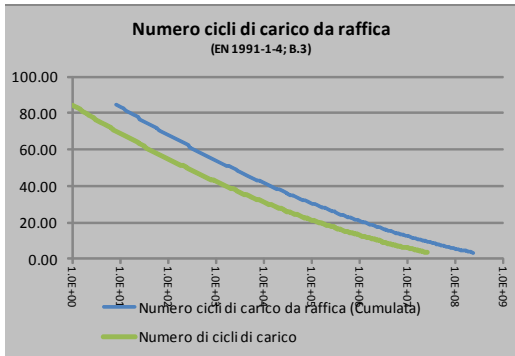
Pag.: 110 di 120

**Verifiche a fatica delle sezioni dello scatolare metallico:**

**Azione di fatica del vento:**

Numero di cicli di carico da raffica (Ng) per effetto  $\Delta S/S_k$  (Cumulata -  $V_N=50$  anni)  
(EN 1991-1-4; B3)

$$\frac{\Delta S}{S_k} = 0,7 \times (\log(N_g))^2 - 17,4 \times \log(N_g) + 100$$



Sez. Verifica:	Pi
(-)	(-)
B	1

**Cicli di carico per Buffeting:**

(British Standards; Part 1 BD 94/07, B.12)

n. veicoli/gg (-)	L (anni)	Lane allocation factors, Fi			
		F1 (-)	F2 (-)	F3 (-)	F4 (-)
15000	50	0.40	0.40	0.20	0.00

Azioni cicliche:	n. di cicli (-)	$\Delta\sigma_k$ (MPa)	$\Delta\tau_k$ (MPa)
Fatica_Vento	-	79.80	1.13
Fatica_BuffetingL1	6.86E+08	0.16	0.01
Fatica_BuffetingL2	6.86E+08	0.45	0.01
Fatica_BuffetingL3	3.43E+08	0.68	0.01

**Tensioni di rottura per fatica:**

(EN 1993-1-9; 7.1)

Azioni normali:				Azioni tangenziali:	
$\Delta\sigma_c$ (MPa)	$N(\Delta\sigma_c)$ (-)	$\Delta\sigma_D$ (MPa)	$N(\Delta\sigma_D)$ (-)	$\Delta\tau_c$ (MPa)	$N(\Delta\tau_c)$ (-)
36	2.00E+06	26.5	5.00E+06	80	2.00E+06
$\gamma_{Mf}$ (-)	$\gamma_{Ff}$ (-)				
1.35	1.00				

**Sommatoria di Palmgren - Miner:**

	Tensioni normali		Tensioni tangenziali	
	$\sum(N_{Ri}/N_{Ri-COLLASSO})$ (-)	$\sum(X)^*\gamma_{Mf}*\gamma_{Ff}$ (-)	$\sum(N_{Ri}/N_{Ri-COLLASSO})$ (-)	$\sum(X)^*\gamma_{Mf}*\gamma_{Ff}$ (-)
Fatica_Vento	0.07	0.10	0.00	0.00
Fatica_BuffetingL1	0.00	0.00	0.00	0.00
Fatica_BuffetingL2	0.00	0.00	0.00	0.00
Fatica_BuffetingL3	0.00	0.00	0.00	0.00
$\sum(X)^*\gamma_{Mf}*\gamma_{Ff} < 1$		0.101		

La verifica è ampiamente soddisfatta.

Doc.:	STR0XXX
Rev.:	0
Data:	Maggio 2014
Pag.:	111 di 120

### **8.3.2 Verifica a fatica delle giunzioni bullonate**

La verifica è stata condotta determinando la tensione caratteristica indotta dall'applicazione del carico da vento e da buffeting, sul bullone più sollecitato. A partire da tale valore caratteristico, sia in termini di tensione normale, sia in termini di tensione tangenziale, attraverso l'applicazione della procedura sopra descritta, si calcolano gli intervalli di variazione delle tensioni ad ampiezza costante ed il conseguente danno.

Le sezioni investigate sono quelle in corrispondenza alle: Sez A, Sez B, Sez C.

I valori della variazione di tensione a rottura per fatica, corrispondenti a  $2 \times 10^6$  cicli, sono determinati in ottemperanza a quanto disposto in EN 1993-1-9; prospetti 8.1-8.10.

Si evidenzia che, in virtù della presenza del pretiro agente sui bulloni della "Sez A" e "Sez B", la variazione di tensione reale agente sui bulloni, ed avente effetto in termini di fatica, risulta essere solo una frazione della tensione calcolabile assumendo per intero la variazione di azione assiale sul bullone.

Quanto sopra risulta valido per azioni assiali di trazione al più pari all'azione di pretiro.



**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

PROGETTO ESECUTIVO  
Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.: STR0XXX

Rev.: 0

Data: Maggio 2014

Pag.: 112 di 120

**Verifica a fatica bullonatura Sez B:**

**Verifica a fatica delle Giunzioni bullonate:**

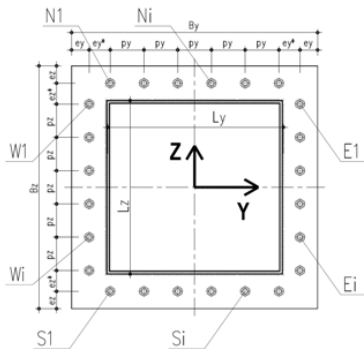
(EN 1993-1-9; 7.1)

**Azioni di verifica agli SLE:**

Sez Verifica		Geometria del profilo in acciaio:		
		L <sub>y</sub> (m)	L <sub>z</sub> (m)	s (m)
B	Sbraccio2	0.80	0.60	0.020

**Sollecitazioni Fatica - Sbraccio2**

	Assiale (kN)	VY (kN)	VZ (kN)	VYZ (kN)	Torcente (kNm)	MY (kNm)	MZ (kNm)
Fatica_Vento (1)	0	-85	0	85	-56	0	-1020
Fatica_BuffetingL1 (2)	0	-1	0	1	0	3	-6
Fatica_BuffetingL2 (3)	0	-1	0	1	0	5	-12
Fatica_BuffetingL3 (4)	0	-1	0	1	0	7	-17



**a del giunto bullonato (piastra):**

**o dei bulloni**

n <sub>E-W</sub>	Φ <sub>BULLONE</sub>	λ <sub>NOM_BULLONI</sub>	Φ <sub>BULL-FILETTO</sub>	A <sub>RES_BULLONE</sub>
(-)	(mm)	(mm <sup>2</sup> )	(mm)	(mm <sup>2</sup> )
7	30	707	26.7	561

B <sub>z</sub>	SPIASTRA	e <sub>y</sub>	e <sub>y</sub> *	e <sub>z</sub>	e <sub>z</sub> *	p <sub>y</sub>	p <sub>z</sub>
(m)	(m)	(m)	(m)	(m)	(m)	(m)	(m)
0.8	0.03	0.05	0	0.05	0	0.1125	0.1167

Sollecitazioni indotte dalla presso-flessione deviata:

**Procedura A) Azioni sui bulloni - Bulloni sollecitati in compressione e trazione:**

(ad esempio: piastre di base sostenute da controdamo senza contatto col c.a.)

A <sub>RES_BULLONATURA</sub>	I <sub>Y-G_TOTALE</sub>	I <sub>Z-G_TOTALE</sub>
(m <sup>2</sup> )	(m <sup>4</sup> )	(m <sup>4</sup> )
0.01571	0.001390	0.001988

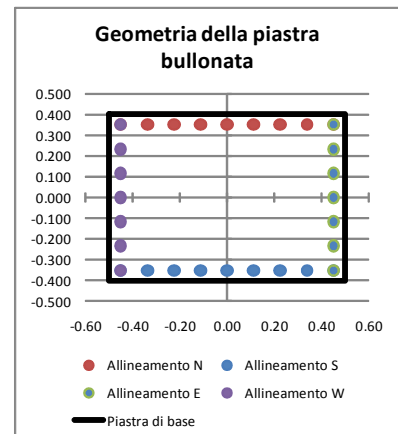
N <sub>MIN (Complex)</sub>	N <sub>MAX (Traz)</sub>	
(kN)	(kN)	
Fatica_Vento	-129.57	129.57
Fatica_BuffetingL1	-1.18	1.18
Fatica_BuffetingL2	-2.16	2.16
Fatica_BuffetingL3	-3.07	3.07

**Procedura B) Azioni sui bulloni - Bulloni sollecitati solo a trazione:**

(Sollecitazione determinata in presso-flessione deviata)

Analisi B) significativa	σ <sub>C</sub>	σ <sub>s</sub>
(-)	(Mpa)	(Mpa)
s	12.00	219
	0.00	0
	0.00	0
	0.00	0

N <sub>MAX (Traz)</sub>	
(kN)	
Fatica_Vento	122.86
Fatica_BuffetingL1	0.00
Fatica_BuffetingL2	0.00
Fatica_BuffetingL3	0.00



Sollecitazioni indotte dal taglio e dalla torsione sul singolo bullone:

Taglio		Torsione		V <sub>I_MAX</sub> (kN)	
V <sub>YI</sub>	V <sub>ZI</sub>	V <sub>YI_MAX</sub>	V <sub>ZI_MAX</sub>		
(kN)	(kN)	(kN)	(kN)	(kN)	
-3.03	0.00	-3.28	-4.22	Fatica_Vento	7.60
-0.03	0.02	-0.01	-0.01	Fatica_BuffetingL1	0.04
-0.04	0.02	0.00	0.00	Fatica_BuffetingL2	0.05
-0.04	0.02	0.00	0.00	Fatica_BuffetingL3	0.05

**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

PROGETTO ESECUTIVO  
Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.: STR0XXX

Rev.: 0

Data: Maggio 2014

Pag.: 113 di 120

Variatione tensionale per effetto dei singoli carichi ciclici:

Prearico agente sel bullone:

(EN 1993-1-8; 3.9.1)

Classe Bulloni	$f_{tb}$	$E_s$	$F_{p,c}$ (kN)
(-)	(MPa)	(MPa)	
10.9	1000	210000	
			<b>393</b>

Rigidezza assiale del bullone e della lamiera:

$K_{BULL}$	$K_{LAM}$	$r=K_{LAM}/K_{BULL}$
(kN/m)	(kN/m)	(-)
2094400	16755200	8

	$\Delta N_{MAX}$ (kN)	$\Delta N_{MAX,BULLONE}$ (kN)	$\Delta \sigma_{TRAZ,RIDOTTA}^*$ (MPa)	$\Delta \tau$ (MPa)
Fatica_Vento	130	14	26	14
Fatica_BuffetingL1	1	0	0	0
Fatica_BuffetingL2	2	0	0	0
Fatica_BuffetingL3	3	0	1	0

\* NOTA: trattazione valida se l'azione di trazione sul bullone (SLE Rara) è inferiore al prearico  $F_{p,c}$

**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

PROGETTO ESECUTIVO  
Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.: STR0XXX

Rev.: 0

Data: Maggio 2014

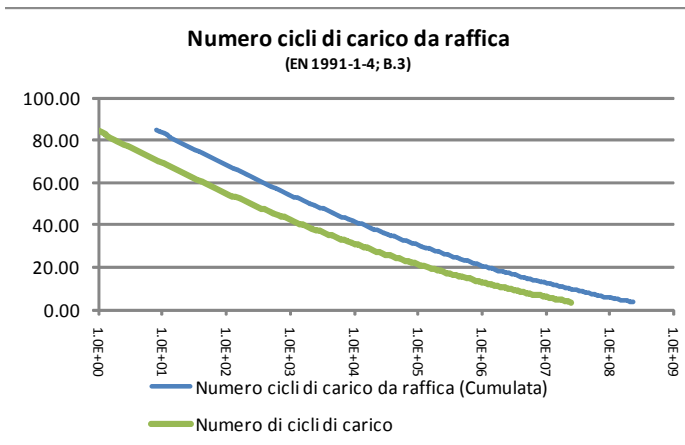
Pag.: 114 di 120

**Verifiche a fatica delle giunzioni bullonate:**

**Azione di fatica del vento:**

Numero di cicli di carico da raffica ( $N_g$ ) per effetto  $\Delta S/S_k$  (Cumulata -  $V_N=50$  anni)  
(EN 1991-1-4; B3)

$$\frac{\Delta S}{S_k} = 0,7 \times (\log(N_g))^2 - 17,4 \times \log(N_g) + 100$$



Sez. Verifica:

(-)

B

**Cicli di carico per Buffeting:**

(British Standards; Part 1 BD 94/07, B.12)

n. veicoli/gg (-)	L (anni)	Lane allocation factors, $F_i$			
		F1 (-)	F2 (-)	F3 (-)	F4 (-)
7000	50	0.40	0.40	0.20	0.00

Azioni cicliche: (-)	n. di cicli (-)	$\Delta\sigma_k$ (MPa)	$\Delta\tau_k$ (MPa)
Fatica_Vento	-	25.66	13.54
Fatica_BuffetingL1	3.20E+08	0.23	0.08
Fatica_BuffetingL2	3.20E+08	0.43	0.08
Fatica_BuffetingL3	1.60E+08	0.61	0.09

**Tensioni di rottura per fatica:**

(EN 1993-1-9; 7.1)

Azioni normali:				Azioni tangenziali:	
$\Delta\sigma_c$ (MPa)	$N(\Delta\sigma_c)$ (-)	$\Delta\sigma_D$ (MPa)	$N(\Delta\sigma_D)$ (-)	$\Delta\tau_c$ (MPa)	$N(\Delta\tau_c)$ (-)
50	2.00E+06	36.8	5.00E+06	100	2.00E+06

**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

PROGETTO ESECUTIVO  
Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.: STROXXX

Rev.: 0

Data: Maggio 2014

Pag.: 115 di 120

$\gamma_{Mf}$	$\gamma_{Ff}$
(-)	(-)
1.15	1.00

Sommatoria di Miner:

	Tensioni normali		Tensioni tangenziali	
	$\Sigma(n_{Ri}/N_{Ri-COLLASSO})$	$\Sigma(X)*\gamma_{Mf}*\gamma_{Ff}$	$\Sigma(n_{Ri}/N_{Ri-COLLASSO})$	$\Sigma(X)*\gamma_{Mf}*\gamma_{Ff}$
	(-)	(-)	(-)	(-)
Fatica_Vento	0.00	<b>0.00</b>	0.00	<b>0.00</b>
Fatica_BuffetingL1	0.00	<b>0.00</b>	0.00	<b>0.00</b>
Fatica_BuffetingL2	0.00	<b>0.00</b>	0.00	<b>0.00</b>
Fatica_BuffetingL3	0.00	<b>0.00</b>	0.00	<b>0.00</b>
<b><math>\Sigma(X)*\gamma_{Mf}*\gamma_{Ff}</math></b>		<b>0.000</b>		

La verifica è ampiamente soddisfatta.

**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

PROGETTO ESECUTIVO  
Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.: STROXXX

Rev.: 0

Data: Maggio 2014

Pag.: 116 di 120

**Verifica a fatica bullonatura Sez C - Ancoraggio di base:**

**Verifica a fatica delle Giunzioni bullonate:**

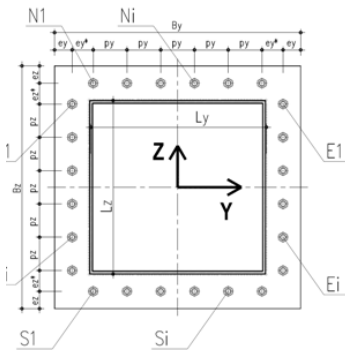
(EN 1993-1-9; 7.1)

**Azioni di verifica agli SLE:**

Sez Verifica	BaseMont	Geometria del profilo in acciaio:		
		L <sub>y</sub> (m)	L <sub>z</sub> (m)	s (m)
C	BaseMont	0.90	1.40	0.020

**Sollecitazioni Fatica - BaseMont**

	Assiale (kN)	VY (kN)	VZ (kN)	VYZ (kN)	Torcente (kNm)	MY (kNm)	MZ (kNm)
Fatica_Vento (1)	0	0	97	97	1140	-681	0
Fatica_BuffetingL1 (2)	0	0	1	1	7	-6	4
Fatica_BuffetingL2 (3)	0	0	1	1	13	-8	6
Fatica_BuffetingL3 (4)	0	0	1	1	18	-8	7



**Geometria del giunto bullonato (piastra):**

Numero dei bulloni		Geometria del giunto bullonato (piastra)				Geometria del giunto bullonato (piastra)			
n <sub>N=S</sub>	n <sub>E=W</sub>	Φ <sub>BULLONE</sub>	λ <sub>NOM_BULLONI</sub>	Φ <sub>BULL-FILETTO</sub>	A <sub>RES_BULLONE</sub>				
(-)	(-)	(mm)	(mm <sup>2</sup> )	(mm)	(mm <sup>2</sup> )				
7	11	30	707	26.7	561				
B <sub>y</sub> (m)	B <sub>z</sub> (m)	SPIASTRA (m)	e <sub>y</sub> (m)	e <sub>y*</sub> (m)	e <sub>z</sub> (m)	e <sub>z*</sub> (m)	p <sub>y</sub> (m)	p <sub>z</sub> (m)	
1.3	1.8	0.03	0.1	0.1	0.1	0.125	0.1500	0.1350	

Sollecitazioni indotte dalla presso-flessione deviata:

**Procedura A) Azioni sui bulloni - Bulloni sollecitati in compressione e trazione:**

(ad esempio: piastre di base sostenute da controdamo senza contatto col c.a.)

A <sub>RES_BULLONATURA</sub> (m <sup>2</sup> )	I <sub>Y-G_TOTALE</sub> (m <sup>4</sup> )	I <sub>Z-G_TOTALE</sub> (m <sup>4</sup> )
0.02020	0.007276	0.004440

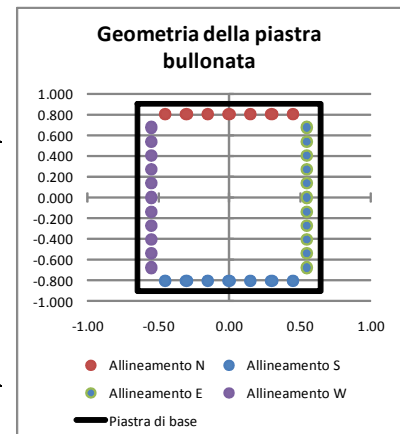
N <sub>MIN (Compress)</sub> (kN)	N <sub>MAX (Traz)</sub> (kN)
-41.99	41.99
-0.57	0.55
-0.81	0.78
-0.95	0.92

**Procedura B) Azioni sui bulloni - Bulloni sollecitati solo a trazione:**

(Sollecitazione determinata in presso-flessione deviata)

Analisi B) significativa (-)	σ <sub>C</sub> (Mpa)	σ <sub>s</sub> (Mpa)
s	1.65	62
	0.00	0
	0.00	0
	0.00	0

N <sub>MAX (Traz)</sub> (kN)
34.64
0.00
0.00
0.00



Sollecitazioni indotte dal taglio e dalla torsione sul singolo bullone:

Taglio		Torsione		V <sub>I_MAX</sub> (kN)
V <sub>YI</sub> (kN)	V <sub>ZI</sub> (kN)	V <sub>YI_MAX</sub> (kN)	V <sub>ZI_MAX</sub> (kN)	
0.00	2.70	43.68	24.57	Fatica_Vento 51.50
0.00	0.02	0.26	0.15	Fatica_BuffetingL1 0.31
0.00	0.03	0.50	0.28	Fatica_BuffetingL2 0.59
0.00	0.03	0.70	0.39	Fatica_BuffetingL3 0.82

**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

PROGETTO ESECUTIVO  
Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.: STR0XXX

Rev.: 0

Data: Maggio 2014

Pag.: 117 di 120

Variatione tensionale per effetto dei singoli carichi ciclici:

Prearico agente sel bullone:

(EN 1993-1-8; 3.9.1)

Classe Bulloni	$f_{tb}$	$E_s$
(-)	(MPa)	(MPa)
8.8	800	210000

$F_{P,C}$	Pretensione
(kN)	(-)
314	N

Rigidezza assiale del bullone e della lamiera:

$K_{BULL}$	$K_{LAM}$	$r=K_{LAM}/K_{BULL}$
(kN/m)	(kN/m)	(-)
1745333.333	13962666.67	8

	$\Delta N_{MAX}$	$\Delta N_{MAX-BULLONE}$	$\Delta \sigma_{TRAZ-RIDOTTA}^*$	$\Delta \tau$
	(kN)	(kN)	(MPa)	(MPa)
Fatica_Vento	42	42	75	92
Fatica_BuffetingL1	1	1	1	1
Fatica_BuffetingL2	1	1	1	1
Fatica_BuffetingL3	1	1	2	1

\* NOTA: trattazione valida se l'azione di trazione sul bullone (SLE Rara) è inferiore al prearico  $F_{P,C}$

**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

PROGETTO ESECUTIVO  
Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.: STR0XXX

Rev.: 0

Data: Maggio 2014

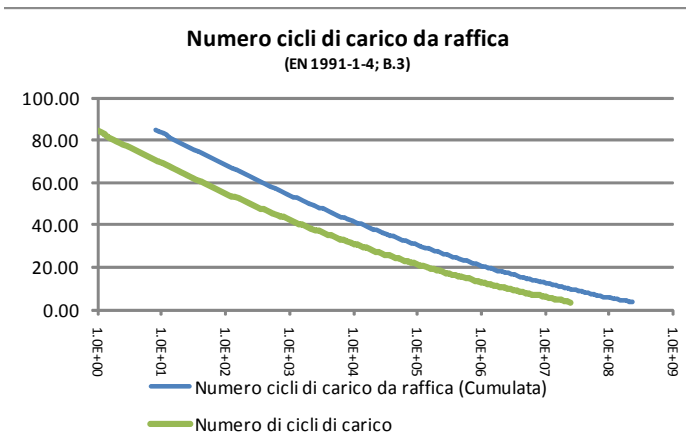
Pag.: 118 di 120

**Verifiche a fatica delle giunzioni bullonate:**

**Azione di fatica del vento:**

Numero di cicli di carico da raffica ( $N_g$ ) per effetto  $\Delta S/S_k$  (Cumulata -  $V_N=50$  anni)  
(EN 1991-1-4; B3)

$$\frac{\Delta S}{S_k} = 0,7 \times (\log(N_g))^2 - 17,4 \times \log(N_g) + 100$$



Sez. Verifica:

(-)

C

**Cicli di carico per Buffeting:**

(British Standards; Part 1 BD 94/07, B.12)

n. veicoli/gg (-)	L (anni)	Lane allocation factors, $F_i$			
		F1 (-)	F2 (-)	F3 (-)	F4 (-)
7000	50	0.40	0.40	0.20	0.00

Azioni cicliche: (-)	n. di cicli (-)	$\Delta\sigma_k$ (MPa)	$\Delta\tau_k$ (MPa)
Fatica_Vento	-	74.84	91.80
Fatica_BuffetingL1	3.20E+08	0.97	0.56
Fatica_BuffetingL2	3.20E+08	1.39	1.05
Fatica_BuffetingL3	1.60E+08	1.65	1.46

**Tensioni di rottura per fatica:**

(EN 1993-1-9; 7.1)

Azioni normali:				Azioni tangenziali:	
$\Delta\sigma_c$ (MPa)	$N(\Delta\sigma_c)$ (-)	$\Delta\sigma_D$ (MPa)	$N(\Delta\sigma_D)$ (-)	$\Delta\tau_c$ (MPa)	$N(\Delta\tau_c)$ (-)
50	2.00E+06	36.8	5.00E+06	100	2.00E+06

**Rete autostradale italiana**  
**STRUTTURA TIPOLOGICA**

PROGETTO ESECUTIVO  
Portali a bandiera L= 19950 mm - RELAZIONE DI CALCOLO

Doc.: STR0XXX

Rev.: 0

Data: Maggio 2014

Pag.: 119 di 120

$\gamma_{Mf}$	$\gamma_{Ff}$
(-)	(-)
<b>1.15</b>	<b>1.00</b>

Sommatoria di Miner:

	Tensioni normali		Tensioni tangenziali	
	$\Sigma(n_{Ri}/N_{Ri-COLLASSO})$	$\Sigma(X)*\gamma_{Mf}*\gamma_{Ff}$	$\Sigma(n_{Ri}/N_{Ri-COLLASSO})$	$\Sigma(X)*\gamma_{Mf}*\gamma_{Ff}$
	(-)	(-)	(-)	(-)
Fatica_Vento	0.01	<b>0.01</b>	0.00	<b>0.00</b>
Fatica_BuffetingL1	0.00	<b>0.00</b>	0.00	<b>0.00</b>
Fatica_BuffetingL2	0.00	<b>0.00</b>	0.00	<b>0.00</b>
Fatica_BuffetingL3	0.00	<b>0.00</b>	0.00	<b>0.00</b>
	<b><math>\Sigma(X)*\gamma_{Mf}*\gamma_{Ff}</math></b>		<b>0.007</b>	

La verifica è ampiamente soddisfatta.

Si evidenzia che, cautelativamente, non si è considerato l'effetto di riduzione delle tensioni per effetto del pretiro sui tirafondi.



Doc.:	STR0XXX
Rev.:	0
Data:	Maggio 2014
Pag.:	120 di 120

## 9. PLINTO E PALI DI FONDAZIONE

Si rimanda alla relazione di calcolo geotecnica dedicata.