

## AUTOSTRADA (A13) : BOLOGNA-PADOVA

### AMPLIAMENTO ALLA TERZA CORSIA TRATTO : MONSELICE – PADOVA SUD

## PROGETTO DEFINITIVO

### AU – CORPO AUTOSTRADALE


OPERE D'ARTE MAGGIORI  
PONTI E VIADOTTI

PROLUNGAMENTO SOTTOVIA S.P.17 – Via CAMPOLONGO

RELAZIONE DI CALCOLO

<b>IL PROGETTISTA SPECIALISTICO</b> Ing. Lucio Ferretti Torricelli Ord. Ingg. Brescia N.2188 <b>RESPONSABILE STRUTTURE</b>	<b>IL RESPONSABILE INTEGRAZIONE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE</b> Ing. Ilaria Lavander Ord. Ingg. Milano N. 29830	<b>IL DIRETTORE TECNICO</b> Ing. Orlando Mazza Ord. Ingg. Pavia N. 1496 <b>PROGETTAZIONE NUOVE OPERE AUTOSTRADALI</b>
---	--	--

CODICE IDENTIFICATIVO																				Ordinatore:																	
RIFERIMENTO PROGETTO					RIFERIMENTO DIRETTORIO						RIFERIMENTO ELABORATO									—																	
Codice	Commessa	Lotto, Sub- Cod. Appalto	Prog.	Fase	Capitolo	Paragrafo	tipologia	WBS progressivo	PARTE D'OPERA				Tip.	Disciplina	Progressivo		Rev.																				
1	1	1	3	0	5	0	0	0	2	P	D	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	S	T	R	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	SCALA: —

 <b>spea ENGINEERING</b> <small>gruppo Atlantia</small>	<b>PROJECT MANAGER:</b> Ing. Ilaria Lavander Ord. Ingg. Milano N. 29830		<b>SUPPORTO SPECIALISTICO:</b>				<b>REVISIONE</b>				
							n.	data			
							0	SETTEMBRE 2016			
							1	—			
							2	—			
<b>REDATTO:</b>		—		<b>VERIFICATO:</b>		Ing. A. Indovino – O.I. Mi n°A28383		3		—	
								4		—	

	<b>VISTO DEL COMMITTENTE</b>  IL RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO Ing. Antonio Tosi	<b>VISTO DEL CONCEDENTE</b>  Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti <small>DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE STRUTTURA DI VIGILANZA SULLE CONCESSIONARIE AUTOSTRADALI</small>
--	--	---

1.	Introduzione	4
1.1	Dati di base	4
1.2	Descrizione generale dell'opera	5
1.2.1	Schema statico	6
1.2.2	Impalcato	7
1.2.3	Spalle	9
1.3	Normative di riferimento	10
1.4	Condizioni ambientali e classi di esposizione	11
1.5	Caratteristiche materiali	11
1.5.1	Tensioni limite e proprietà di riferimento - Allargamento	11
1.5.2	Tensioni limite e proprietà di riferimento – Impalcato esistente	12
1.5.3	Coefficienti parziali di sicurezza	15
1.6	Software di calcolo	16
1.7	Convenzioni generali	16
2.	Impostazione delle analisi e delle verifiche	18
2.1	Analisi della struttura	18
2.2	Studio interazione impalcato/sottostrutture	22
2.3	Caratteristiche delle sezioni dell'impalcato	22
2.3.1	Impalcato esistente	22
2.3.2	Impalcato nuovo in allargamento	25
3.	Analisi dei carichi	28
3.1	Carichi agenti in fase 1	28
3.1.1	Pesi propri ( $G_{k1}$ )	28
3.2	Carichi agenti in fase 2	28
3.2.1	Sovraccarichi permanenti ( $G_{k2}$ )	28
3.3	Carichi agenti in fase 3	29
3.3.1	Carichi mobili ( $Q_k$ )	29
3.4	Tabella esplicativa dei carichi agenti	31
4.	Combinazioni di carico	34
4.1	Combinazioni per gli S.L.U. – STR	35
4.2	Combinazioni per gli S.L.E. RARA	35
4.3	Combinazioni per gli S.L.E. FREQUENTE	35
4.4	Combinazioni per gli S.L.E. QUASI PERMANENTE	35
5.	Analisi strutturale impalcato	36
5.1	Generalità	36
5.2	Sollecitazioni	38
5.2.1	Inviluppo S.L.U.	41

5.2.2	Inviluppo S.L.E. (Rara – Frequente - Q. Permanente)	43
5.2.3	Tabella riassuntiva delle sollecitazioni - Bologna	44
5.2.4	Tabella riassuntiva delle sollecitazioni – Impalcato in allargamento - Bologna	45
5.2.5	Tabella riassuntiva delle sollecitazioni - Padova	47
5.2.6	Tabella riassuntiva delle sollecitazioni – Impalcato in allargamento - Padova	48
6.	Deformazioni verticali	50
6.1	Deformazioni massime	50
7.	Verifiche delle travi in c.a.p. e dei traversi	51
7.1	Generalità	51
7.2	Verifiche di resistenza S.L.U. per azioni flettenti	54
7.2.1	Impalcato esistente	54
7.2.2	Impalcato nuovo in allargamento	58
7.3	Verifiche S.L.U. per azioni taglianti	59
7.3.1	Impalcato esistente	60
7.3.2	Impalcato nuovo in allargamento	64
7.4	Verifiche tensionali S.L.E.	67
7.4.1	Caratteristiche sezioni di mezzera della trave	67
7.4.2	Tensioni al tiro	70
7.4.3	Tensioni agli S.L.E. (Rara)	72
8.	Verifica della soletta	73
8.1	Generalità	73
8.2	Carichi e combinazioni di carico	74
8.2.1	Effetti locali e globali	75
8.3	Sollecitazioni	75
8.4	79	
8.5	Risultati di verifica della soletta	80
8.5.1	Armature trasversali	80
8.5.2	Risultati	81
9.	Azioni sugli appoggi	83

## 1. Introduzione

Nell'ambito dei lavori di ammodernamento della rete autostadale – Autostrada A13 – nel tratto tra Monselice e Padova, si prevede l'ampliamento della sede alla terza corsia, con adeguamento delle opere d'arte di linea. L'approccio generale ai ponti e ai viadotti esistenti prevede il mantenimento delle opere d'arte e il loro adeguamento alle attuali normative, sotto le combinazioni delle azioni statiche e sismiche, in ottemperanza alle disposizioni contenute nelle NTC 2008 e circolari successive.

L'impianto originario dell'autostrada risale alla decade degli anni 1960 e vede la realizzazione di opere d'arte in calcestruzzo armato con diffuso utilizzo di travi in CAP per gli impalcati; spalle e pile massicce in calcestruzzo armato ordinario fondate su pali. Lo schema statico ricorrente è quello delle campate isostatiche su semplici appoggi.

Per opportunità operative si è implementata l'analisi delle strutture esistenti e delle porzioni in allargamento con suddivisione in orizzontale. In dettaglio, si è approntata per ciascuna opera una relazione di calcolo per gli impalcati, una per le spalle e le pile ed una per le verifiche geotecniche delle fondazioni.

Il presente elaborato riporta i calcoli relativi alla verifica della porzione di impalcato esistente e il dimensionamento della porzione in allargamento per il Sottovia a servizio della S.P. Campolongo, alla pk 96+562.



*Individuazione dell'opera*

### 1.1 Dati di base

Preliminarmente all'avvio della progettazione è stata condotta una attività di indagine e reperimento dei dati di archivio, complementata da indagini in situ.

In particolare, per l'opera in oggetto, sono a disposizione:

- Scheda anagrafica dell'opera – codifica 13.03.0564.0.0, nella quale si ripercorre la cronistoria delle ispezioni e degli interventi principali effettuati sull'opera. E' inoltre presente una breve descrizione dello stato del manufatto e delle principali criticità

Documenti progettuali originali:

- n. 10185 del 27.02.1967 – Relazione di calcolo degli impalcati
- relazione di calcolo delle frecce elastiche del luglio 1968
- processo verbale di collaudo statico del 26.02.1969
- Elaborato grafico progettuale n. 159, contenente le carpenterie e le armature del manufatto

E' inoltre stata effettuata una campagna di indagini mirata e confermare la geometria dell'opera e a determinare le caratteristiche dei materiali.

## **1.2 Descrizione generale dell'opera**

L'opera esistente è costituita da un manufatto a singola campata avente luce di calcolo pari a 13.05 m ed è caratterizzata da una lieve inclinazione tra l'asse delle travi principali e l'allineamento degli appoggi, con angolo planimetrico pari a circa 84°.

Si evidenzia che l'attuale sede autostradale vede, a cavallo dell'opera d'arte, una separazione fisica tra le due carreggiate che sono ospitate su due impalcati ficiamente distinti.

A causa della variazione del tracciato stradale e della forte eccentricità dell'intervento di allargamento rispetto ai manufatti in situ, si rende necessaria la traslazione dei cordoli in pianta e il tracciamento della carreggiata sud a cavallo dell'attuale giunto strutturale longitudinale.

Al fine di eliminare pericolose discontinuità nel manto stradale, è quindi necessario provvedere alla demolizione dei cordoli a contatto tra i due impalcati e alla loro unione.

Gli impalcati attuali sono quindi stati studiati come una unica struttura a valle dell'intervento e si è prevista una apposita sezione di sutura tra le opere esistenti. Si rimanda ai documenti grafici di progetto per maggiori dettagli al riguardo.

La larghezza complessiva attuale in sezione trasversale è pari a 12 m circa per ciascuna carreggiata e, a valle dell'intervento in progetto, che vede l'unione fisica tra i due manufatti, la larghezza disponibile per le due piattaforme di carreggiata sarà di 14.95 m per ciascuna direzione, oltre cordoli ed eventuali marciapiedi.

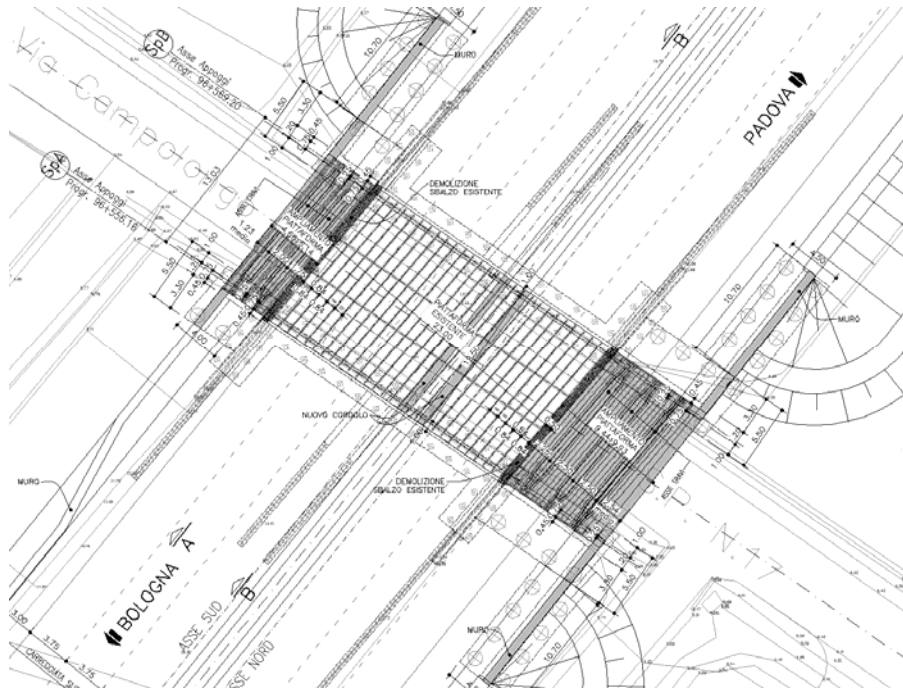
Il manufatto si compone di impalcati realizzati mediante travi prefabbricate affiancate di altezza 0.80 m ed interasse 0.84 m, sostenuti alle estremità da appoggi in neoprene.

Le spalle sono costituite da monoliti in calcestruzzo armato; le sezioni del paramento sono rettangolari e poggianti su plinti fondati su un sistema di pali di diametro 0.45 m circa e lunghezza variabile tra 15 e 16 m.

L'allargamento interessa entrambe le carreggiate lato esterno e vede la realizzazione di spalle in calcestruzzo armato su pali, mantenendo i medesimi allinamenti dell'opera attuale.

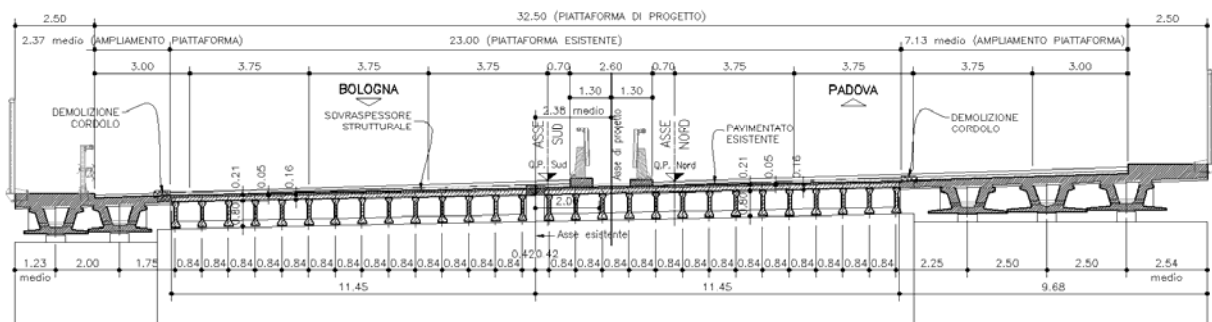
La nuova porzione di impalcato si realizza con travi in cap a sezione aperta che garantiscono buona stabilità in fase di getto e conferiscono rigidità torsionale una volta solidarizzate con la soletta gettata in opera.

La connessione tra la porzione di impalcato esistente e quella in allargamento si realizza attraverso la soletta, con l'ausilio di barre di cucitura ad intradosso e ad estradosso ancorate alla soletta esistente tramite inghisaggi. La scelta della carpenteria delle travi è stata effettuata al fine di garantire buona stabilità in fase di getto della soletta e rigidezza flessionale longitudinale dell'assieme trave-soletta prossima a quella dell'impalcato esistente.



*Pianta impalcato allargato*

**SEZIONE TRASVERSALE TIPO** scala (1:100)  
(IN RETTO)



*Sezioni trasversali allargate*

Per maggiori dettagli si rimanda agli elaborati grafici dedicati.

### 1.2.1 Schema statico

Come anticipato, lo schema statico relativo ai singoli impalcati è quello di semplice appoggio. L'intervento in progetto vede la sostituzione anche degli appoggi esistenti e, qualora necessario, l'adeguamento dei

baggioli e il sollevamento dell'impalcato in modo da minimizzare il sovraccarico del pacchetto stradale e del sottofondo indotti dalla livelletta autostradale e dalle nuove pendenze trasversali.

In virtù di quanto sopra e con l'obiettivo di semplificare le analisi garantendo comunque un ottimo grado di dettaglio, si sono implementati modelli di calcolo dedicati alla singola campata e vincolati a terra attraverso link-elastici in grado di simulare il comportamento degli apparecchi di appoggio in elastomero armato.

Le analisi vedono la simulazione della reale geometria tridimensionale e della rigidità della struttura, attraverso l'utilizzo di elementi tipo "beam" per le travi in cap e i traversi e elementi bidimensionali tipo "shell" per la soletta, oltre all'adozione di moduli elastici dei materiali differenti tra le strutture esistenti e quelle nuove. Sono inoltre state ripercorse le reali fasi realizzative della struttura, in modo da cogliere con ottimo dettaglio le distribuzioni delle azioni e delle deformazioni.

L'effetto della precompressione è stato trattato in fase di verifica sezionale, in virtù dell'assenza di significativi effetti iperstatici indotti dalla precompressione su schemi statici di questo tipo.

Come anticipato, l'organizzazione delle analisi ha portato ad indagare separatamente gli impalcato dalle sottostrutture; nel presente documento non si prendono quindi in conto le sollecitazioni di tipo sismico in quanto non significative su impalcato di questa tipologia.

In merito alle azioni sugli appoggi, la scelta progettuale vede il dimensionamento degli apparecchi con riferimento a tutte le combinazioni di verifica statiche di normativa e l'utilizzo di ritegni sismici longitudinali e trasversali per resistente alle azioni inerziali.

Per la trattazione delle elevazioni (spalle e pile) e delle fondazioni si rimanda alle relazioni di calcolo dedicate, nelle quali si procede anche alle analisi inerenti i dispositivi di ritegno sismico.

La disposizione dei carichi in soletta segue la reale distribuzione degli elementi permanenti che costituiscono la struttura, il pacchetto e gli arredi; i carichi variabili sono invece stati collocati in ottemperanza alle indicazioni di normativa e in modo da massimizzare gli effetti flettenti, taglianti e torcenti di volta in volta indagati sulle singole sezioni, attraverso l'utilizzo di un automatismo presente nel programma di calcolo che utilizza le linee e le superfici di influenza.

### **1.2.2 Impalcato**

Il manufatto vede attualmente la presenza di due campate indipendenti affiancate, ciascuna delle quali a servizio di una careggiata autostradale, aventi eguale geometria. A valle dell'intervento in progetto i due impalcato risulteranno reciprocamente connessi ed allargati lato esterno.

Le campate si compongono attualmente di 14 travi prefabbricate ciascuna con sezione a "I" di altezza  $H = 0.80$  m e interasse  $i = 0.84$  m; la soletta è realizzata con predalles prefabbricate di spessore 0.06 m e getto in opera a realizzare uno spessore complessivo strutturale di 0.16 m. Sono presenti quattro traversi di cui due in asse appoggi. L'allargamento in progetto vede l'affiancamento e solidarizzazione di due travi prefabbricate con sezione ad "U" ed altezza  $H_{\text{TRAVE}} = 0.80$  m ad interasse  $i = 2.00$  m. lato Bologna; di tre travi prefabbricate di pari altezza ed interasse  $i = 2.50$  m. direzione Padova.

La connessione dell'allargamento con l'opera esistente e quella tra i due impalcati si realizzano, lungo l'intero sviluppo delle stesse, tramite sezione di sutura in soletta e il posizionamento di barre inghisate ad intradosso e vincolate monoliticamente nel sovrappessore strutturale ad estradosso.

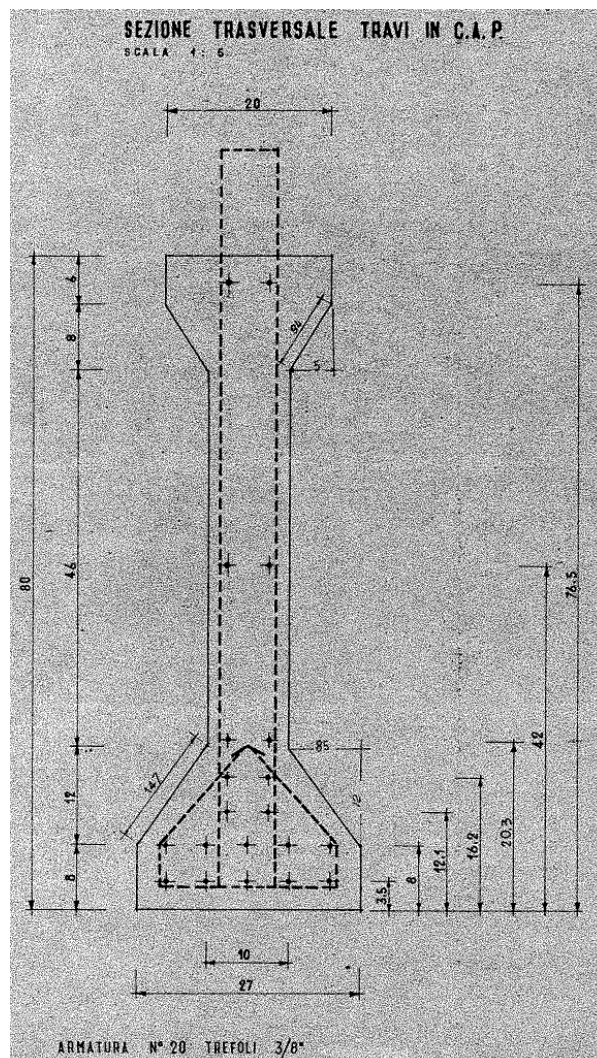
La reciproca connessione trasversale delle nuove travi è garantita, oltre che dalla soletta costituita da getto in opera su predalles prefabbricate, dalla presenza di traversi in asse appoggi.

La soletta in allargamento, di larghezza trasversale pari a 2.45 – 7.20 m oltre cordoli/marciapiedi, ha spessore costante pari a complessivi 0.29 m, di cui 0.06 m di predalles.

In progetto si prevede il rinforzo estradossale della soletta esistente per la sua intera estensione in pianta tramite getto in opera in calcestruzzo armato a ritiro compensato, solidarizzato meccanicamente alla porzione esistente e di spessore 0.05 m.

Le nuove travi sono precomprese in stabilimento con trefoli aderenti.

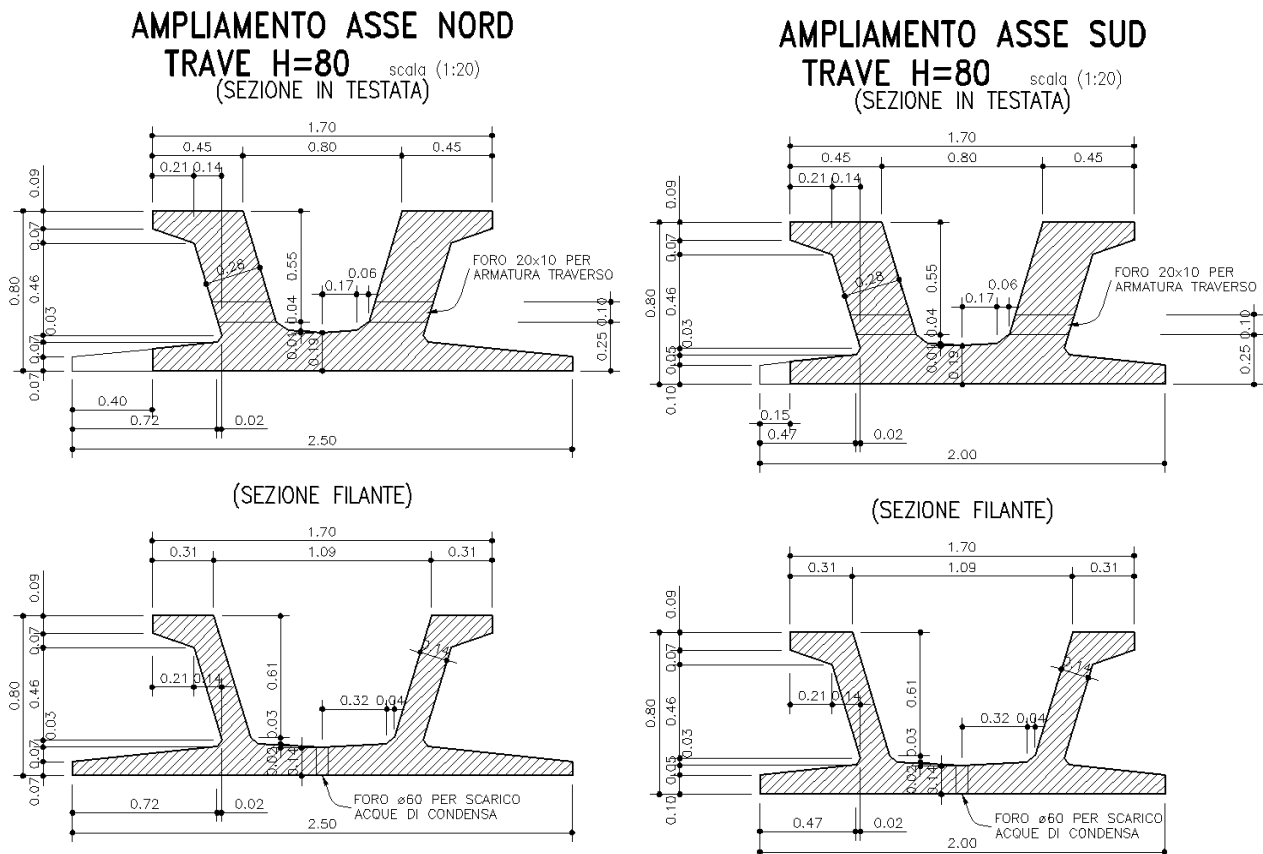
Geometria e armatura di precompressione delle travi esistenti:



Trave – Campate unica



Geometria e delle travi aggiuntive per le due carreggiate:



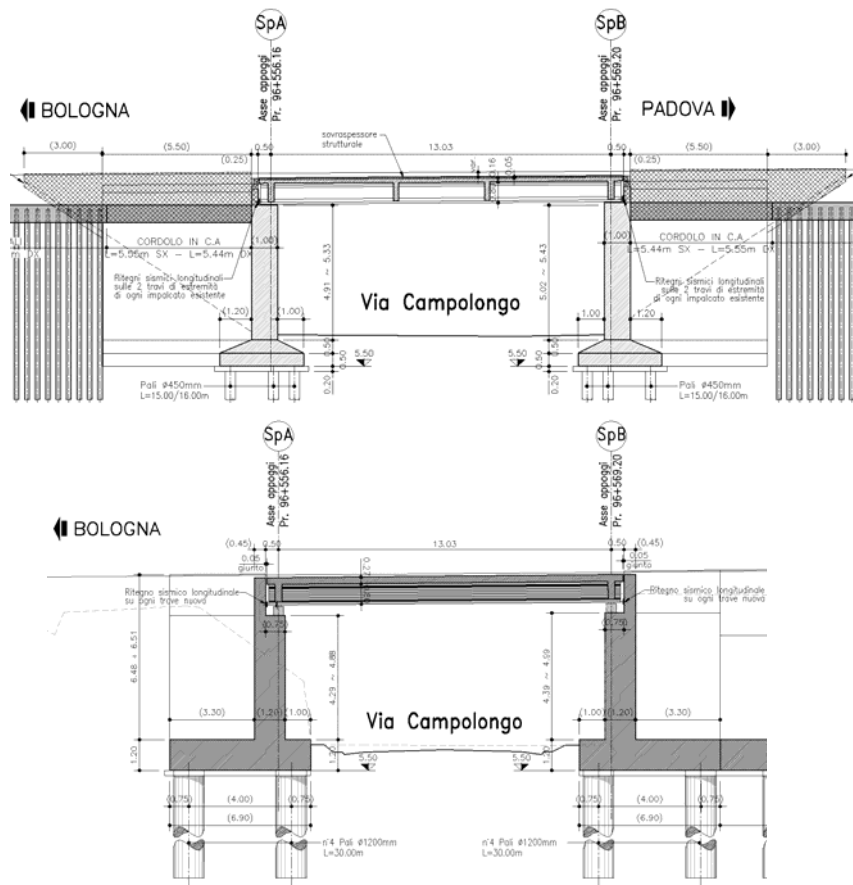
Travi nuove

### 1.2.3 Spalle

Le spalle presentano struttura monolitica in c.a. con impianto di fondazione profondo su pali.

Nel seguito si riportano per completezza le sezioni longitudinali dell'opera sia relativamente alla struttura esistente, sia in corrispondenza all'allargamento.

Si rimanda alle relazioni dedicate per maggiori dettagli relativi alle caratteristiche delle sottostrutture, alle analisi e alle verifiche pertinenti.



Sezioni longitudinali

### 1.3 Normative di riferimento

Le analisi strutturali e le relative verifiche vengono eseguite secondo il metodo semi-probabilistico agli Stati Limite in accordo alle disposizioni normative previste dalla vigente normativa italiana e da quella europea (Eurocodici). In particolare, al fine di conseguire un approccio il più unitario possibile relativamente alle prescrizioni ed alle metodologie/criteri di verifica, si è fatto diretto riferimento alle varie parti degli Eurocodici, unitamente ai relativi National Application Documents, verificando puntualmente l'armonizzazione del livello di sicurezza conseguito con quello richiesto dalla vigente normativa nazionale.

In dettaglio si sono prese in esame i seguenti documenti:

D.M. 14 gennaio 2008: Nuove norme tecniche per le costruzioni (indicate nel prosieguo "NTC-08");

Istruzioni per l'applicazione delle Norme Tecniche per la Costruzioni di cui al D.M. 14/01/2008;

UNI EN 1990: Basi della progettazione strutturale

UNI EN 1991-1-5: Azioni sulle strutture – Azioni termiche

UNI EN 1991-2: Azioni sulle strutture – Carichi da traffico sui ponti

UNI EN 1992-1-1: Progettazione delle strutture di calcestruzzo - regole generali e regole per gli edifici

UNI EN 1992-2: Progettazione delle strutture di calcestruzzo – Ponti di calcestruzzo

## 1.4 Condizioni ambientali e classi di esposizione

Per quanto riguarda le classi di esposizione, si prevede l'alternarsi di cicli di gelo/disgelo, in presenza di agenti disgelanti, per cui, applicheranno le seguenti classi di esposizione:

Traversi, soletta e cordoli:	XF4
Lastre prefabbricate:	XF4
Travi prefabbricate:	XC4

Le caratteristiche del calcestruzzo dovranno pertanto rispettare, oltre i requisiti di resistenza indicati al punto seguente, anche i criteri previsti dalla vigente normativa (EN 11104 e EN 206) per quanto riguarda l'esposizione alle classi indicate.

## 1.5 Caratteristiche materiali

Vengono di seguito elencati i materiali impiegati per la realizzazione dell'opera, unitamente ai rispettivi parametri di riferimento

### 1.5.1 Tensioni limite e proprietà di riferimento - Allargamento

#### Calcestruzzo

Elemento	classe	$f_{ck}$	$R_{bk}$	$f_{cm}$	$f_{ctm}$	$E_{cm}$
Travi prefabbricate	C45/55	45	55	53	3.79	36000
Soletta e traversi	C35/45	35	45	43	3.21	34000
Coppelle	C35/45	35	45	43	3.21	34000

riferimenti:

EN 206  
EN 1992-1-1 3.1.2. tab. 3.1

#### Acciaio in barre per c.a.

tipo	B450C	
$f_{yk}$	450 MPa	Snervamento
$f_{tk}$	540 MPa	Rottura a trazione
$E_s$	210000 MPa	Modulo di Young

riferimenti:

EN 1992-1-1 cap. 3.2 + ann. C  
EN 1994-2 cap. 3.2(2)

### Acciaio da precompressione aderente

Tipo trefoli	0.6"		
$A_{\text{trefolo}}$	139 mm <sup>2</sup>	area	
$f_{\text{ptk}}$	1860 MPa	Tensione caratteristica di rottura	
$f_{\text{p(1)k}}$	1670 MPa	Tensione caratteristica all'1% di deformazione totale	
$f_{\text{yd}}$	1452 MPa	Tensione massima per il calcolo a rottura	
$\sigma_{\text{pi}}$	1488 MPa	Tensione iniziale all'atto della tesatura $\min(0.8f_{\text{ptk}}; 0.9f_{\text{p(1)k}})$	
$E_s$	195000 MPa	Modulo di Young	
$\rho_{1000}$	2.5 %	Cadute per rilassamento a 1000 ore dopo la messa in tensione	
$\mu$	0.8 -	$\sigma_{\text{pi}}/f_{\text{ptk}}$	
t		Tempo misurato in ore dalla messa in tensione	

riferimenti:

EN 1992-1-1 cap. 3.2 + ann. C

EN 1994-2 cap. 3.2(2)

Cadute per rilassamento: in assenza di dati sperimentali afferenti al lotto considerato, caduta di tensione  $\Delta\sigma_{\text{pr}}$  per rilassamento al tempo t ad una temperatura di 20°C può assumersi pari al valore calcolato con la seguente formula:

$$\frac{\Delta\sigma_{\text{pr}}}{\Delta\sigma_{\text{pi}}} = 0.66 \cdot \rho_{1000} \cdot e^{9.1\mu} \cdot \left(\frac{t}{1000}\right)^{0.75(1-\mu)} \cdot 10^{-5}$$

#### 1.5.2 Tensioni limite e proprietà di riferimento – Impalcato esistente

Di seguito le informazioni tratte dai documenti progettuali di archivio e dalle indagini in situ.

Per l'opera in progetto non si hanno indicazioni esaustive relative alla caratteristiche dei materiali ripostate nella relazione di calcolo dell'impalcato.

Si individuano solo alcune caratteristiche inserite nelle note di calcolo che si riportano nell'immagine seguente, oltre a indicazioni esplicitate sull'elaborato grafico di PE:

Caratteristiche geometriche delle travi prefabbricate e determinazione delle sollecitazioni di precompressione.-

Armatura delle travi n° 20 trefoli da 3/8" a 7 fili

Area dell'acciaio  $A_f = 20 \cdot 0,516 = 10,30 \text{ cm}^2$

Distanza del baricentro dell'acciaio dal lembo inferiore  
 $d_f = 18,8 \text{ cm}$

Eccentricità di tale baricentro rispetto a quello della  
 sezione di calcestruzzo

$e = 17,4 \text{ cm}$

Tensione iniziale dell'acciaio 130 Kg/mm<sup>2</sup>



In virtù della tipologia di opera che risulta assimilabile, della medesima epoca storica di realizzazione e dell'appartenenza allo stesso tratto autostradale, i dati sopra riassunti consentono di assimilare le caratteristiche dei materiali a quelle dei ponti/viadotti limitrofi lungo l'autostrada A13.

Si assumono quindi i seguenti dati di calcolo nelle analisi a seguire.

Travi prefabbricate:

#### Calcestruzzo

Confessionato con ql. 4,00 di cemento tipo 730", con inerte, vagliato e lavato proveniente da cave sul fiume Brenta a Fontaniva.

#### Acciaio per c.s.p.

Il tipo di acciaio usato per la costruzione delle travi è : trefolo 3/8" a 7 fili.

Con le seguenti caratteristiche:

- carico di rottura	$\geq$	180 kg/mm <sup>2</sup>
- limite convenzionale allo snervamento 0,2%	$\geq$	160 kg/mm <sup>2</sup>
- Modulo elastico	=	19000 kg/mm <sup>2</sup>
- tensione iniziale di precompressione	=	130 kg/mm <sup>2</sup>
- cadute di tensione per rilassamento a 120 ore con tensione di 130 kg/mm <sup>2</sup>	=	3 ÷ 3,5%

#### Acciaio ad aderenza migliorata

Sollecitazioni di snervamento  $\geq$  4400 kg/cm<sup>2</sup>

Questo tipo di acciaio costituisce l'armatura per assorbire gli sforzi di taglio nella trave e gli sforzi di aderenza tra la trave prefabbricata e le sezioni resistenti gettate in opera.

Sollecitazioni d'esercizio  $\leq$  2200 kg/cm<sup>2</sup>

Traversi e solette:

calcestruzzo confessionato  
con 350 kg/mc tipo 730  
acciaio tipo A.L.E.

Le indagini hanno restituito i seguenti risultati:

Travi						
Zona	Elemento	Carr.	R <sub>son</sub> [MPa]	R <sub>cm,lab</sub> [MPa]	K <sub>corr.</sub>	R <sub>c,corr.</sub> [MPa]
L2-OP7-11	Trave 1	Sud	49,39	24,62	0,50	24,62
L2-OP7-12	Trave 2	Sud	48,83			24,34
L2-OP7-13	Trave 27	Nord	43,18			21,53
Valori Medi			47,13	24,62	0,50	23,50

Solette						
Zona	Elemento	Carr.	R <sub>son</sub> [MPa]	R <sub>cm,lab</sub> [MPa]	K <sub>corr.</sub>	R <sub>c,corr.</sub> [MPa]
L2-OP7-10	Soletta	Sud	38,68	47,75	1,23	47,75
L2-OP7-13	Soletta	Sud	37,58			46,39
L2-OP7-15	Soletta	Nord	34,72			42,86
Valori Medi			36,99	47,75	1,23	45,66

Legenda:

- R<sub>po/scl</sub> Resistenza combinata pull-out/sclerometro
- R<sub>cm,lab</sub> Resistenza cubica media di laboratorio
- K<sub>corr.</sub> Fattore di correlazione tra prove distruttive e non distruttive
- R<sub>c,corr.</sub> Resistenza cubica PND correlata

Solette										
Zona	Elemento	Carr.	Tipo (a.m./t.l.)	Φ [mm]	f <sub>y</sub> [MPa]	f <sub>t</sub> [MPa]	HB <sub>med</sub>	f <sub>t,HB</sub> [MPa]	K	f <sub>t,HB,k</sub> [MPa]
L2-OP-7-7	Soletta	Sud	12	12	502,0	576,0	91,4	312,1	1,85	576,0
L2-OP-7-8	Soletta	Sud	12	12			98,6	335,5		619,2
L2-OP-7-9	Soletta	Sud	12	12			105,3	357,5		659,8
							98,4	335,0	1,85	618,3

Legenda:

- HB<sub>med</sub> Media valore di durezza Brinell
- f<sub>t,HB</sub> Resistenza acciaio stimata da prove di durezza
- K Fattore di correlazione tra prove distruttive e non distruttive
- f<sub>t,HB,k</sub> Valore di resistenza a trazione correlato

Con riferimento alla completezza dei dati a disposizione tratti dai documenti progettuali di archivio e visti gli esiti delle prove in situ, si procede nel seguito assumendo un fattore di confidenza FC sui risultati sperimentali pari all'unità e si riconducono le caratteristiche dei materiali stessi alle classi di resistenza da normativa più prossime.

Caratteristiche dei materiali assunte nelle verifiche:

#### Travi esistenti

R <sub>c,corr</sub> (MPa)	f <sub>cm,corr</sub> (MPa)	Δ(f <sub>cm</sub> -f <sub>ck</sub> ) (MPa)	f <sub>ck</sub> (MPa)	Classe equivalente (MPa)	f <sub>cm</sub> (MPa)
23.5	19.51	8	11.51	C20/25	28

#### Soletta - traversi esistenti

R <sub>c,corr</sub> (MPa)	f <sub>cm,corr</sub> (MPa)	Δ(f <sub>cm</sub> -f <sub>ck</sub> ) (MPa)	f <sub>ck</sub> (MPa)	Classe equivalente (MPa)	f <sub>cm</sub> (MPa)
45.66	37.90	8	29.90	C28/35	36

Travi nuove			Soletta - traversi nuovi		
Classe	$f_{ck}$	$f_{cm}$	Classe	$f_{ck}$	$f_{cm}$
(-)	(MPa)	(MPa)	(-)	(MPa)	(MPa)
C45/55	45	53	C35/45	35	43

Il valore di resistenza associato alle travi prefabbricate è assunto pari a quello del calcestruzzo di classe C20/25; un valore inferiore è ritenuto poco realistico nonostante il risultato ottenuto dallo schiacciamento dell'unico campione prelevato che si ritiene non significativo.

Relativamente all'armatura lenta si identificano le caratteristiche delle barre (negli elaborati grafici) quali appartenenti alla tipologia ALE; nella relazione di calcolo si dichiara invece una tensione di snervamento delle medesime barre - ad aderenza migliorata - pari a  $f_{yk} = 440$  MPa.

Nelle analisi effettuate, a favore di sicurezza, si assumerà il riferimento più cautelativo ovvero  $f_{yk} = 440$  MPa.

#### Acciaio in barre per c.a. Tipo ALE

tipo	ALE	
$f_{yk}$	510 MPa	Snervamento
$f_{tk}$	700 MPa	Rottura a trazione
$E_s$	210000 MPa	Modulo di Young

#### Acciaio in barre per c.a. Tipo Omogeneo (Utilizzato in analisi)

tipo	Omogeneo	
$f_{yk}$	440 MPa	Snervamento
$f_{tk}$	- MPa	Rottura a trazione
$E_s$	210000 MPa	Modulo di Young

#### Acciaio da precompressione (fili adetenti)

Tipo trefoli	3/8"	
$A_{trefolo}$	51.6 mm <sup>2</sup>	area
$f_{ptk}$	1800 MPa	Tensione caratteristica di rottura
$f_{p(0.2)k}$	1600 MPa	Tensione caratteristica allo 0.2% di deformazione
$f_{vd}$	1390 MPa	Tensione massima per il calcolo a rottura
$\sigma_{pi}$	1300 MPa	Tensione iniziale all'atto della tesatura $\min(0.8f_{ptk}; 0.9f_{p(1)k})$
$E_s$	190000 MPa	Modulo di Young

### 1.5.3 Coefficienti parziali di sicurezza

Relativamente ai coefficienti parziali dei materiali si fa riferimento, nell'ambito delle rispettive verifiche, a quanto contenuto in tabella.

### Calcestruzzo

$\alpha_{cc}$	0.85	carichi di lunga durata (quando rilevante)
$\gamma_c$	1.50	S.L.U.

riferimenti:

EN 1992-1-1 2.4.2.4/NTC 2008

### Acciaio in barre

$\gamma_s$	1.15	resistenza S.L.U.
------------	------	-------------------

riferimenti:

EN 1992-1-1 /NTC 2008

## 1.6 Software di calcolo

Per l'analisi strutturale dell'impalcato e delle sottostrutture si adotta il metodo degli elementi finiti; si utilizza, a tale fine, il pacchetto software denominato "LUSAS (vers. 14.7)", fornito da F.E.A. (U.K.) su piattaforma windows NT. Il pacchetto software comprende pre-post processore grafico interattivo destinato all'input della geometria di base e all'interpretazione dei risultati di output, ed un risolutore ad elementi finiti.

Per le verifiche delle sezioni in calcestruzzo armato precompresso si adotta un foglio di calcolo sviluppato ad hoc in excel, mentre per le strutture in c.a. si utilizza il programma "RC-SEC" versione 2010.4 Rev 192 sviluppato da Geostru oltre al software VcaSLU ver. 7.7 del 30.08.2011, sviluppato dal Prof. Gelfi.

## 1.7 Convenzioni generali

Nel prosieguo del presente elaborato si adotteranno le notazioni contemplate dalle varie norme EN di riferimento. Le unità di misura sono quelle relative al sistema internazionale, ovvero:

lunghezze: m

forze - coppie: kN

tensioni: MPa

Per quanto riguarda le convenzioni di segno, si considerano, in generale, positive le trazioni.

Convenzioni specifiche verranno riportate nel prosieguo della presente relazione.

Si farà riferimento, di norma, a sistemi di tipo cartesiano ortogonale, in cui, in generale, si ha piano x-y orizzontale, con x posto tangente al tracciato nel punto in esame ed asse z verticale.

In generale, per quanto riguarda le azioni interne nell'impalcato, salvo dove diversamente specificato, si indicherà con:

$F_x$  azione assiale

$F_y$  azione tagliante agente nel piano orizzontale

$F_z$  azione tagliante agente nel piano verticale

$M_x$  momento torcente

$M_y$  momento flettente agente nel piano verticale



$M_z$  momento flettente agente nel piano orizzontale

Le verifiche dell'impalcato verranno eseguite esclusivamente con riferimento alle caratteristiche  $F_x$ ,  $F_z$ ,  $M_y$ , dal momento che risultano non significativi i contributi  $F_y$ ,  $M_x$  ed  $M_z$ .

In particolare, per le sollecitazioni verrà impiegata anche la seguente notazione alternativa:

$M (M_f)$  in luogo di  $M_y$

$V$  in luogo di  $F_z$

$T$  in luogo di  $M_x$

Nell'ambito dell'adozione del sistema di riferimento elementare, si precisa che le azioni flettenti di trave sono da intendersi:

- POSITIVE: se le fibre tese sono rivolte all'estradosso trave
- NEGATIVE: se le fibre tese sono rivolte all'intradosso trave

## **2. Impostazione delle analisi e delle verifiche**

### **2.1 Analisi della struttura**

Le fasi realizzative dell'impalcato prevedono, a valle della preliminare demolizione dei cordoli, della soletta esistente per le porzioni individuate in progetto e della realizzazione delle nuove spalle, il posizionamento delle travi in c.a.p. e la successiva realizzazione della soletta in c.a., gettata in opera con l'ausilio di lastre prefabbricate. Segue quindi la realizzazione delle connessioni tra le porzioni di impalcato pre-esistenti e quelle di nuova costruzione, oltre che alla connessione tra i due impalcati esistenti; a seguire la messa in opera del pacchetto stradale definitivo e degli arredi.

Dal punto di vista dell'analisi strutturale globale, si procede in maniera semplificata a simulare le fasi ora descritte, studiando, per l'impalcato esistente e per quello in allargamento, le fasi di vita riassunte nella tabella riportata di seguito.

La variazione delle caratteristiche geometriche degli elementi strutturali e dei vincoli tra le porzioni costituenti gli impalcati è presa in conto attraverso cinque differenti modelli numerici.

I risultati di ciascuno dei cinque modelli, ognuno dei quali coglie una specifica configurazione della struttura coi relativi vincoli e carichi agenti, vengono sovrapposti linearmente nel modello denominato "base" e combinati secondo le indicazioni di normativa.

Con riferimento a quanto anticipato nei paragrafi precedenti, le strutture in studio sono costituite da impalcati a una campata. Lo schema statico è sempre di semplice appoggio e non vi sono impalcati in curva.

Per la realizzazione delle solette in allargamento e il rinforzo delle esistenti, qualora necessario, si prevede l'utilizzo di calcestruzzo a ritiro compensato.

In virtù di quanto sopra, nello studio degli impalcati si trascurano tutte le azioni agenti nel piano degli stessi, siano esse di origine statica o sismica.

Nei modelli agli E.F. si trascurano inoltre gli effetti di lungo termine, sia in termini di variazione delle caratteristiche dei materiali, sia in termini di coazioni, in quanto gli schemi statici degli impalcati sono tali da non indurre significativi effetti iperstatici.

Le sollecitazioni trasmesse alle sottostrutture e agli appoggi dagli impalcati, in termini di componenti orizzontali statiche e sismiche, si determinano "a parte" con analisi indipendente per i cui dettagli si rimanda alle relazioni relative alle spalle e alle pile, nelle quali sono anche esplicitate le valutazioni relative ai ritegni sismici.

Le caratteristiche geometriche ed inerziali delle travi principali e dei traversi sono determinate direttamente dal software di calcolo agli E.F. una volta inserita la geometria, ad eccezione della rigidità torsionale delle travi nuove ( $I_{xx}$ ) calcolata con file a latere per tenere conto dell'effetto irrigidente dato dalla solidarizzazione con la soletta, che genera una sezione a cassoncino chiuso (trave e soletta).

### MODELLAZIONE A PIASTRA NERVATA CON SOLETTA ISOTROPA:

L'impalcato viene modellato come piastra nervata composta da travi principali e traversi (elementi beam) aventi la sezione della sola trave in CAP e del traverso (per la parte intradossata) e la soletta è simulata con elementi shell.

La collaborazione tra le travi e la soletta è colta attraverso la connessione tra gli elementi beam (lungo il loro sviluppo longitudinale) e gli elementi shell soprastanti.

Detti elementi shell (soletta) hanno caratteristiche isotrope e sono in grado di agire, secondo la loro reale rigidezza, sia in direzione trasversale rispetto all'asse delle travi, ripartendo i carichi esterni e collegando tra loro le travi principali, sia a livello membranale, ricreando, assieme agli elementi "beam" sottostanti, il comportamento dell'insieme trave-soletta collaborante.

Le sollecitazioni flettenti, agenti sull'insieme "trave-soletta collaborante", si ottengono direttamente dal programma agli E.F. sulla base dell'ipotesi di sezione "trave-soletta" auto-equilibrata assialmente (valida in presenza di connessione lineare soletta-trave lungo l'intero sviluppo), quale somma della caratteristica flettente direttamente agente sull'elemento beam e dell'azione assiale moltiplicata per la distanza tra il baricentro della beam e il piano medio della soletta.

L'azione tagliante e torcente significativa è invece quella afferente all'elemento beam.

Con riferimento ai dettami normativi (NTC 2008) in merito alla verifica delle strutture esistenti, nel seguito si considereranno significative le sole combinazioni SLU agli stati limite ultimi.

Per semplicità si ometterà quindi di simulare le fasi realizzative dell'impalcato esistente in quanto, per quest'ultimo, risultano significative le sole caratteristiche di resistenza e sollecitazione relative allo stato limite ultimo citato.

Di seguito si riassumono in forma tabellare le principali assunzioni utilizzate nell'implementazione dei cinque modelli numerici:

Modello (-)	Azioni su impalcato <b>Esistente</b> (-)	Azioni su impalcato <b>Nuovo</b> (-)	Note (-)
Mod1	La struttura "nasce" intera nella configurazione attuale. Travi, traversi e solette hanno le caratteristiche di materiale e geometriche reali. Si considera forfettariamente presente un carico distribuito uniforme pari a 10 cm di pacchetto stradale.	La struttura ha le sole travi in CAP resistenti e sollecitate dal peso proprio e dal peso della soletta non collaborante di competenza (attribuito quale carico di linea determinato preliminarmente).	Per la struttura esistente si assume, per semplicità, la configurazione attuale come quella a demolizioni avvenute (demolizione parziale della soletta nella zona di interfeccia con l'allargamento)
Mod2	Inserisco il peso del getto in calcestruzzo relativo al sovrappessore strutturale, ove previsto. Applico sulla trave prossima alla struttura nuova il carico relativo a metà della larghezza della fascia di sutura.	Attivo la soletta nuova (ad esclusione della fascia di sutura di 50 cm di larghezza), attivo i traversi ed il loro peso. Applico sulla trave prossima alla struttura esistente il carico relativo a metà della larghezza della fascia di sutura.	
Mod3	Inserisco dei vincoli fittizi a terra "di cerniera lineare" in corrispondenza agli assi delle travi e dei traversi. Attivo interamente la soletta con lo spessore strutturale di fine intervento (eventuale sovrappessore strutturale, dove previsto). Applico il peso proprio sugli elementi shell. Per minimizzare l'azione sulle travi e traversi, attribuisco loro un materiale fittizio con modulo di elasticità basso.	Inserisco dei vincoli a terra "di cerniera lineare" in corrispondenza agli assi delle travi e dei traversi. Attivo interamente la soletta con lo spessore strutturale di fine intervento (inclusa la fascia di sutura). Applico il peso proprio sugli elementi shell. Per minimizzare l'azione sulle travi e traversi, attribuisco loro un materiale fittizio con modulo di elasticità basso.	Tale modello serve per cogliere l'azione del peso proprio della soletta su quest'ultima al fine di poter trattare l'intera analisi dell'impalcato (travi - traversi - soletta) con un unico modello "Base". Si assume quindi l'ipotesi che le coppelle non diano un contributo resistente nei confronti del peso proprio del getto durante la vita di servizio dell'opera.
Mod4	Applico sulla struttura il peso del "delta spessore del pacchetto", al fine di ottenere il valore pieno del carico di progetto. Applico tutti i carichi permanenti portati relativi alla vestizione dell'impalcato (cordoli, barriere...).	Applico sulla struttura lo spessore del pacchetto stradale in progetto. Applico tutti i carichi permanenti portati (cordoli, barriere...). Si attiva la connessione della zona di sutura che collega i due impalcati (esistente e nuovo).	
Mod5	Analisi sotto l'effetto dei carichi da traffico.	Analisi sotto l'effetto dei carichi da traffico.	Si trascurano le azioni orizzontali statiche e sismiche (frenatura, vento, sisma). Si trascurano gli effetti di temperatura, ritiro...
Base	Si sovrappongono le azioni proprie dei modelli precedenti e si implementano le combinazioni di verifica.		

Per chiarezza si esplicita quanto riassunto in tabella relativamente al modello n. 3 (Mod3) che, come anticipato, ha lo scopo di cogliere gli effetti sulla sola soletta del peso proprio della stessa. Per ottenere il risultato voluto senza gravare doppiamente le travi in CAP del peso proprio della soletta, in questo modello si inseriscono dei vincoli fittizi sui quali converge il peso del getto, consentendo di coglierne i soli effetti sulla soletta.

L'effetto globale del peso proprio della soletta sulle travi e appoggi è affidato al modello n. 02 (Mod.2) nel quale la soletta non è ancora efficace in quanto non "matura".

Si palesa inoltre che:

- Si è adottato, per semplicità e a favore di sicurezza, l'attuale spessore medio del pacchetto stradale sugli impalcati pari a 0.10 m. Lo spessore medio ad intervento effettuato è stato invece assunto di 0.20 m
- L'analisi dell'impalcato sotto l'effetto dei carichi mobili è stata eseguita "a strutture connesse". (schemi di carico 1 - TS ed UDL, folla)
- Le disposizioni di verifica dei carichi variabili sono state individuate attraverso l'ottimizzatore presente nel programma di calcolo agli E.F. (TLO). In particolare, dopo aver individuato le sezioni significative di verifica per ciascuna famiglia di elementi strutturali (le travi principali, i traversi, le solette esistenti e nuove, incluse le fasce di sutura tra le due), si sono associate a ciascuna le caratteristiche di sollecitazione significative da massimizzare/minimizzare. Attraverso il TLO e con procedura basata sulla determinazione delle linee/superfici di influenza, il software ha automaticamente disposto i carichi variabili in modo da ottenere l'effetto più severo di volta in volta ricercato sull'impalcato o sugli appoggi, nel rispetto dei vincoli di normativa.

In conclusione, la modellazione implementata consente di ripercorrere per fasi cronologiche lo sviluppo delle sollecitazioni gravanti sugli elementi strutturali dell'orditura principale e secondaria, oltre che sulla soletta, della porzione di impalcato in allargamento.

Tutti i carichi agenti sulla struttura sono stati attribuiti secondo una suddivisione in Loadcase elementari, valida per ciascun modello. (Mod 1-5).

Ogni singolo modello vede la presenza di due Loadcase, denominati "Mi-GK1", "Mi-GK2".

Al primo si attribuiscono tutti i carichi riconducibili ai pesi propri degli elementi strutturali, al secondo quelli indotti dalla presenza di carichi permanenti portati non strutturali. Nel modello Mod5 si implementa l'analisi dei carichi da folla (M5-Q5) e da traffico veicolare.

A posteriori è quindi ricostruibile l'azione indotta sulla struttura per effetto dei (soli e tutti) pesi propri di elementi strutturali (fase 1), dei (soli e tutti) carichi permanenti non strutturali (fase 2) e dei variabili da traffico (fase 3). Con questi dati è possibile ricostruire le sollecitazioni da attribuire a ciascuno step di costruzione dell'opera per le verifiche tensionali e fessurative nel CAP, nei traversi e in soletta.

Si evidenzia che i singoli modelli numerici (1-5) non sono immediatamente associabili alle tre fasi di vita della struttura (1 - soletta non collaborante, 2- struttura ultimata e azione dei carichi permanenti di lungo periodo, 3 - effetto dei carichi variabili) come sopra riassunte.

## 2.2 Studio interazione impalcato/sottostrutture

Come anticipato nei capitoli precedenti, lo schema statico caratterizzante la struttura consente di implementare analisi separate per i singoli impalcati e per le sottostrutture, a partire dalla quota dei boggioni verso le fondazioni.

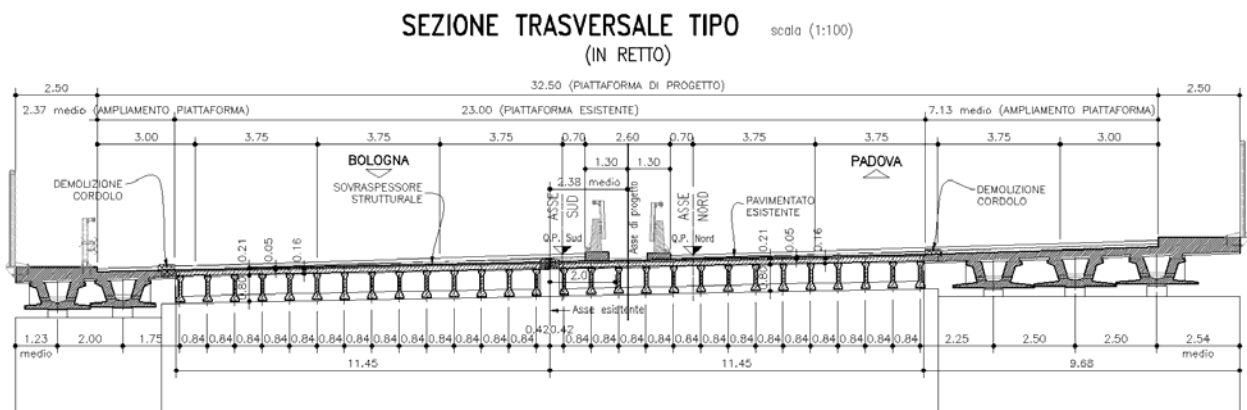
Il presente documento dettaglia quanto sviluppato in merito agli impalcati, fino all'individuazione delle sollecitazioni agenti sugli appoggi in termini di componenti verticali.

Per le valutazioni inerenti le strutture sottostanti, a partire dalle azioni orizzontali sugli appoggi (statiche e sismiche) e sui ritegni sismici, sulle spalle, le pile e le fondazioni si rimanda alle relazioni dedicate.

## 2.3 Caratteristiche delle sezioni dell'impalcato

L'opera presenta una campata di luce (interasse appoggi) pari a  $L_1 = 13.05$  m circa.

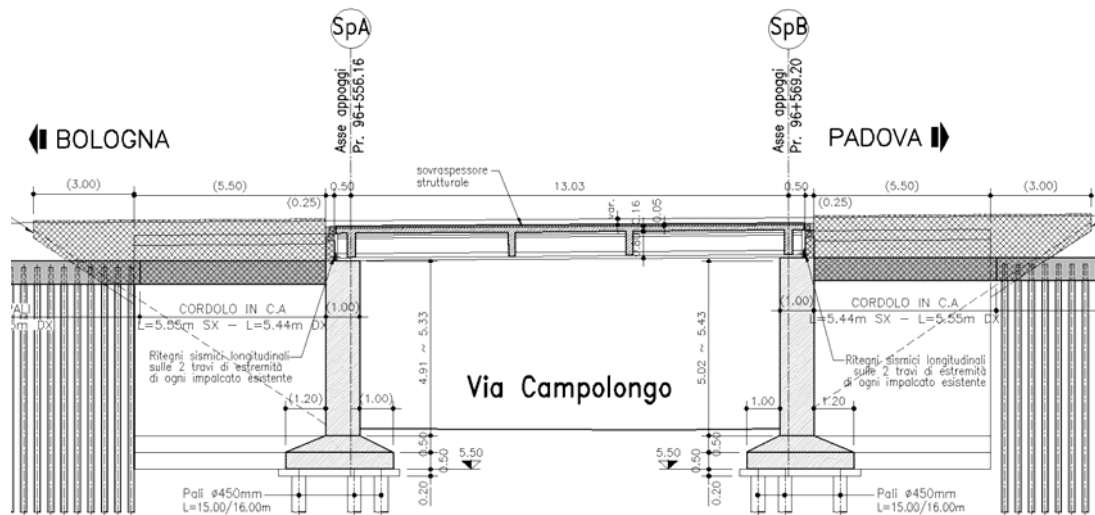
La travi principali presentano medesima altezza e sezione geometrica assimilabile in entrambe le carreggiate per le quali varia l'interasse e la relativa larghezza della soletta collaborante, oltre alla larghezza delle ali inferiori.



*Sezioni trasversali allargate*

### 2.3.1 Impalcato esistente

Le informazioni geometriche e quelle relative alle armature che si utilizzano nelle analisi e nelle verifiche sono tratte dal progetto di archivio.



Profilo longitudinale impalcato esistente

Le carreggiate sono tra loro indipendenti e la continuità del piano viario a monte e a valle dell'opera è garantita dalla presenza di giunti trasversali. A valle dell'intervento gli impalcati verranno solidarizzati per mezzo della connessione longitudinale in soletta.

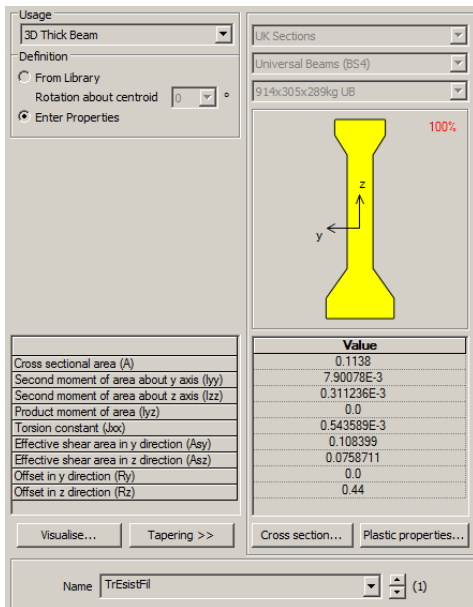
### 2.3.1.1 Caratteristiche geometriche delle travi e dei traversi

Le analisi vengono implementate assumendo le sezioni lorde degli elementi strutturali principali e secondari al netto della soletta che, nelle fasi in cui risulta attiva, è simulata dall'effetto flessionale e membranale degli elementi tipo "shell".

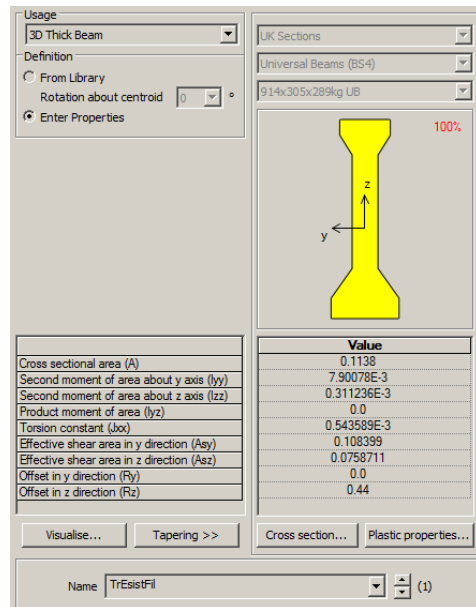
Nelle tabelle seguenti estratte dal database del software agli E.F. le unità di misura utilizzate sono il m, il m<sup>2</sup>, il m<sup>3</sup> e il m<sup>4</sup>.

#### **Trave principale:**

Le travi principali presentano sezione unica per l'intero sviluppo longitudinale.



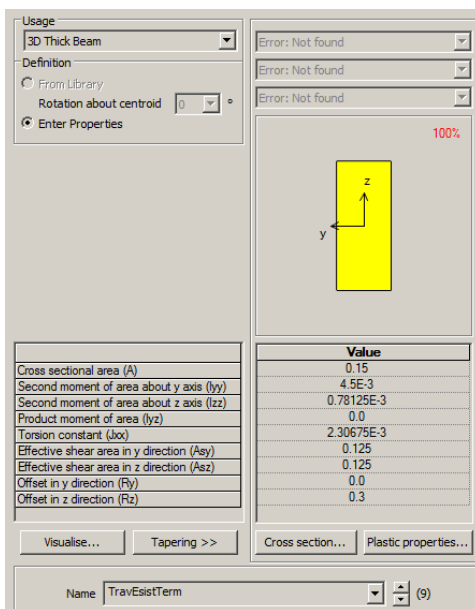
Sezione di estremità



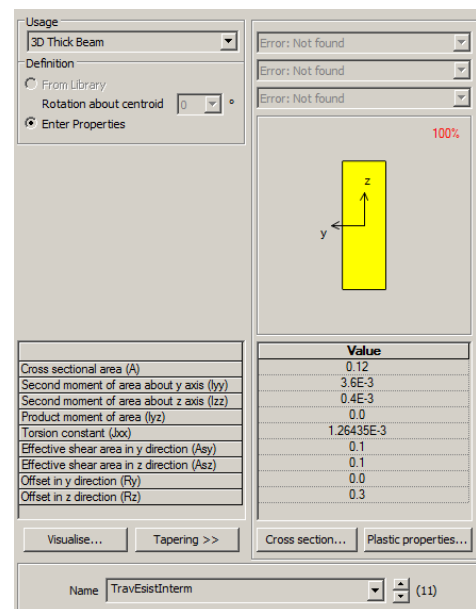
Sezione in campata

**Traversi:**

Sono presenti quattro traversi per ciascuna campata di cui due allineati con gli assi appoggi. Si ricorda che, con riferimento alla modellazione dettagliata nei paragrafi precedenti, gli elementi “beam” simulano la sola porzione di traverso a partire dalla quota di intradosso della soletta fino al filo inferiore della sezione resistente.



Traverso di estremità



Traverso di campata

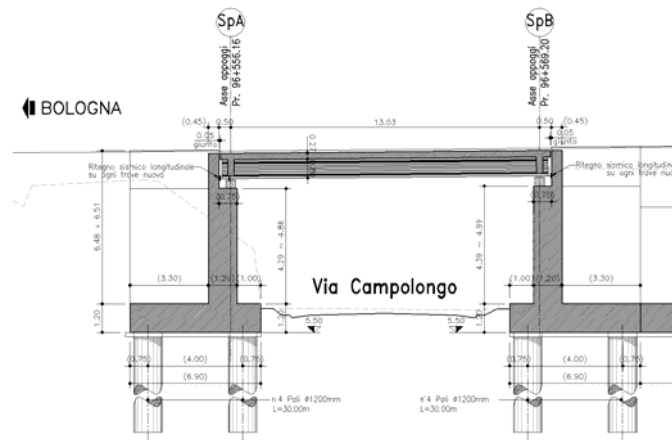
La sezione di traversi è di:

- Testata            0.25 x 0.60 m e sono connessi alla soletta
- Intermedi        0.20 x 0.60 m e sono connessi alla soletta



### 2.3.2 Impalcato nuovo in allargamento

Si rimanda agli elaborati progettuali per maggiori dettagli relativi alle caratteristiche geometriche che si utilizzano nelle analisi e nelle verifiche.



Profilo longitudinale impalcato nuovo

Le carreggiate sono tra loro indipendenti e vengono connesse in fase di realizzazione degli interventi e la continuità del piano viario a monte e a valle dell'opera è garantita dalla presenza di giunti trasversali.

#### 2.3.2.1 Caratteristiche geometriche delle travi e dei traversi

Le analisi vengono implementate assumendo le sezioni lorde degli elementi strutturali principali e secondari al netto della soletta che, nelle fasi in cui risulta attiva, è simulata dall'effetto flessionale e membranale degli elementi tipo "shell".

Le caratteristiche inerziali delle sezioni resistenti sono calcolate in automatico dal programma agli EF ad eccezione della rigidità torsionale delle travi nuove che, una volta solidarizzate alla soletta, realizzano una sezione a cassoncino chiuso monocellulare con rigidità torsionale elaborata con apposito foglio di calcolo e inserita a posteriori nel software di calcolo.

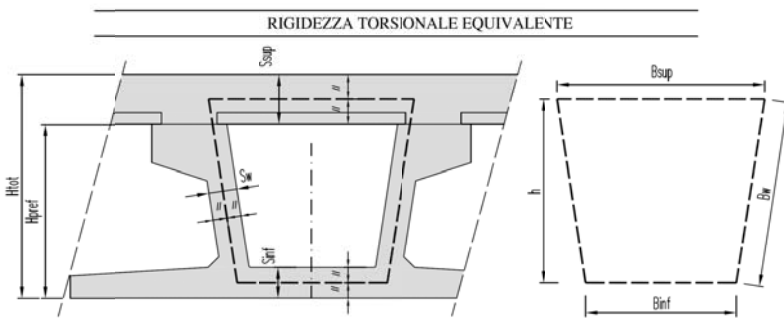
Nelle tabelle seguenti estratte dal database del software agli E.F. le unità di misura utilizzate sono il m, il m<sup>2</sup>, il m<sup>3</sup> e il m<sup>4</sup>.

#### **Trave principale:**

Le travi principali presentano sezione ringrossata nel tratto terminale.

La rigidità torsionale delle travi nuove con la soletta collaborante è calcolata secondo le formule di letteratura con riferimento a sezioni monocellulari chiuse, tenendo in conto le caratteristiche del calcestruzzo della soletta omogeneizzato a quello della trave in CAP.

**Rigidzza torsionale equivalente (cassoncini a parete sottile):**



**Materiali:**

	fck (Mpa)	E (Mpa)	v (-)	G (Mpa)
Trave	45	36283	0.2	15118
Getto soletta-Traversi	35	34077	0.2	14199

**Geometria della sezione:**

	Soletta			Trave Pref.				Rigidzza torsionale	
	S <sub>SUP</sub> (m)	S* <sub>SUP</sub> (m)	B <sub>SUP</sub> (m)	S <sub>INF</sub> (m)	B <sub>INF</sub> (m)	S <sub>W</sub> (m)	H <sub>PREF</sub> (m)	K (m <sup>4</sup> )	K/2 (m <sup>4</sup> )
H80_TESTA	0.27	0.25	1.17	0.19	0.664	0.28	0.8	0.16510	0.08255
H80_FILANTE	0.27	0.25	1.32	0.14	0.795	0.14	0.8	0.14064	0.07032

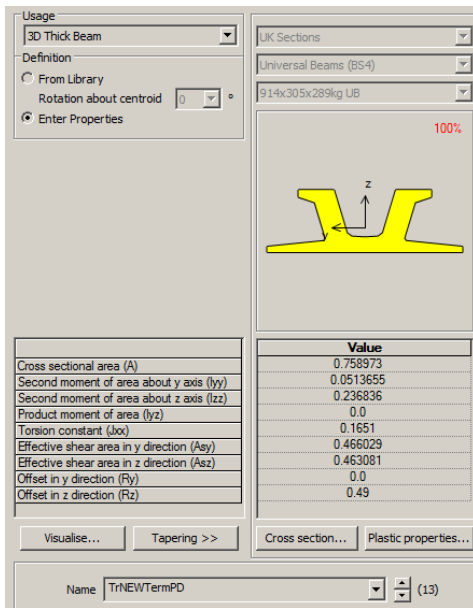
Al fine di cogliere il reale comportamento della struttura si sono differenziate le travi utilizzate per l'allargamento della carreggiata Bologna da quelle per la carreggiata Padova a causa del diverso interasse in fase di posizionamento. Di seguito le relative caratteristiche inserite nel modello numerico.

	Value
Cross sectional area (A)	0.717663
Second moment of area about y axis (Iyy)	0.0461258
Second moment of area about z axis (Izz)	0.184929
Product moment of area (Iyz)	0.0
Torsion constant (Jxx)	0.1851
Effective shear area in y direction (Asy)	0.396123
Effective shear area in z direction (Asz)	0.456661
Offset in y direction (Ry)	0.0
Offset in z direction (Rz)	0.47

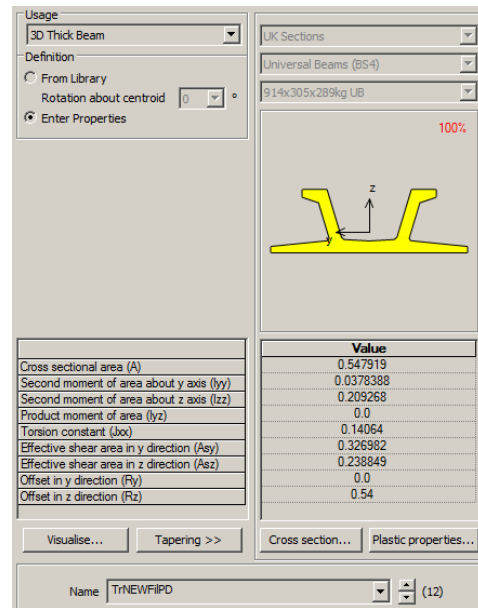
Sezione di estremità - Bologna

	Value
Cross sectional area (A)	0.506608
Second moment of area about y axis (Iyy)	0.0356491
Second moment of area about z axis (Izz)	0.157361
Product moment of area (Iyz)	0.0
Torsion constant (Jxx)	0.14064
Effective shear area in y direction (Asy)	0.274364
Effective shear area in z direction (Asz)	0.235751
Offset in y direction (Ry)	0.0
Offset in z direction (Rz)	0.52

Sezione in campata - Bologna



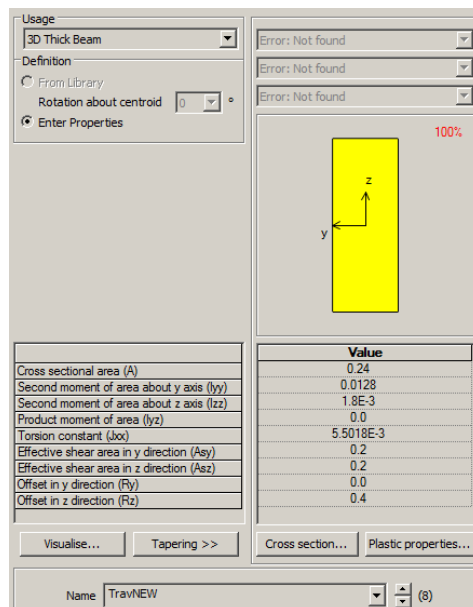
Sezione di estremità - Padova



Sezione in campata - Padova

**Traversi:**

Sono presenti due traversi per ciascuna campata allineati con gli assi appoggi. Si ricorda che, con riferimento alla modellazione dettagliata nei paragrafi precedenti, gli elementi “beam” simulano la sola porzione di traverso a partire dalla quota di intradosso della soletta fino al filo inferiore della sezione resistente.



Traverso di estremità

La sezione dei traversi è assunta pari a 0.30 x 0.80 m.

### 3. Analisi dei carichi

Di seguito si riporta la descrizione dei vari contributi di carico presi in esame ai fini dell'analisi della struttura principale dell'impalcato e della soletta.

Nel seguito si distinguono i singoli carichi agenti in ciascuna delle tre principali fasi che identificano cronologicamente la realizzazione e l'esercizio del manufatto.

Si ricorda che la variazione delle caratteristiche degli impalcati e dei carichi agenti, già descritta ed ottenuta attraverso l'implementazione dei cinque modelli numerici, non si relaziona direttamente con le fasi seguenti ma consente di simularne tutti gli effetti attraverso le combinazioni sviluppate nel modello "Base".

#### 3.1 Carichi agenti in fase 1

Questa fase identifica il momento successivo al varo delle travi prefabbricate, a valle del posizionamento delle predalles e dell'armatura della soletta e nell'istante immediatamente successivo al completamento del getto della soletta. Si ha quindi l'effetto di tutti i pesi propri degli elementi strutturali senza però che vi sia efficacia della soletta e dei traversi, il cui calcestruzzo deve ancora maturare.

##### 3.1.1 Pesi propri ( $G_{k1}$ )

Il peso dei vari elementi strutturali prefabbricati in c.a.p., della soletta, dei traversi e della coppella è stato conteggiato con riferimento ad un peso specifico convenzionale di  $25.00 \text{ kN/m}^3$  e con riferimento alla geometria dei singoli elementi.

Sono attivi in questa fase i seguenti carichi principali:

- PP Travi in CAP
- PP Traversi
- PP Soletta

#### 3.2 Carichi agenti in fase 2

##### 3.2.1 Sovraccarichi permanenti ( $G_{k2}$ )

Sono attivi in questa fase i seguenti carichi principali:

- Il sovrappessore strutturale applicato ad estradosso della soletta esistente (ove previsto)
- Il pacchetto di pavimentazione esistente e nuovo
- I cordoli corredati di barriere FOA e/o di sicurezza (ove presenti)
- Gli elementi di arredo dell'opera (velette, canali,...)

### 3.3 Carichi agenti in fase 3

Come anticipato nei paragrafi precedenti, la presente relazione mira alla verifica e al dimensionamento della sola porzione di struttura afferente agli impalcati. In virtù di questa assunzione e dello schema statico degli impalcati che risulta privo di significativi effetti iperstatici, è possibile trascurare le azioni indotte dalla temperatura e dai carichi agenti in generale con direzione complanare alla soletta (vento, forza centrifuga e frenatura). Queste azioni, necessarie per il corretto dimensionamento dei giunti, degli apparecchi di appoggio e delle sottostrutture, sono trattate con analisi indipendente nelle relazioni di calcolo dedicate alle spalle/pile ed alle fondazione, alle quali si rimanda per maggiori dettagli.

#### 3.3.1 Carichi mobili ( $Q_k$ )

Si seguono le disposizioni contenute in EN 1991-2. capp.4/5 + NAD (NTC-08 cap. 5.1.3.3.5) con riferimento a ponti di I categoria.

La presenza del carico da traffico viene disposta sull'impalcato in modo tale da massimizzare le linee/superfici di influenza del momento flettente e del taglio nelle travi, nei traversi e in soletta, compresa la porzione di sutura che funge da connessione tra la struttura esistente e quella in progetto. I sistemi di carico considerati sono quelli previsti dalla normativa e in particolare di tipo TS, UDL, folla concomitante.

In generale, sull'intera larghezza fisica della carreggiata delimitata dai cordoli in c.a., si disporrà il massimo numero di corsie di carico, di larghezza convenzionale pari a 3.00 m, che inducano un incremento dell'effetto agente sulla sezione strutturale in verifica. Si considera inoltre agente, quando penalizzante, un carico da folla di potenza =  $2.50 \text{ kN/m}^2$  – Schema 5 (folla compatta). (Ai fini del calcolo delle sollecitazioni nella statica globale si considera il Load Model 1).

#### Load model 1

Il Load Model 1 è formato da carichi concentrati (TS) e distribuiti (UDL), posizionati su corsie convenzionali di carico di ampiezza massima pari a 3.00 m, unitamente al carico  $q_{fk}$ , posizionato rispettivamente sui marciapiedi laterali con il valore proprio di combinazione.

Le corsie verranno denominate secondo le convenzioni di norma, partendo dalla più "pesante" detta "corsia 1".

Ai fini delle verifiche dell'impalcato si considera il carico TS e UDL, riferendo le rispettive intensità a quanto riportato in tabella.

Location	Tandem system <i>TS</i>	<i>UDL</i> system
	Axle loads $Q_{ik}$ (kN)	$q_{ik}$ (or $q_{fk}$ ) ( $\text{kN/m}^2$ )
Lane Number 1	300	9
Lane Number 2	200	2,5
Lane Number 3	100	2,5
Other lanes	0	2,5
Remaining area ( $q_{fk}$ )	0	2,5

Il posizionamento dei carichi TS e la segmentazione delle stese di carico UDL viene effettuato mediante una apposita procedura automatica (T.L.O.) prevista dal pacchetto ad elementi finiti, che procede a posizionare i carichi, data la posizione delle “kerbs” laterali, sulle superfici di influenza appositamente predisposte.

#### 3.3.1.1 Verifica delle travi e dei traversi

Per l'analisi delle strutture principali si effettua la massimizzazione/minimizzazione delle seguenti caratteristiche di sollecitazione:

- Momento flettente nella mezzeria delle travi principali per l'impalcato esistente e per l'allargamento
- Azione tagliante nella sezione di estremità e in quella di fine ringrosso (ove presente) per le travi principali dell'impalcato esistente e dell'allargamento
- Momento flettente nelle sezioni in campata dei traversi dell'impalcato esistente
- Azione verticale sugli appoggi per le travi principali dell'impalcato esistente e dell'allargamento

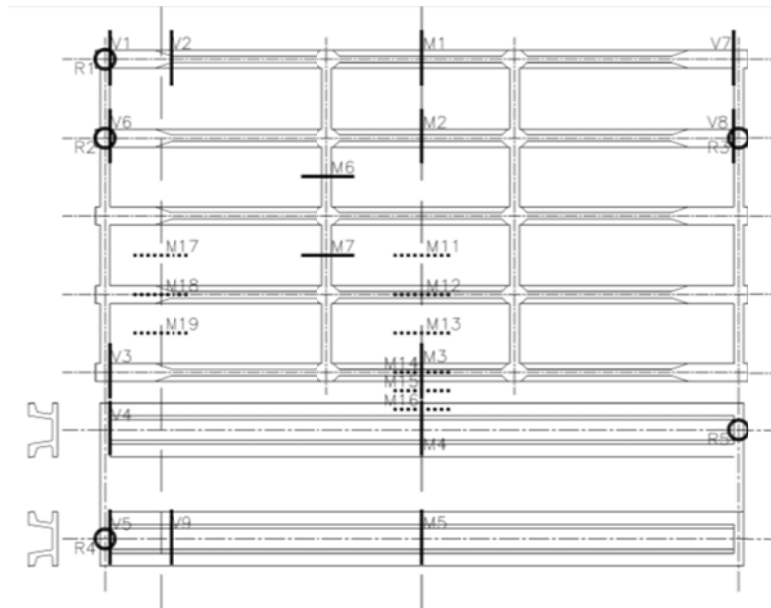
#### 3.3.1.2 Verifiche in soletta

Per l'analisi delle solette si effettua la massimizzazione/minimizzazione delle seguenti caratteristiche di sollecitazione:

- Momento flettente in campata in corrispondenza all'intersezione con le travi principali e a metà della loro distanza reciproca per l'impalcato esistente e nella zona di connessione con la struttura in allargamento
- Momento flettente a circa un ottavo della luce o lungo la sezione di fine ringrosso delle travi (ove presente) in corrispondenza all'intersezione con le travi principali e a metà della loro distanza reciproca, per l'impalcato esistente

Si sono previste sezioni di verifica mirate ad indagare le sollecitazioni agenti nella zona di sutura che risulta essere un punto di particolare criticità in quanto principale connessione tra l'impalcato esistente e quello in allargamento, oltre alla fascia di sutura tra i due impalcati esistenti.

Di seguito lo schema qualitativo per l'individuazione della dislocazione e dell'orientamento delle sezioni di verifica e degli appoggi indagati.



Sezioni di verifica degli impalcati

Il significato della simbologia adottata è il seguente:

- Mi continua                      Campionamento della sollecitazione flettente in travi/traversi
- Vi continua                        Campionamento della sollecitazione tagliante in travi/traversi
- Ri                                      Campionamento della componente verticale negli appoggi
- Mi puntini                         Campionamento della sollecitazione flettente in soletta

A causa della particolarità della struttura in oggetto, interessata da un allargamento esterno asimmetrico e soggetta a connessione longitudinale in soletta, le analisi hanno indagato le sezioni sopra evidenziate per entrambi gli impalcati, verificando quindi un numero di sezioni per travi, traversi ed appoggi complessivamente doppio.

Le verifiche in soletta sono state condotte lungo le sezioni citate e per l'intera larghezza dell'impalcato post-intervento, a cavallo quindi di entrambe le carreggiate allargate.

### 3.4 Tabella esplicativa dei carichi agenti

Nel seguito si riassumono in forma tabellare i singoli carichi presi in conto in analisi, corredati di nomenclatura, tipologia di carico (pesi propri, permanenti portati e variabili) e modello sul quale sono stati applicati.

Si identificano i carichi relativi all'impalcato dell'attuale carreggiata Bologna con la sigla "BO", inclusa la porzione relativa al futuro allargamento e quelli della carreggiata di direzione Padova con "PD". I carichi che non sono oggetto di distinzione tra le due carreggiate non vengono distinti e sono validi per entrambe.

	<b>Carichi da Peso proprio:</b>	Nome Gruppo elementi	Tipologia di carico	Modello di implementazione	Nome carico	Nome carico Lusas	b	h	Area	Peso	
		(-)	(-)		(-)	(-)	(m)	(m)	(mq)	(kN/mq)	(kN/m)
PP Esistente	Travi CAP esist_sez filante	TrEsistFil	GK1	M1	TrEsFil	M1_GK1_TrEsFil	-	-	0.1138		<b>2.85</b>
	Travi CAP esist_sez Terminale	TrEsistTerm	GK1	M1	TrEsTerm	M1_GK1_TrEsTerm	-	-	0.1138		<b>2.85</b>
	Trave esistente esterna (getto soletta)	TrEsistEsterna	GK1	M1	SolEsTrEst	M1_GK1_SolEsTrEst	0.59	0.16	0.0944		<b>2.36</b>
	Trave esistente interna (getto soletta)	TrEsistInterna	GK1	M1	SolEsTrInt	M1_GK1_SolEsTrInt	0.84	0.16	0.1344		<b>3.36</b>
	Trave esistente sutura BO (getto soletta)	TrEsistSuturaBO	GK1	M1	SolEsTrSutBO	M1_GK1_SolEsTrSutBO	0.63	0.16	0.1008		<b>2.52</b>
	Trave esistente sutura PD (getto soletta)	TrEsistSuturaPD	GK1	M1	SolEsTrSutPD	M1_GK1_SolEsTrSutPD	0.63	0.16	0.1008		<b>2.52</b>
	Traversi esistenti_estremità	TravEstrEsist	GK1	M2	TravEsEstr	M2_GK1_TravEsEstr	0.25	0.6	0.15		<b>3.75</b>
	Traversi esistenti_intermedi	TravIntermEsist	GK1	M2	TravEsInt	M2_GK1_TravEsInt	0.2	0.6	0.12		<b>3.00</b>
	Soletta esistente	SolEsist	GK1	M3	SolEs	M3_GK1_SolEs	-	0.16	0.16		<b>4.00</b>
PP Allargamento	Travi CAP nuova_sez filante - BO	TrNEWFilBO	GK1	M1	TrNFilBO	M1_GK1_TrNFilBO	-	-	0.5083		<b>12.71</b>
	Travi CAP nuova_sez filante - PD	TrNEWFilPD	GK1	M1	TrNFilPD	M1_GK1_TrNFilPD	-	-	0.5467		<b>13.67</b>
	Travi CAP nuova_sez Terminale - BO	TrNEWTermBO	GK1	M1	TrNTermBO	M1_GK1_TrNTermBO	-	-	0.7159		<b>17.90</b>
	Travi CAP nuova_sez Terminale - PD	TrNEWTermPD	GK1	M1	TrNTermPD	M1_GK1_TrNTermPD	-	-	0.752		<b>18.80</b>
	Trave nuova esterna - BO (getto soletta)	TrNEWEsternaBO	GK1	M1	SolNEWTrEstBO	M1_GK1_SolNEWTrEstBO	2.3	0.27	0.621		<b>15.53</b>
	Trave nuova esterna - PD (getto soletta)	TrNEWEsternaPD	GK1	M1	SolNEWTrEstPD	M1_GK1_SolNEWTrEstPD	3.79	0.27	1.0233		<b>25.58</b>
	Trave nuova interna (getto soletta)	TrNEWInterna	GK1	M1	SolNEWTrInt	M1_GK1_SolNEWTrInt	2.5	0.27	0.675		<b>16.88</b>
	Trave nuova sutura -BO (getto soletta)	TrNEWSuturaBO	GK1	M1	SolNEWTrSutBO	M1_GK1_SolNEWTrSutBO	2.04	0.27	0.5508		<b>13.77</b>
	Trave nuova sutura -PD (getto soletta)	TrNEWSuturaPD	GK1	M1	SolNEWTrSutPD	M1_GK1_SolNEWTrSutPD	2.79	0.27	0.7533		<b>18.83</b>
	Traversi nuovi_estremità	TravEstrNEW	GK1	M2	TravNEstr	M2_GK1_TravNEstr	0.3	0.8	0.24		<b>6.00</b>
	Traversi nuovi_intermedi	TravIntermNEW	GK1	M2	TravNInt	M2_GK1_TravNInt	-	-	0		<b>0.00</b>
	Soletta nuova	SolNEW	GK1	M3	SolN	M3_GK1_SolN	-	0.27	0.27		<b>6.75</b>
	PP Soletta sutura	SolSUTURA	GK1	M3	SolSut	M3_GK1_SolSut	-	0.27	0.27		<b>6.75</b>



	<b>Carichi da Permanenti Portati:</b>	Punto inserimento	Tipologia di carico	Modello di	Nome carico	b	h	Area	Peso		
		carico/Nome gruppo							implementazione	(m)	(m)
		(-)	(-)		(-)						
Perm. portati	Sovrasp. Strutturale soletta esistente*	PuntoPatch	GK1	M2	SovrStrutt	M2_GK1_SovrStrutt	-	0.05	0.05	1.25	
	Cordolo 1 - BO	PuntoPatch	GK2	M4	Cord1BO	M4_GK2_Cord1BO	-	0.25	0.25	6.25	
	Cordolo 2 - BO	PuntoPatch	GK2	M4	Cord2BO	M4_GK2_Cord2BO	-	0.25	0.25	6.25	
	Cordolo 1 - PD	PuntoPatch	GK2	M4	Cord1PD	M4_GK2_Cord1PD	-	0.25	0.25	6.25	
	Cordolo 2 - PD	PuntoPatch	GK2	M4	Cord2PD	M4_GK2_Cord2PD	-	0.25	0.25	6.25	
	Pacchetto pavimentazione attuale - BO	PuntoPatch	GK2	M2	PavEsistBO	M2_GK2_PavEsistBO	-	0.1	0.1	2.20	
	Pacchetto pavimentazione attuale - PD	PuntoPatch	GK2	M2	PavEsistPD	M2_GK2_PavEsistPD	-	0.1	0.1	2.20	
	Δs Pacchetto pavimentazione Esistente - BO	PuntoPatch	GK2	M4	DeltaPavEsistBO	M4_GK2_DeltaPavEsistBO	-	0.1	0.1	2.20	
	Δs Pacchetto pavimentazione Esistente - PI	PuntoPatch	GK2	M4	DeltaPavEsistPD	M4_GK2_DeltaPavEsistPD	-	0.1	0.1	2.20	
	Pacchetto pavimentazione definitivo NEW	PuntoPatch	GK2	M4	PavDefBO	M4_GK2_PavDefBO	-	0.2	0.2	4.40	
	Pacchetto pavimentazione definitivo NEW	PuntoPatch	GK2	M4	PavDefBOSut	M4_GK2_PavDefBOSut	-	0.2	0.2	4.40	
	Pacchetto pavimentazione definitivo NEW	PuntoPatch	GK2	M4	PavDefPD	M4_GK2_PavDefPD	-	0.2	0.2	4.40	
	Newjersey CLS - BO	PuntoPatch	GK2	M4	NJBO	M4_GK2_NJBO	-	-	-	12.40	
	Newjersey CLS - PD	PuntoPatch	GK2	M4	NJPD	M4_GK2_NJPD	-	-	-	12.40	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Velette - BO	PuntoPatch	GK2	M4	VelBO	M4_GK2_VelBO	0.05	0.75	0.0375		0.94
	Velette - PD	PuntoPatch	GK2	M4	VelPD	M4_GK2_VelPD	0.05	0.75	0.0375		0.94
	Barriere metalliche -BO	PuntoPatch	GK2	M4	BarrBO	M4_GK2_BarrBO	-	-	-		1.50
	Barriere metalliche -PD	PuntoPatch	GK2	M4	BarrPD	M4_GK2_BarrPD	-	-	-		1.50
	FOA - BO	PuntoPatch	GK2	M4	FOABO	M4_GK2_FOABO	-	-	-		4.00
FOA - PD	PuntoPatch	GK2	M4	FOAPD	M4_GK2_FOAPD	-	-	-		4.00	
-	-	-	-	-	-	-	-	-		-	
PP Sutura	Trave esistente sutura - BO (getto sutura)	TrEsistSuturaBO	GK1	M2	SolSutTrSutBO	M2_GK1_SolSutTrSutBO	-	0.27	0.27	6.75	1.6875
	Trave esistente sutura - PD (getto sutura)	TrEsistSuturaPD	GK1	M2	SolSutTrSutPD	M2_GK1_SolSutTrSutPD	-	0.27	0.27	6.75	1.6875
	Trave nuova sutura - BO (getto sutura)	TrNEWSuturaBO	GK1	M2	SolSutTrSutBO	M2_GK1_SolSutTrSutBO	-	0.27	0.27	6.75	1.6875
	Trave nuova sutura - PD (getto sutura)	TrNEWSuturaPD	GK1	M2	SolSutTrSutPD	M2_GK1_SolSutTrSutPD	-	0.27	0.27	6.75	1.6875
	<b>Carico da Folla:</b>	Punto inserimento	Tipologia di carico	Modello di	Nome carico	Nomi del Loadcase	Peso				
		carico/Nome gruppo					implementazione	(kN/mq)	(kN/m)		
		(-)	(-)		(-)	(-)					
	Carico da folla sui marciapiedi - BO	PuntoPatch	Q5	M5	FollaBO	M5_Q5_FollaBO	M5-Q5	2.50			
	Carico da folla sui marciapiedi - PD	PuntoPatch	Q5	M5	FollaPD	M5_Q5_FollaPD	M5-Q5	2.50			

Il carico variabile indotto dal traffico veicolare viene generato e posizionato direttamente dal programma di calcolo secondo le modalità già descritte in precedenza.

#### 4. Combinazioni di carico

Per la formulazione generale delle combinazioni di carico si rimanda a EN 1990-annex.A2, cap. A2.3, A2.4/.NTC-08 cap. 2.5.3.+ N.A.D..

In particolare, per lo studio dell'impalcato vengono prese in esame le seguenti combinazioni:

- Stato Limite di Esercizio:
  - Combinazione caratteristica o rara
  - Combinazione frequente
  - Combinazione quasi-permanente
- Stato Limite Ultimo:
  - Combinazione STR

Le parti di nuova edificazione saranno sottoposte all'intero set di verifiche agli stati limite ultimi e in esercizio, le porzioni esistenti agli stati limite ultimi.

Più in dettaglio le combinazioni delle azioni da adottare ai fini delle verifiche sono quelle riportate nel prospetto seguente:

- Combinazione fondamentale utilizzata per gli stati limite ultimi (SLU)
 
$$\gamma_{G1} G_{k1} + \gamma_{G2} G_{k2} + \gamma_{ep} G_{kep} + \gamma_{sh} G_{sh} + \gamma_{q1} (Q_{kTS} + Q_{kUDL}) + \gamma_{q2} \psi_{02} Q_{kT}$$
- Combinazione caratteristica (rara) utilizzata per gli stati limite di esercizio (SLE) irreversibili
 
$$G_{k1} + G_{k2} + G_{kep} + G_{sh} + (Q_{kTS} + Q_{kUDL}) + \psi_{02} Q_{k,T}$$
- Combinazione frequente utilizzata per gli stati limite di esercizio (SLE) reversibili
 
$$G_{k1} + G_{k2} + G_{kep} + G_{sh} + (\psi_{11TS} Q_{kTS} + \psi_{11UDL} Q_{kUDL}) + \psi_{22} Q_{kT}$$
- Combinazione quasi permanente (SLE) utilizzata per gli effetti a lungo termine
 
$$G_{k1} + G_{k2} + G_{kep} + G_{ksett.} + G_{sh} + (\psi_{11TS} Q_{kTS} + \psi_{11UDL} Q_{kUDL}) + \psi_{22} Q_{kT}$$

Per la scelta dei coefficienti “ $\gamma$ ” e “ $\psi$ ” da adottare nelle suddette combinazioni ci si riferisce a quanto esposto nella stessa UNI EN 1990.

In tutti i casi, ai fini delle verifiche, sono stati elaborati gli involuipi delle sollecitazioni volti a massimizzare/minimizzare le caratteristiche di sollecitazione di interesse, che risultano complete dei rispettivi valori concomitanti.

#### 4.1 Combinazioni per gli S.L.U. – STR

I parametri di scelta nazionale indicati dal N.A.D. sono i seguenti:

$\gamma_{G1-2}$	1.00 ÷ 1.35	coefficiente moltiplicativo sovraccarichi di peso proprio/permanente
$\gamma_{sh}$	1.00 ÷ 1.35	coefficiente moltiplicativo per gli effetti del ritiro.
$\gamma_{q1}$	0.00 ÷ 1.35	coefficiente moltiplicativo per i carichi ad traffico.

La presenza del valore “0” relativa al  $\gamma_{fav}$  indica che l’azione viene considerata solo quando sfavorevole.

$\psi_{01,TS}$	0.75	coefficiente di combinazione per i carico mobili di tipo TS.
$\psi_{01,UDL}$	0.40	coefficiente di combinazione per i carico mobili di tipo UDL.

#### 4.2 Combinazioni per gli S.L.E. RARA

I parametri di scelta nazionale indicati dal N.A.D. sono i seguenti:

$\psi_{01TS}$	0.75	coefficiente di combinazione per i carico mobili di tipo TS.
$\psi_{01UDL}$	0.40	coefficiente di combinazione per i carico mobili di tipo UDL.

#### 4.3 Combinazioni per gli S.L.E. FREQUENTE

I parametri di scelta nazionale indicati dal N.A.D. sono i seguenti:

$\psi_{11TS}$	0.75	coefficiente di combinazione per i carico mobili di tipo TS.
$\psi_{11UDL}$	0.40	coefficiente di combinazione per i carico mobili di tipo UDL.

#### 4.4 Combinazioni per gli S.L.E. QUASI PERMANENTE

I parametri di scelta nazionale indicati dal N.A.D. sono i seguenti:

$\psi_{21TS}$	0.00	coefficiente di combinazione per i carico mobili di tipo TS.
$\psi_{21UDL}$	0.00	coefficiente di combinazione per i carico mobili di tipo UDL.

L’influenza sulle verifiche generata dalle caratteristiche reologiche del calcestruzzo, per la porzione di impalcato di nuova edificazione, è presa in conto direttamente in fase di verifica delle travi in CAP non scaturendone, come anticipato nei paragrafi precedenti, significativi effetti iperstatici.

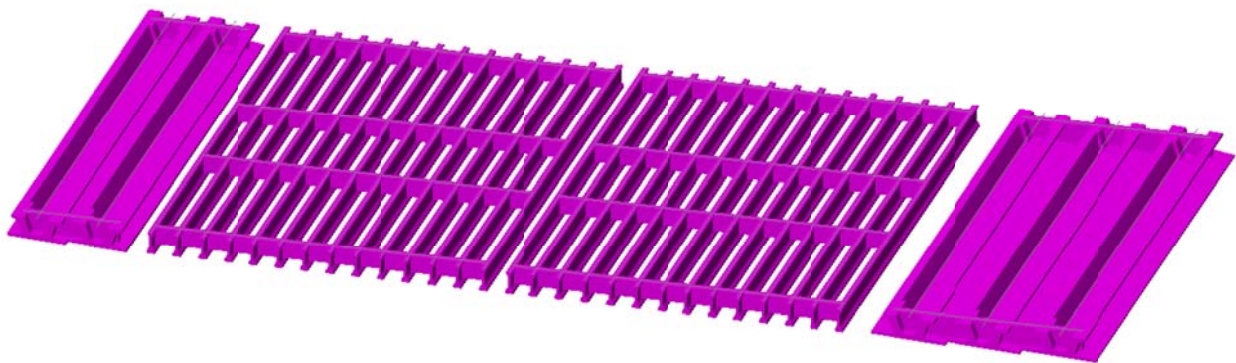
## 5. Analisi strutturale impalcato

### 5.1 Generalità

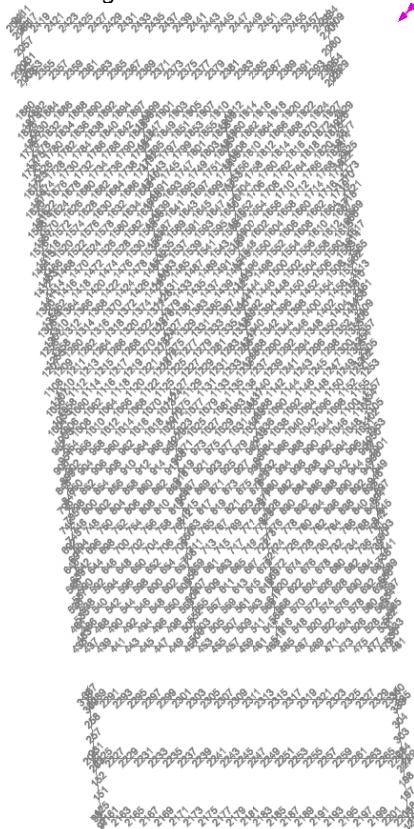
L'impalcato viene modellato come piastra nervata mediante un grigliato di elementi "beam" lineari a due nodi, con vincoli e proprietà geometriche variabili in funzione della fase studiata e del tipo di contributo di carico, vincolato alla soprastante soletta, simulato con elementi shell.

La collaborazione tra la soletta e l'orditura di travi/traversi è garantita da vincoli di interfaccia diffusi linearmente lungo lo sviluppo degli elementi "beam" ove, nella struttura reale, sono presenti i vincoli fisici.

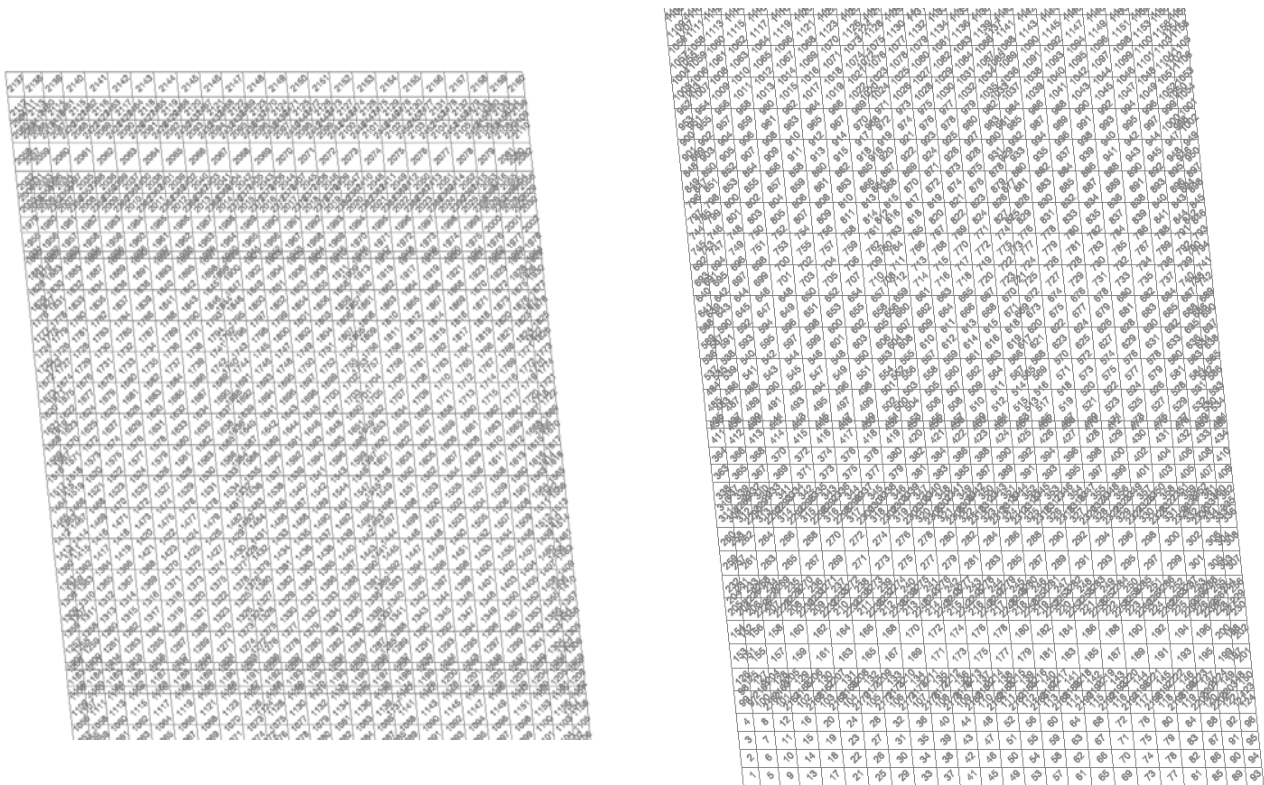
Campata unica  $L_{CALCOLO} = 13.05$  m



Grigliato elementi beam



Numerazione degli elementi delle travi/traversi



Numerazione degli elementi shell della soletta

La visualizzazione della soletta è stata splitata in due porzioni per migliorarne la leggibilità.

## 5.2 Sollecitazioni

A valle dell'analisi strutturale, effettuata per le singole azioni caratteristiche, vengono generati in automatico dal programma di calcolo gli involuipi e le combinazioni di carico pertinenti ai vari scopi, rispettivamente per  $V_{max}/V_{min}$  e  $M_{max}/M_{min}$ .

L'effetto delle azioni variabili viene quindi computato attraverso involuipi e combinazioni volti a massimizzare/minimizzare l'azione tagliante  $V$  ed il momento flettente  $M$ .

L'analisi strutturale dell'impalcato viene effettuata con riferimento alle rigidzze "uncracked".

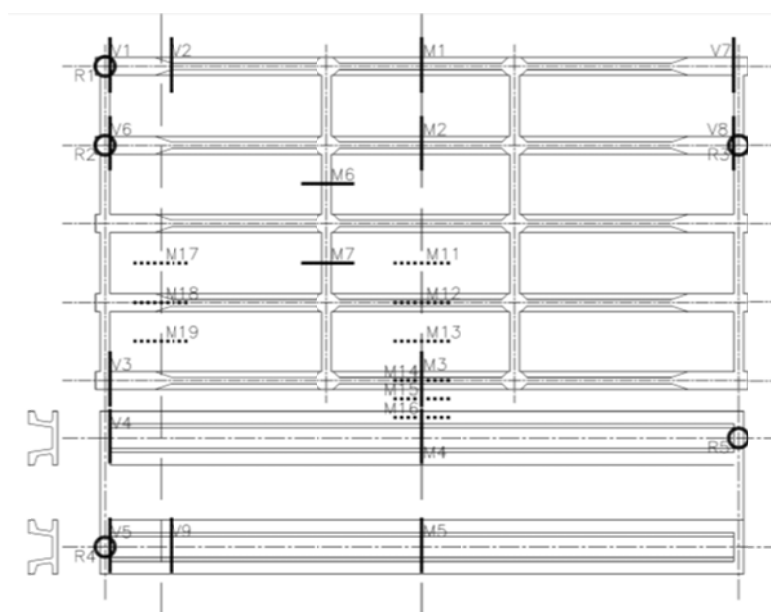
Nel seguito si riportano i diagrammi rappresentativi degli involuipi delle sollecitazioni, rilevati per le varie combinazioni di normativa, per ciascuna famiglia di elementi costituenti l'impalcato. Tutti i valori sono espressi in N e Nm.

Si evidenzia che, avendo individuato a monte dell'analisi gli elementi rappresentativi di ciascuna famiglia (travi principali, traversi, soletta, appoggi) e la localizzazione delle sezioni significative, le componenti di sollecitazione sono state massimizzate/minimizzate in specifiche posizioni; i risultati ottenuti risultano estendibili agli elementi afferenti alla medesima famiglia.

I grafici seguenti, quindi, non palesano le sollecitazioni massime ottenibili, in linea del tutto generale e analizzando tutte le possibili configurazioni di carico, sull'intero impalcato ma restituiscono le sollecitazioni di progetto/verifica in elementi e sezioni rappresentative i cui risultati vengono a posteriori estesi a tutti gli elementi assimilabili per geometria, grado di vincolo e schema di carico.

Vengono omessi i diagrammi non significativi.

A seguire si riporta lo schema grafico esplicativo delle sezioni indagate e relative alle travi principali, ai traversi, agli appoggi ed alla soletta, sia per la porzione di impalcato esistente, sia per l'allargamento. Lo schema è da intendersi come rappresentativo per tutti gli impalcati aventi caratteristiche assimilabili; le sezioni sono poi state individuate per ciascuna opera in relazione alla reale geometria. Si rimanda quindi alle immagini tratte dai singoli modelli di calcolo agli EF per la localizzazione specifica delle sezioni indagate.

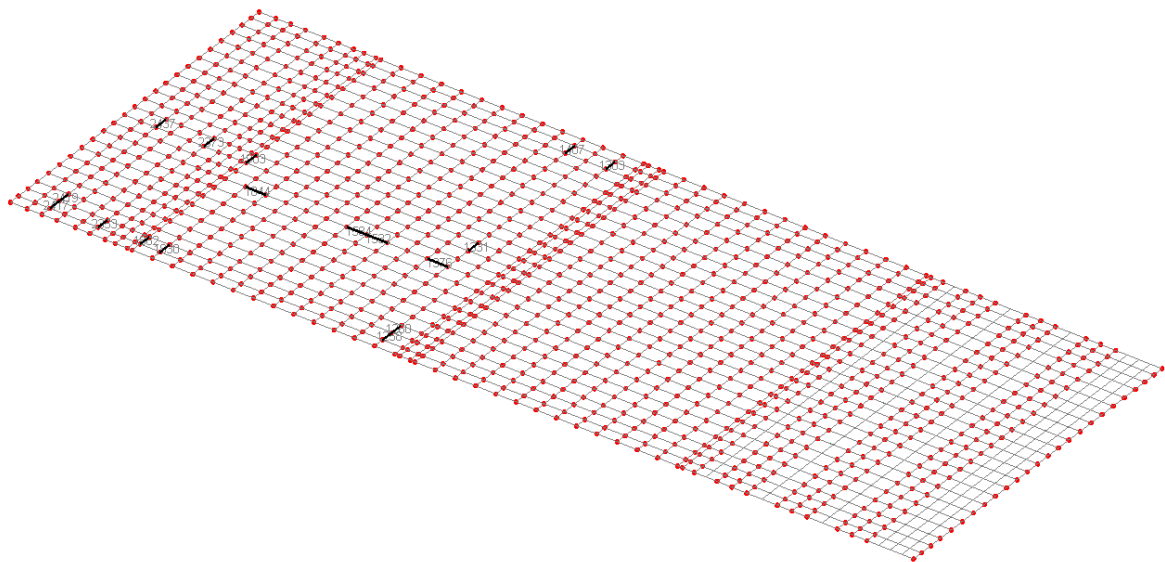


Sezioni di verifica degli impalcati

Le tabelle seguenti palesano la numerazione degli elementi “beam” e dei G.P. (Gauss point) utilizzati per l'estrazione delle sollecitazioni rappresentative sulle travi e sui traversi. Per completezza, oltre alle sezioni indicate nello schema, se ne sono individuate ulteriori due rappresentative delle sollecitazioni agenti sui traversi di campata dell'impalcato esistente in corrispondenza all'intersezione con le travi principali. (MTrCamp – MTrEstr).

**Campata unica  $L_{CALCOLO} = 13.05$  m – Impalcato Bologna**

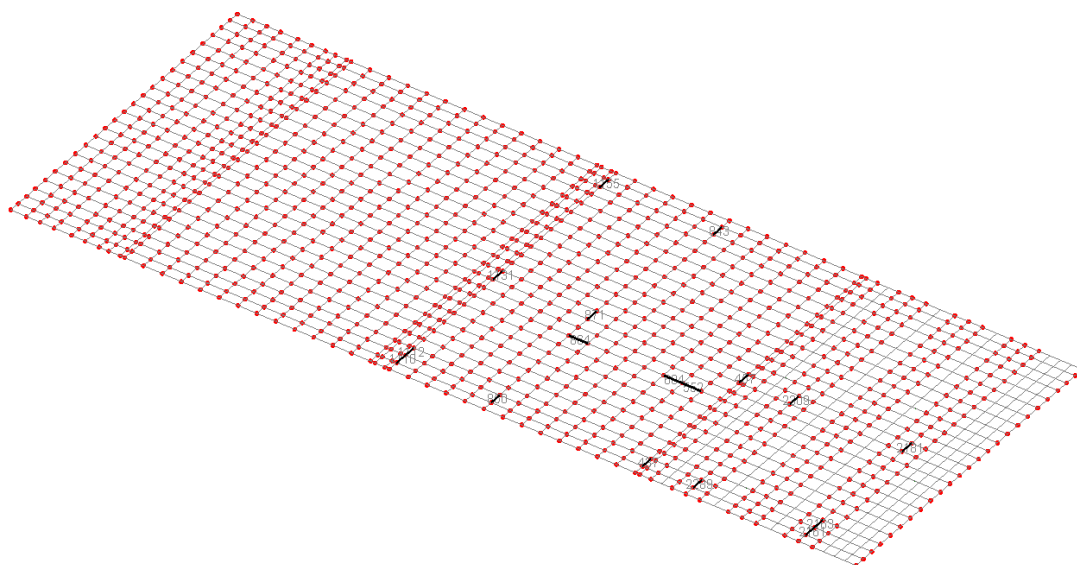
Verifica delle sezioni significative delle travi/traversi - Impalcato BO:						
	Nome (-)	Oggetto (-)	Nodo (-)	Elemento (-)	G.P. (-)	Nome (-)
Travi traversi	M1BO	Trave Esist	1339	1229	11	M1BO
	M2BO	Trave Esist	1392	1331	11	M2BO
	M3BO	Trave Esist	1975	1903	11	M3BO
	M4BO	Trave Nuova	2527	2373	11	M4BO
	M5BO	Trave Nuova	2612	2437	11	M5BO
	M6BO	Traverso esist	1597	1584	6	M6BO
	M7BO	Traverso esist	1915	1376	6	M7BO
	MTrCampBO	Traverso esist - Nodo trave	1385	1532	11	MTrCampBO
	MTrEstrBO	Traverso esist - Nodo trave sutura	1862	1844	11	MTrEstrBO
	V1BO	App Trave Esist	1318	1258	1	V1BO
	V2BO	Variaz. Sez. Trave Esist	1320	1260	1	V2BO
	V3BO	App Trave Esist	1954	1882	1	V3BO
	V4BO	App Trave Nuova	2497	2353	1	V4BO
	V5BO	App Trave Nuova	2582	2417	1	V5BO
	V6BO	App Trave Esist	1318	1830	1	V6BO
	V7BO	App Trave Esist	1360	1303	11	V7BO
	V8BO	App Trave Esist	1466	1407	11	V8BO
	V9BO	Variaz. Sez. Trave Nuova	2585	2419	1	V9BO



Elementi di verifica – Travi principali e traversi

Campata unica  $L_{CALCOLO} = 13.05 \text{ m}$  – Impalcato Padova

Verifica delle sezioni significative delle travi/traversi - Impalcato PD:						
	Nome (-)	Oggetto (-)	Nodo (-)	Elemento (-)	G.P (-)	Nome (-)
Travie traversi	M1PD	Trave Esist	1339	1131	11	M1PD
	M2PD	Trave Esist	922	871	11	M2PD
	M3PD	Trave Esist	500	457	11	M3PD
	M4PD	Trave Nuova	2442	2309	11	M4PD
	M5PD	Trave Nuova	2272	2181	11	M5PD
	M6PD	Traverso esist	862	864	6	M6PD
	M7PD	Traverso esist	597	604	6	M7PD
	MTrCampPD	Traverso esist - Nodo trave	915	864	1	MTrCampPD
	MTrEstrPD	Traverso esist - Nodo trave sutura	544	552	1	MTrEstrPD
	V1PD	App Trave Esist	1166	1110	1	V1PD
	V2PD	Variaz. Sez. Trave Esist	1168	1112	1	V2PD
	V3PD	App Trave Esist	480	437	1	V3PD
	V4PD	App Trave Nuova	2412	2289	1	V4PD
	V5PD	App Trave Nuova	2242	2161	1	V5PD
	V6PD	App Trave Esist	901	850	1	V6PD
	V7PD	App Trave Esist	1208	1155	11	V7PD
	V8PD	App Trave Esist	890	843	11	V8PD
	V9PD	Variaz. Sez. Trave Nuova	2245	2163	1	V9PD



Elementi di verifica – Travi principali e traversi

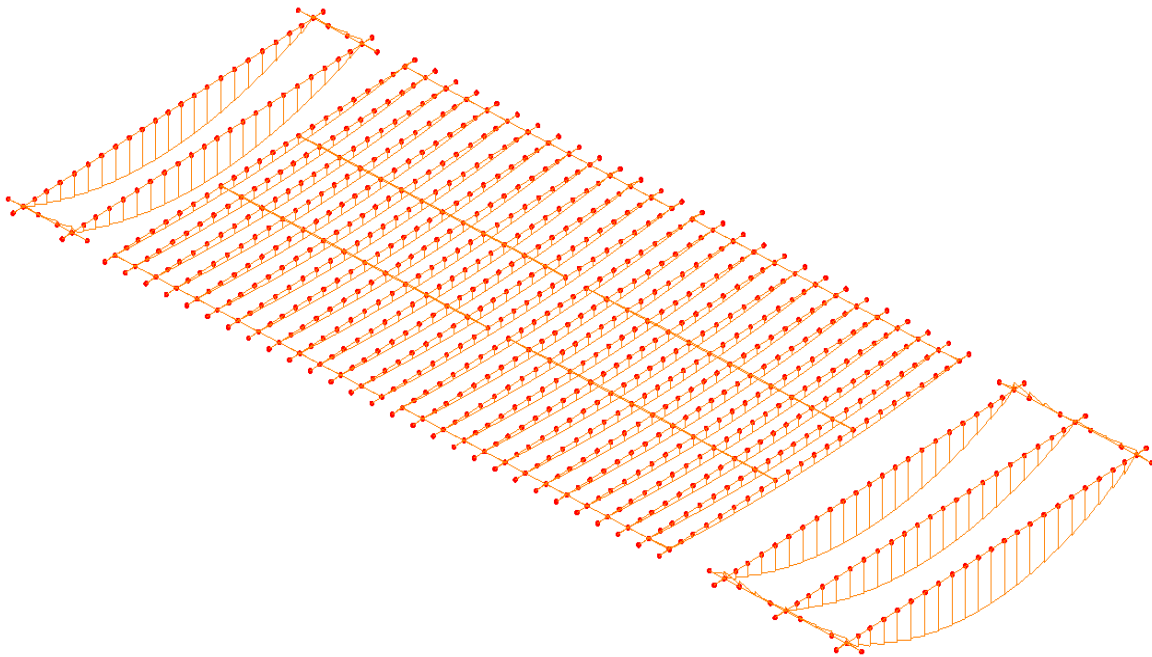
Di seguito, a titolo esemplificativo, si riportano i grafici con gli involuipi delle max/min sollecitazioni nelle travi e nei traversi.

La sollecitazione flettente viene determinata utilizzando l'ipotesi di sezione trave-soletta autoequilibrata assialmente e, quindi, il valore viene determinato a valle dell'analisi agli E.F. combinando opportunamente la componente flettonica (agente sull'elemento "beam") con l'azione assiale moltiplicata per il braccio della coppia interna della sezione composta trave-soletta. I relativi grafici restituiscono l'andamento della sollecitazione lungo lo sviluppo delle travi e dei traversi; per il loro valore puntuale si rimanda alle tabelle di dettaglio nei successivi paragrafi.

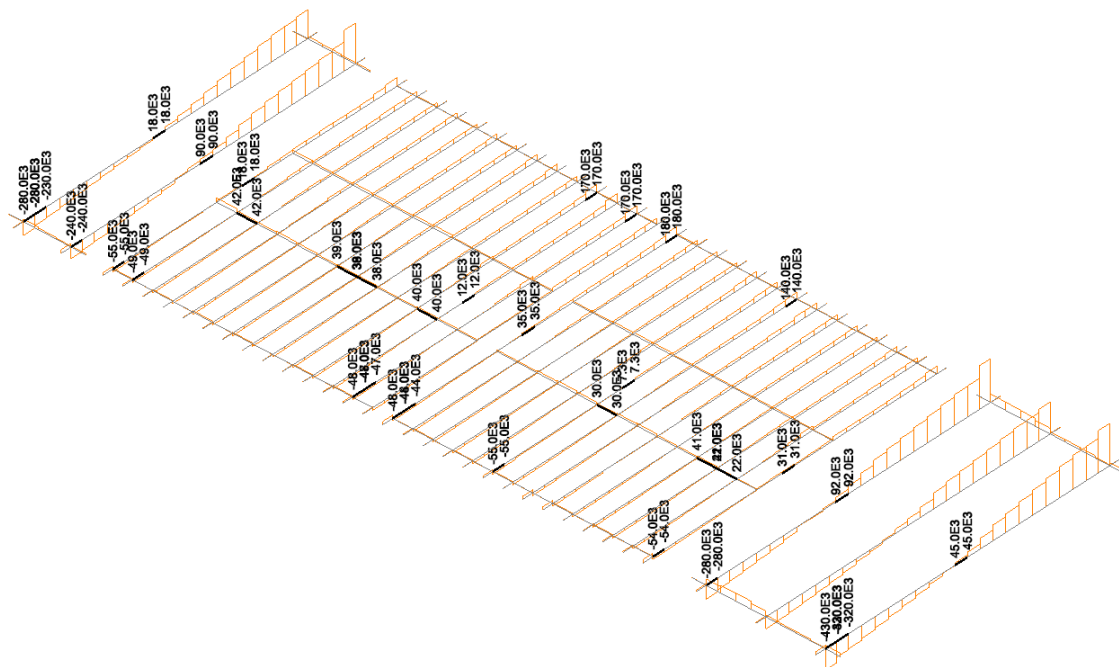


### 5.2.1 Involuppo S.L.U.

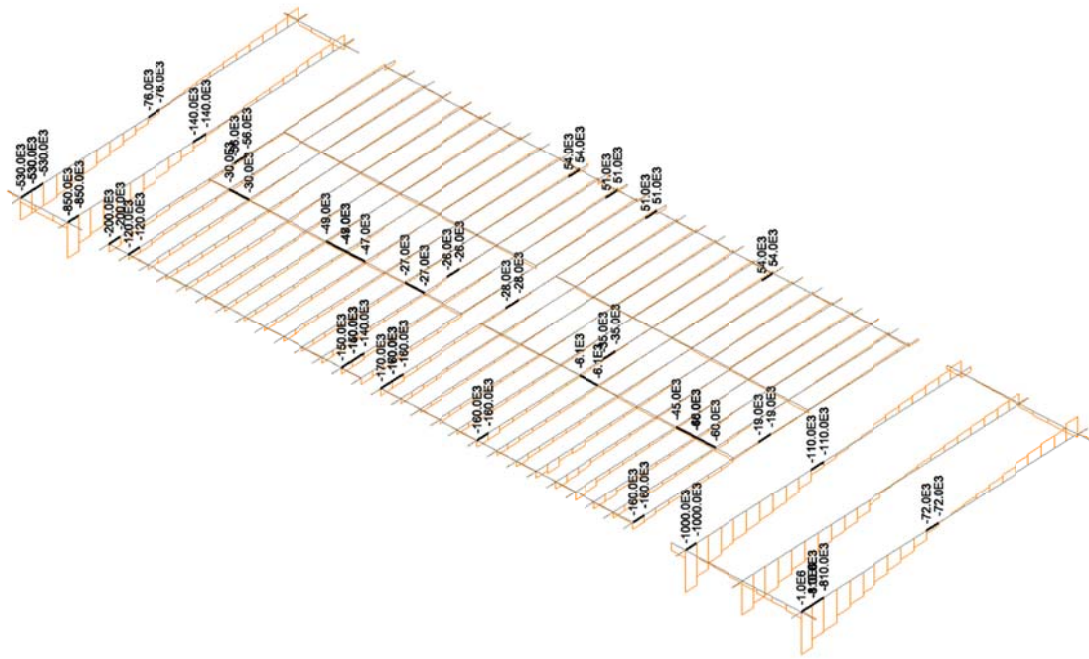
Di seguito, a titolo esemplificativo, si riportano i grafici con gli involuppi delle max/min sollecitazioni flettenti e taglianti nelle travi e nei traversi.



Max/Min Momento flettente - Travi principali e traversi



Max Taglio - Travi principali e traversi

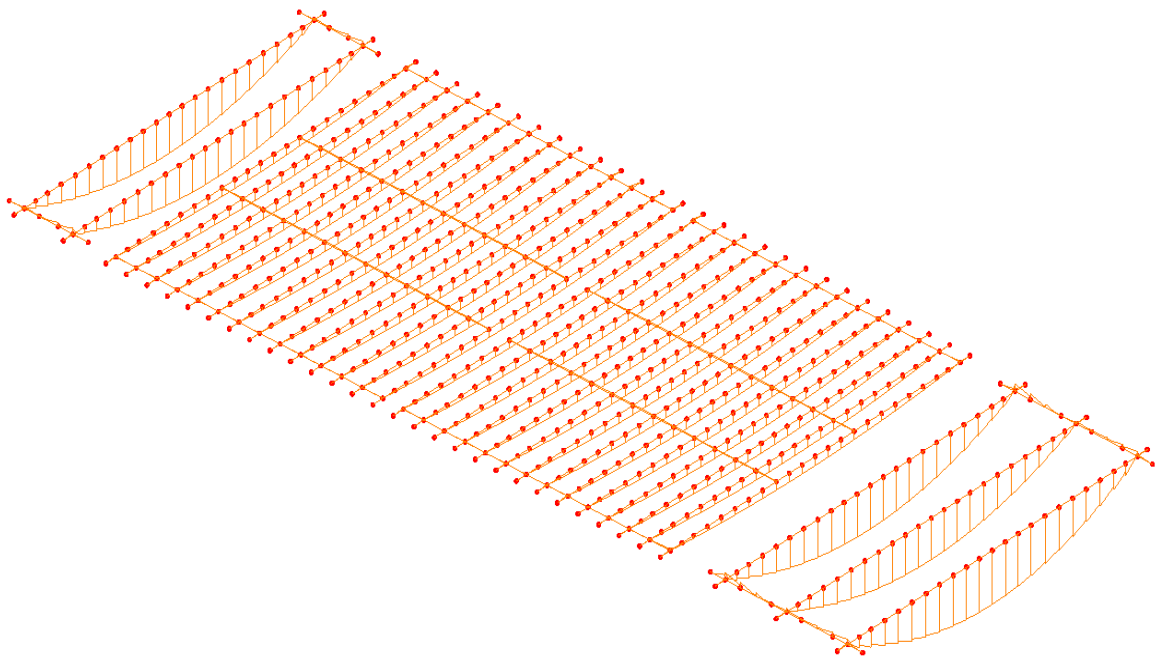


*Min Taglio - Travi principali e trasversali*

### 5.2.2 Involuppo S.L.E. (Rara – Frequente - Q. Permanente)

Di seguito, a titolo esemplificativo, si riportano i grafici con gli involuppi delle max/min sollecitazioni flettenti nelle travi e nei traversi.

Per il dettaglio delle sollecitazioni agenti sulle singole sezioni si rimanda alle tabelle riassuntive nel prosieguo nelle quali, oltre al valore complessivo di combinazione, si dettagliano gli addendi attribuibili alle tre principali fasi descritte in precedenza (Fase 1, Fase 2, Fase3).



*Max/Min Momento flettente - Travi principali e traversi*

Nelle tabelle seguenti si riassumono le massime/minime sollecitazioni flettenti e taglianti, corredate delle concomitanti, che caratterizzano le sezioni di estremità, di fine ringrosso (qualora presente) e di mezzeria delle travi longitudinali, oltre alle sollecitazioni flettenti nei traversi.

5.2.3 Tabella riassuntiva delle sollecitazioni - Bologna

Sollecitazioni di verifica - Impalcato esistente:										
Sezione	Posizione	Combo	Caratteristica max/min	Sollecitazioni Totali						
				V (kN)	My (kNm)	N (kN)	V (kN)	My (kNm)	N (kN)	
(-)	(-)	(-)	(-)							
Travi principali Esistenti	M3BO	Campata	SLUFase1	Mmax	-2	-170	-			
	M3BO	Campata	SLUFase2	Mmax	0	-81	-	-3	-244	-
	M3BO	Campata	SLUFase3	Mmax	-1	7	-			
	M2BO	Campata	SLUFase1	Mmin	-3	-257	-			
	M2BO	Campata	SLUFase2	Mmin	0	-128	-	-17	-958	-
	M2BO	Campata	SLUFase3	Mmin	-14	-573	-			
	M1BO	Campata	SLUFase1	Vmax	-2	-156	-			
	M1BO	Campata	SLUFase2	Vmax	0	-98	-	18	-615	-
	M1BO	Campata	SLUFase3	Vmax	20	-361	-			
	M3BO	Campata	SLUFase1	Vmin	-3	-229	-			
	M3BO	Campata	SLUFase2	Vmin	-1	-109	-	-56	-673	-
	M3BO	Campata	SLUFase3	Vmin	-53	-334	-			
	V8BO	Estremità	SLUFase1	Mmax	60	-1	-			
	V8BO	Estremità	SLUFase2	Mmax	13	-5	-	160	24	-
	V8BO	Estremità	SLUFase3	Mmax	87	30	-			
	V1BO	Estremità	SLUFase1	Vmin	-57	-2	-			
	V1BO	Estremità	SLUFase2	Vmin	-10	-6	-	-149	-32	-
	V1BO	Estremità	SLUFase3	Vmin	-81	-24	-			
	V7BO	Estremità	SLUFase1	Vmax	59	-1	-			
	V7BO	Estremità	SLUFase2	Vmax	13	-5	-	169	-28	-
	V7BO	Estremità	SLUFase3	Vmax	96	-22	-			
	V3BO	Estremità	SLUFase1	Vmin	-57	0	-			
	V3BO	Estremità	SLUFase2	Vmin	-17	-3	-	-199	-27	-
	V3BO	Estremità	SLUFase3	Vmin	-125	-24	-			
	V2BO	Fine Ringrosso	SLUFase1	Mmax	-40	-28	-			
	V2BO	Fine Ringrosso	SLUFase2	Mmax	-8	-17	-	-48	-45	-
	V2BO	Fine Ringrosso	SLUFase3	Mmax	0	0	-			
	V2BO	Fine Ringrosso	SLUFase1	Mmin	-53	-37	-			
V2BO	Fine Ringrosso	SLUFase2	Mmin	-11	-23	-	-123	-196	-	
V2BO	Fine Ringrosso	SLUFase3	Mmin	-58	-135	-				
V2BO	Fine Ringrosso	SLUFase1	Vmax	-40	-28	-				
V2BO	Fine Ringrosso	SLUFase2	Vmax	-8	-17	-	-47	-46	-	
V2BO	Fine Ringrosso	SLUFase3	Vmax	1	-1	-				
V2BO	Fine Ringrosso	SLUFase1	Vmin	-53	-37	-				
V2BO	Fine Ringrosso	SLUFase2	Vmin	-11	-23	-	-141	-183	-	
V2BO	Fine Ringrosso	SLUFase3	Vmin	-77	-122	-				
Traversi Esistenti	M6BO	Campata	SLUFase1	Mmax	0	-2	0			
	M6BO	Campata	SLUFase2	Mmax	0	11	0	0	109	0
	M6BO	Campata	SLUFase3	Mmax	0	100	0			
	MTrCampBO	Campata	SLUFase1	Mmin	0	-2	0			
	MTrCampBO	Campata	SLUFase2	Mmin	0	8	0	-33	-370	0
	MTrCampBO	Campata	SLUFase3	Mmin	-33	-376	0			
	MTrEstrBO	Campata	SLUFase1	Vmax	0	1	0			
	MTrEstrBO	Campata	SLUFase2	Vmax	-1	2	0	42	-182	0
	MTrEstrBO	Campata	SLUFase3	Vmax	43	-185	0			
M6BO	Campata	SLUFase1	Vmin	0	-1	0				
M6BO	Campata	SLUFase2	Vmin	0	11	0	-49	-288	0	
M6BO	Campata	SLUFase3	Vmin	-49	-298	0				

5.2.4 Tabella riassuntiva delle sollecitazioni – Impalcato in allargamento - Bologna

SOTTOVIA CAMPOLONGO - BOLOGNA - Campata - Travi nuove - H80 interasse 2.00 m										
	Sezione	Posizione	Combo	Caratteristi			Note:	M/V/T Tot		
				ca	$V_{(TAGLIO)}$	$M_{y(M\_FLETT)}$			$M_{x(M\_TORC)}$	
	(-)	(-)	(-)	max/min	(-)	(kN)	(kNm)	(kNm)	(-)	
Sezioni di Campata	SLE Freq	M4BO	Campata	SLEFase1	Mmax	-8	-582	-1		
		M4BO	Campata	SLEFase2	Mmax	-3	-295	-7		
		M4BO	Campata	SLEFase3-Freq	Mmax	0	20	1		
		M4BO	Campata	SLEFase1	Mmin	-8	-582	-1	M. flettente mezzeria	-1675
		M4BO	Campata	SLEFase2	Mmin	-3	-295	-7		
		M4BO	Campata	SLEFase3-Freq	Mmin	-66	-799	-30		
	SLE Caratt	M4BO	Campata	SLEFase1	Mmax	-8	-582	-1		
		M4BO	Campata	SLEFase2	Mmax	-3	-295	-7		
		M4BO	Campata	SLEFase3-Caratt	Mmax	0	32	1		
		M4BO	Campata	SLEFase1	Mmin	-8	-582	-1	M. flettente mezzeria	-2086
		M4BO	Campata	SLEFase2	Mmin	-3	-295	-7		
		M4BO	Campata	SLEFase3-Caratt	Mmin	-88	-1209	-45		
	SLU	M4BO	Campata	SLUFase1	Mmax	-8	-582	-1		
		M4BO	Campata	SLUFase2	Mmax	-3	-295	-7		
		M4BO	Campata	SLUFase3	Mmax	0	43	1		
		M4BO	Campata	SLUFase1	Mmin	-11	-785	-1	M. flettente mezzeria	-2816
		M4BO	Campata	SLUFase2	Mmin	-4	-398	-10		
		M4BO	Campata	SLUFase3	Mmin	-119	-1633	-61		
		M4BO	Campata	SLUFase1	Vmax	-8	-582	-1		
		M4BO	Campata	SLUFase2	Vmax	-3	-295	-7		
		M4BO	Campata	SLUFase3	Vmax	100	-1237	2		
		M4BO	Campata	SLUFase1	Vmin	-11	-785	-1		
		M4BO	Campata	SLUFase2	Vmin	-4	-398	-10		
		M4BO	Campata	SLUFase3	Vmin	-130	-1548	-72		
M4BO	Campata	SLUFase1	Mxmin	-8	-588	-1	M. torcente mezzeria	-91		
M4BO	Campata	SLUFase2	Mxmin	-4	-398	-10				
M4BO	Campata	SLUFase3	Mxmin	-63	-1087	-81				
Sezioni di Estremità	SLE Freq	V4BO	Estremità	SLEFase1	Mmax	-176	4	-2		
		V4BO	Estremità	SLEFase2	Mmax	-63	-9	8		
		V4BO	Estremità	SLEFase3-Freq	Mmax	-257	5	-89		
		V5BO	Estremità	SLEFase1	Mmin	-182	4	-2		
		V5BO	Estremità	SLEFase2	Mmin	-104	-5	19		
		V5BO	Estremità	SLEFase3-Freq	Mmin	-3	-9	-36		
	SLE Caratt	V4BO	Estremità	SLEFase1	Mmax	-176	4	-2		
		V4BO	Estremità	SLEFase2	Mmax	-63	-9	8		
		V4BO	Estremità	SLEFase3-Caratt	Mmax	-384	8	-135		
		V5BO	Estremità	SLEFase1	Mmin	-182	4	-2		
		V5BO	Estremità	SLEFase2	Mmin	-104	-5	19		
		V5BO	Estremità	SLEFase3-Caratt	Mmin	-4	-13	-54		
	SLU	V4BO	Estremità	SLUFase1	Mxmin	-179	4	-3		
		V4BO	Estremità	SLUFase2	Mxmin	-63	-9	8		
		V4BO	Estremità	SLUFase3	Mxmin	-457	22	-208		
		V5BO	Estremità	SLUFase1	Vmin	-245	5	-2		
		V5BO	Estremità	SLUFase2	Vmin	-140	-6	25		
		V5BO	Estremità	SLUFase3	Vmin	-147	-30	-116		
		V4BO	Estremità	SLUFase1	Vmax	-176	4	-2		
		V4BO	Estremità	SLUFase2	Vmax	-63	-9	8		
		V4BO	Estremità	SLUFase3	Vmax	4	1	2		
		V4BO	Estremità	SLUFase1	Vmin	-237	5	-3	Taglio estremità	-850
		V4BO	Estremità	SLUFase2	Vmin	-85	-12	11		
		V4BO	Estremità	SLUFase3	Vmin	-527	7	-172		
V4BO	Estremità	SLUFase1	Mxmin	-179	4	-3	M. torcente estremità	-203		
V4BO	Estremità	SLUFase2	Mxmin	-63	-9	8				
V4BO	Estremità	SLUFase3	Mxmin	-457	22	-208				

SOTTOVIA CAMPOLONGO - BOLOGNA - Campata - Travi nuove - H80 interasse 2.00 m											
	Sezione	Posizione	Combo	Caratteristi			Note:	M/V/T Tot			
				ca	$V_{(TAGLIO)}$	$My_{(M\_FLETT)}$			$Mx_{(M\_TORC)}$		
				max/min	(kN)	(kNm)			(kNm)		
(-)	(-)	(-)	(-)	(kN)	(kNm)	(kNm)	(-)	(kN-m)			
Sezioni di Fine Ringrosso	SLE Freq	V9BO	Fine Ringrosso	SLEFase1	Mmin	-165	-91	-2			
		V9BO	Fine Ringrosso	SLEFase2	Mmin	-66	-67	25			
		V9BO	Fine Ringrosso	SLEFase3-Freq	Mmin	-5	-6	4			
		V9BO	Fine Ringrosso	SLEFase1	Mmax	-165	-91	-2	M. flettente ringrosso	-205	
		V9BO	Fine Ringrosso	SLEFase2	Mmax	-66	-67	25			
		V9BO	Fine Ringrosso	SLEFase3-Freq	Mmax	-101	-48	-82			
		SLE Caratt	V9BO	Fine Ringrosso	SLEFase1	Mmin	-165	-91	-2		
			V9BO	Fine Ringrosso	SLEFase2	Mmin	-66	-67	25		
			V9BO	Fine Ringrosso	SLEFase3-Caratt	Mmin	-13	-14	8		
	V9BO		Fine Ringrosso	SLEFase1	Mmax	-165	-91	-2	M. flettente ringrosso	-229	
	V9BO		Fine Ringrosso	SLEFase2	Mmax	-66	-67	25			
	V9BO	Fine Ringrosso	SLEFase3-Caratt	Mmax	-152	-71	-123				
	SLU	V9BO	Fine Ringrosso	SLUFase1	Vmax	-165	-91	-2			
		V9BO	Fine Ringrosso	SLUFase2	Vmax	-66	-67	25			
		V9BO	Fine Ringrosso	SLUFase3	Vmax	2	1	3			
		V9BO	Fine Ringrosso	SLUFase1	Vmin	-223	-123	-3	M. flettente ringrosso	-330	
		V9BO	Fine Ringrosso	SLUFase2	Vmin	-90	-90	33			
		V9BO	Fine Ringrosso	SLUFase3	Vmin	-223	-117	-155			
		V9BO	Fine Ringrosso	SLUFase1	Vmax	-165	-91	-2	Taglio ringrosso	-229	
		V9BO	Fine Ringrosso	SLUFase2	Vmax	-66	-67	25			
		V9BO	Fine Ringrosso	SLUFase3	Vmax	2	1	3			
		V9BO	Fine Ringrosso	SLUFase1	Vmin	-223	-123	-3	Taglio ringrosso	-535	
		V9BO	Fine Ringrosso	SLUFase2	Vmin	-90	-90	33			
		V9BO	Fine Ringrosso	SLUFase3	Vmin	-223	-117	-155			
V9BO		Fine Ringrosso	SLUFase1	Mxmin	-223	-123	-3	M. torcente ringrosso	-145		
V9BO		Fine Ringrosso	SLUFase2	Mxmin	-66	-67	25				
V9BO		Fine Ringrosso	SLUFase3	Mxmin	-205	-96	-167				

Note:

- Fase 1: PP della trave e del getto non collaborante della soletta
- Fase 2: Carichi permanenti portati
- Fase 3: Carichi da traffico

5.2.5 Tabella riassuntiva delle sollecitazioni - Padova

Sollecitazioni di verifica - Impalcato esistente:										
Sezione	Posizione	Combo	Caratteristica max/min	Sollecitazioni Totali						
				V (kN)	My (kNm)	N (kN)	V (kN)	My (kNm)	N (kN)	
(-)	(-)	(-)	(-)							
Travi principali Esistenti	M1PD	Campata	SLUFase1	Mmax	-2	-156	-			
	M1PD	Campata	SLUFase2	Mmax	0	-76	-	-3	-221	-
	M1PD	Campata	SLUFase3	Mmax	-1	11	-			
	M2PD	Campata	SLUFase1	Vmin	-3	-242	-			
	M2PD	Campata	SLUFase2	Vmin	-1	-120	-	-35	-811	-
	M2PD	Campata	SLUFase3	Vmin	-32	-450	-			
	M1PD	Campata	SLUFase1	Vmax	-2	-156	-			
	M1PD	Campata	SLUFase2	Vmax	0	-99	-	35	-608	-
	M1PD	Campata	SLUFase3	Vmax	37	-353	-			
	M2PD	Campata	SLUFase1	Vmin	-3	-242	-			
	M2PD	Campata	SLUFase2	Vmin	-1	-120	-	-35	-811	-
	M2PD	Campata	SLUFase3	Vmin	-32	-450	-			
	V7PD	Estremità	SLUFase1	Mmax	53	-1	-			
	V7PD	Estremità	SLUFase2	Mmax	15	-6	-	203	44	-
	V7PD	Estremità	SLUFase3	Mmax	136	52	-			
	V3PD	Estremità	SLUFase1	Mmin	-42	0	-			
	V3PD	Estremità	SLUFase2	Mmin	-12	-3	-	-71	-33	-
	V3PD	Estremità	SLUFase3	Mmin	-16	-30	-			
	V7PD	Estremità	SLUFase1	Mmax	53	-1	-			
	V7PD	Estremità	SLUFase2	Mmax	15	-6	-	203	44	-
	V7PD	Estremità	SLUFase3	Mmax	136	52	-			
	V3PD	Estremità	SLUFase1	Mmax	-50	0	-			
	V3PD	Estremità	SLUFase2	Mmax	-15	-4	-	-203	16	-
	V3PD	Estremità	SLUFase3	Mmax	-138	20	-			
	V2PD	Line Ringrossc	SLUFase1	Mmax	-36	-24	-			
	V2PD	Line Ringrossc	SLUFase2	Mmax	-10	-16	-	-45	-40	-
	V2PD	Line Ringrossc	SLUFase3	Mmax	0	0	-			
	V2PD	Line Ringrossc	SLUFase1	Mmin	-48	-33	-			
	V2PD	Line Ringrossc	SLUFase2	Mmin	-13	-22	-	-114	-166	-
	V2PD	Line Ringrossc	SLUFase3	Mmin	-53	-112	-			
V2PD	Line Ringrossc	SLUFase1	Vmax	-36	-24	-				
V2PD	Line Ringrossc	SLUFase2	Vmax	-10	-16	-	-44	-43	-	
V2PD	Line Ringrossc	SLUFase3	Vmax	1	-2	-				
V2PD	Line Ringrossc	SLUFase1	Vmin	-48	-33	-				
V2PD	Line Ringrossc	SLUFase2	Vmin	-13	-22	-	-160	-156	-	
V2PD	Line Ringrossc	SLUFase3	Vmin	-99	-102	-				
Traversi Esistenti	M6PD	Campata	SLUFase1	Mmax	0	-2	0			
	M6PD	Campata	SLUFase2	Mmax	-3	-13	0	1	129	0
	M6PD	Campata	SLUFase3	Mmax	4	144	0			
	MTrCampPD	Campata	SLUFase1	Mmin	0	-2	0			
	MTrCampPD	Campata	SLUFase2	Mmin	-3	-15	0	14	-336	0
	MTrCampPD	Campata	SLUFase3	Mmin	16	-320	0			
	M7PD	Campata	SLUFase1	Vmax	0	1	0			
	M7PD	Campata	SLUFase2	Vmax	0	5	0	41	-43	0
	M7PD	Campata	SLUFase3	Vmax	40	-48	0			
MTrEstrPD	Campata	SLUFase1	Vmin	0	1	0				
MTrEstrPD	Campata	SLUFase2	Vmin	0	1	0	-60	-95	0	
MTrEstrPD	Campata	SLUFase3	Vmin	-60	-97	0				

5.2.6 Tabella riassuntiva delle sollecitazioni – Impalcato in allargamento - Padova

SOTTOVIA CAMPOLONGO - PADOVA- Campata - Travi nuove - H80 interasse 2.50 m										
	Sezione	Posizione	Combo	Caratteri stica	V(TAGLIO) (kN)	My(M_FLETT) (kNm)	Mx(M_TORC) (kNm)	Note: (-)	M/V/T Tot (kN-m)	
										(-)
Sezioni di Campata	SLE Freq	M4PD	Campata	SLEFase1	Mmax	-10	-709	0		
		M4PD	Campata	SLEFase2	Mmax	-4	-276	-8		
		M4PD	Campata	SLEFase3-Freq	Mmax	0	21	0		
		M5PD	Campata	SLEFase1	Mmin	-12	-840	0	M. flettente mezzeria	-2166
		M5PD	Campata	SLEFase2	Mmin	-3	-480	-14		
		M5PD	Campata	SLEFase3-Freq	Mmin	-21	-846	-10		
	SLE Caratt	M4PD	Campata	SLEFase1	Mmax	-10	-709	0		
		M4PD	Campata	SLEFase2	Mmax	-4	-276	-8		
		M4PD	Campata	SLEFase3-Caratt	Mmax	0	30	0		
		M5PD	Campata	SLEFase1	Mmin	-12	-840	0	M. flettente mezzeria	-2611
		M5PD	Campata	SLEFase2	Mmin	-3	-480	-14		
		M5PD	Campata	SLEFase3-Caratt	Mmin	-29	-1291	-17		
	SLU	M4PD	Campata	SLUFase1	Mmax	-10	-709	0		
		M4PD	Campata	SLUFase2	Mmax	-4	-276	-8		
		M4PD	Campata	SLUFase3	Mmax	0	41	1		
		M5PD	Campata	SLUFase1	Mmin	-16	-1134	0	M. flettente mezzeria	-3525
		M5PD	Campata	SLUFase2	Mmin	-4	-648	-19		
		M5PD	Campata	SLUFase3	Mmin	-39	-1743	-23		
M4PD		Campata	SLUFase1	Vmax	-10	-709	0			
M4PD		Campata	SLUFase2	Vmax	-4	-276	-8			
M4PD		Campata	SLUFase3	Vmax	106	-1298	-29			
M4PD		Campata	SLUFase1	Vmin	-13	-957	0			
M4PD		Campata	SLUFase2	Vmin	-6	-373	-11			
M4PD		Campata	SLUFase3	Vmin	-94	-752	35			
M4PD		Campata	SLUFase1	Mxmin	-13	-957	0	M. torcente mezzeria	-92	
M4PD		Campata	SLUFase2	Mxmin	-6	-373	-11			
M4PD		Campata	SLUFase3	Mxmin	94	-1171	-81			
Sezioni di Estremità		SLE Freq	V5PD	Estremità	SLEFase1	Mmax	-250	4	1	
	V5PD		Estremità	SLEFase2	Mmax	-181	18	-73		
	V5PD		Estremità	SLEFase3-Freq	Mmax	-117	9	1		
	V4PD		Estremità	SLEFase1	Mmax	-213	4	2		
	V4PD		Estremità	SLEFase2	Mmax	-69	-5	-4		
	V4PD		Estremità	SLEFase3-Freq	Mmax	-312	-26	38		
	SLE Caratt	V5PD	Estremità	SLEFase1	Mmax	-250	4	1		
		V5PD	Estremità	SLEFase2	Mmax	-181	18	-73		
		V5PD	Estremità	SLEFase3-Caratt	Mmax	-200	13	-6		
		V4PD	Estremità	SLEFase1	Mmax	-213	4	2		
		V4PD	Estremità	SLEFase2	Mmax	-69	-5	-4		
		V4PD	Estremità	SLEFase3-Caratt	Mmax	-458	-37	53		
	SLU	V5PD	Estremità	SLUFase1	Mmax	-337	6	1		
		V5PD	Estremità	SLUFase2	Mmax	-244	24	-98		
		V5PD	Estremità	SLUFase3	Mmax	-270	18	-8		
		V4PD	Estremità	SLUFase1	Vmin	-287	5	2		
		V4PD	Estremità	SLUFase2	Vmin	-93	-7	-6		
		V4PD	Estremità	SLUFase3	Vmin	-619	-49	72		
		V4PD	Estremità	SLUFase1	Vmax	-213	4	2		
		V4PD	Estremità	SLUFase2	Vmax	-69	-5	-4		
		V4PD	Estremità	SLUFase3	Vmax	4	3	-8		
		V5PD	Estremità	SLUFase1	Vmin	-337	6	1	Taglio estremità	-1010
		V5PD	Estremità	SLUFase2	Vmin	-244	24	-98		
		V5PD	Estremità	SLUFase3	Vmin	-429	-58	49		
V4PD	Estremità	SLUFase1	Mxmax	-215	4	2	M. torcente estremità	236		
V4PD	Estremità	SLUFase2	Mxmax	-69	-5	-4				
V4PD	Estremità	SLUFase3	Mxmax	-361	-40	237				



SOTTOVIA CAMPOLONGO - PADOVA- Campata - Travi nuove - H80 interasse 2.50 m										
	Sezione (-)	Posizione (-)	Combo (-)	Caratteri stica (-)	$V_{(TAGLIO)}$	$M_y_{(M\_FLETT)}$	$M_x_{(M\_TORC)}$	Note: (-)	M/V/T Tot (kN-m)	
					(kN)	(kNm)	(kNm)			
Sezioni di Fine Ringrosso	SLE Freq	V9PD	Fine Ringrosso	SLEFase1	Mmin	-226	-128	1		
		V9PD	Fine Ringrosso	SLEFase2	Mmin	-96	-89	-89		
		V9PD	Fine Ringrosso	SLEFase3-Freq	Mmin	-35	-33	14		
		V9PD	Fine Ringrosso	SLEFase1	Mmax	-226	-128	1	M. flettente ringrosso	-272
		V9PD	Fine Ringrosso	SLEFase2	Mmax	-96	-89	-89		
		V9PD	Fine Ringrosso	SLEFase3-Freq	Mmax	-75	-55	13		
	SLE Caratt	V9PD	Fine Ringrosso	SLEFase1	Mmax	-226	-128	1		
		V9PD	Fine Ringrosso	SLEFase2	Mmax	-96	-89	-89		
		V9PD	Fine Ringrosso	SLEFase3-Caratt	Mmax	-123	-93	18		
		V9PD	Fine Ringrosso	SLEFase1	Mmin	-226	-128	1	M. flettente ringrosso	-315
		V9PD	Fine Ringrosso	SLEFase2	Mmin	-96	-89	-89		
	SLU	V9PD	Fine Ringrosso	SLUFase1	Vmax	-226	-128	1		
		V9PD	Fine Ringrosso	SLUFase2	Vmax	-96	-89	-89		
		V9PD	Fine Ringrosso	SLUFase3	Vmax	1	1	-3		
		V9PD	Fine Ringrosso	SLUFase1	Vmin	-305	-172	1	M. flettente ringrosso	-619
		V9PD	Fine Ringrosso	SLUFase2	Vmin	-130	-120	-120		
		V9PD	Fine Ringrosso	SLUFase3	Vmin	-380	-326	69		
		V9PD	Fine Ringrosso	SLUFase1	Vmax	-226	-128	1		
		V9PD	Fine Ringrosso	SLUFase2	Vmax	-96	-89	-89		
		V9PD	Fine Ringrosso	SLUFase3	Vmax	1	1	-3		
		V9PD	Fine Ringrosso	SLUFase1	Vmin	-305	-172	1	Taglio ringrosso	-815
		V9PD	Fine Ringrosso	SLUFase2	Vmin	-130	-120	-120		
		V9PD	Fine Ringrosso	SLUFase3	Vmin	-380	-326	69		
		V9PD	Fine Ringrosso	SLUFase1	Mxmin	-226	-128	1	M. torcente ringrosso	-155
V9PD	Fine Ringrosso	SLUFase2	Mxmin	-130	-120	-120				
V9PD	Fine Ringrosso	SLUFase3	Mxmin	-20	-19	-36				

Note:

- Fase 1: PP della trave e del getto non collaborante della soletta
- Fase 2: Carichi permanenti portati
- Fase 3: Carichi da traffico

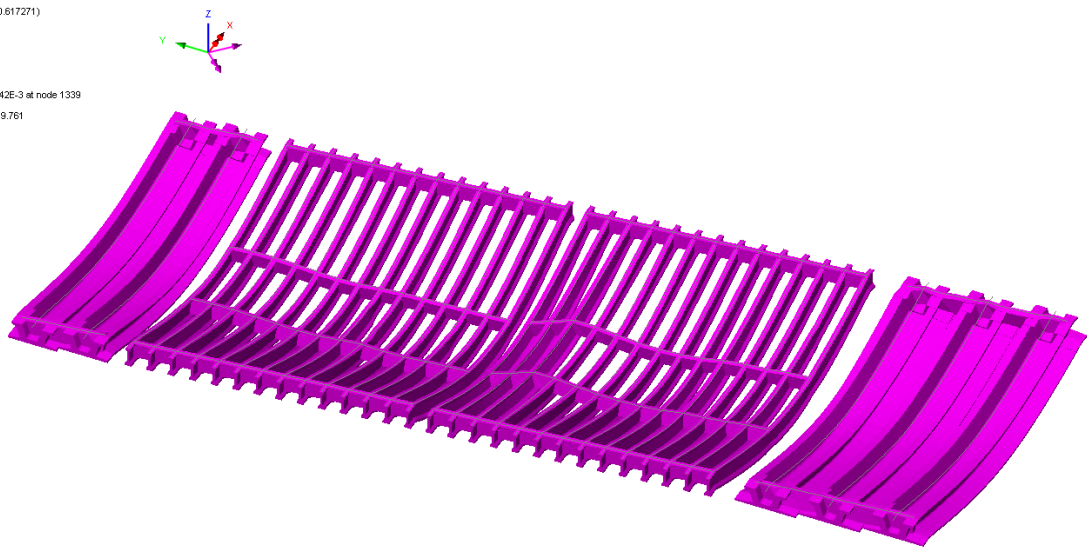
## 6. Deformazioni verticali

### 6.1 Deformazioni massime

Si riporta di seguito l'involuppo delle configurazioni deformate delle travi principali sotto l'effetto dei carichi da traffico (fase 3)

#### Carichi variabili da traffico

Scale: 1: 136.808  
 Zoom: 100.0  
 Eye: (-0.708556, -0.341942, 0.617271)  
 Linear/dynamic analysis  
 Combining on: DZ  
 SLE Fase3-Caratt (Min)  
 Maximum displacement 6.41842E-3 at node 1339  
 Deformation exaggeration: 319.761



*Deformata verticale massima di Fase 3 - Travi principali e trasversi*

Si ricorda che la deformata sopra esplicitata è relativa all'involuppo delle combinazioni di carico mobile considerate che sono tutte e sole quelle relative alla massimizzazione/minimizzazione delle sollecitazioni nelle sezioni assunte come rappresentative.

Combinazione	Impalcato	$\delta$ (mm)	$L/\delta$
SLE Caratteristica Fase 3	L = 13.05 m	6.42	2103

Le deformazioni indotte dal traffico veicolare sono modeste.

## 7. Verifiche delle travi in c.a.p. e dei traversi

### 7.1 Generalità

Le verifiche di resistenza vengono effettuate allo S.L.U. con riferimento alle massime/minime sollecitazioni flettenti in mezzera e taglianti in corrispondenza alle sezioni di estremità, secondo i criteri contenuti in EN 1992-1-1/1992.2 e in NTC 2008.

Nel primo caso, la verifica di resistenza in condizioni ultime di una sezione presso-inflessa consiste nel soddisfacimento della seguente disuguaglianza:

$$M_{Ed} \leq M_{Rd} (N_{Ed})$$

dove:

$M_{Ed}$  = momento flettente sollecitante di calcolo, valutata sotto la combinazione;

$M_{Rd}$  = momento flettente resistente associato all'azione assiale concomitante  $N_{Ed}$ .

In fase di verifica viene definito coefficiente di sicurezza  $\gamma$  il rapporto tra  $M_{Rd}$  e  $M_{Ed}$ . La verifica di resistenza può quindi ritenersi soddisfatta se risulta  $\gamma \geq 1$ .

La verifica S.L.U. per azioni taglianti consiste nel soddisfacimento della seguente disuguaglianza:

$$V_{Ed} \leq V_{Rd}$$

dove:

$V_{Ed}$  = azione tagliente sollecitante di calcolo, valutata sotto la combinazione;

$V_{Rd}$  = taglio resistente.

Il contributo resistente al taglio sarà il minimo valore tra quello dato dalla resistenza di calcolo a "taglio trazione", riferita all'armatura trasversale, e quello dato dalla resistenza a "taglio compressione", associata al nucleo in calcestruzzo (EN 1992-1-1 §6.2.3).

$$V_{Rd} = \min\{V_{Rsd}; V_{Rd,max}\}$$

con

$$V_{Rsd} = \frac{A_{sw}}{s} \cdot z \cdot f_{ywd} \cdot \cot \theta$$

$$V_{Rd,max} = \frac{\alpha_{cw} \cdot b_w \cdot z \cdot v_1 \cdot f_{cd}}{\cot \theta + \tan \theta}$$

dove:

$A_{sw}$  = area dell'armatura trasversale a taglio

$s$  = passo delle staffe

$z$  = braccio della coppia interna assunto pari a  $z = 0.9 \cdot d$

$\alpha$  = angolo di inclinazione dell'armatura trasversale rispetto all'asse della trave

$\theta$  = inclinazione del puntone compresso di calcestruzzo (con  $1 \leq \cot \theta \leq 2.5$ )

$f_{ywd}$  = tensione di snervamento di progetto dell'armatura a taglio

$v_1$  = coefficiente di riduzione della resistenza del calcestruzzo fessurato per taglio

$\alpha_{cw}$  = coefficiente che considera l'interazione tra la tensione nel corrente compresso e qualsiasi tensione di compressione assiale

Le verifiche sono condotte considerando le azioni agenti sulla trave più sollecitata come palesato attraverso la modellazione tridimensionale agli E.F.

Per le verifiche a flessione delle travi in CAP viene presa in conto l'armatura di precompressione come desunto dagli elaborati di archivio - per l'impalcato esistente - e viene invece effettuata la progettazione per le travi nuove. A favore di sicurezza si trascura la presenza dell'armatura lenta longitudinale ad intradosso trave.

Per la verifica dei traversi esistenti e per quella a taglio delle travi ci si avvale delle informazioni palesate dagli elaborati di archivio.

Come anticipato nei paragrafi precedenti, è prevista la realizzazione di un sovrappessore strutturale armato sulle solette esistenti che presentano ora uno spessore estremamente modesto ( $s_{SOL} = 0.18$  m coppella inclusa). Tale sovrappessore vede la presenza di armature integrative sia longitudinali, sia trasversali e, attraverso la connessione meccanica con la soletta esistente realizzata tramite inghisaggio di spilli a maglia regolare, risulta efficace nei confronti delle sollecitazioni flettenti e taglianti agenti sulle travi e sui traversi.

Nelle verifiche seguenti si prende quindi in conto la configurazione post-intervento e, quindi, si considerano l'effetto benefico del sovrappessore strutturale.

In accordo con le NTC'08 (§4.1.2.2.5.1), per la porzione di impalcato di nuova realizzazione (travi in CAP, traversi e solette) si implementa anche la verifica tensionale agli stati limite di esercizio che verificherà il rispetto delle tensioni limite nel calcestruzzo e nell'acciaio, sia esso ordinario, sia da precompressione.

Per il calcestruzzo di trave

- $\sigma_c < 0.60 \cdot f_{ck} = 0.60 \cdot 45 = 27.0MPa$  per la combinazione caratteristica (SLE rara)
- $\sigma_c < 0.45 \cdot f_{ck} = 0.45 \cdot 45 = 20.2MPa$  per la combinazione SLE quasi permanente

Per l'armatura da precompressione

- $\sigma_{sp} < \begin{cases} 0.90 \cdot f_{p(0.1)k} = 0.90 \cdot 1604 = 1444MPa \\ 0.80 \cdot f_{ptk} = 0.80 \cdot 1860 = 1488MPa \end{cases}$  al tiro
- $\sigma_{sp} < 0.80 \cdot f_{p(1)k} = 0.80 \cdot 1670 = 1336MPa$  per la combinazione caratteristica (SLE rara)

Per il calcestruzzo di soletta

- $\sigma_c < 0.60 \cdot f_{ck} = 0.60 \cdot 35 = 21.0MPa$  per la combinazione caratteristica (SLE rara)
- $\sigma_c < 0.45 \cdot f_{ck} = 0.45 \cdot 35 = 15.8MPa$  per la combinazione SLE quasi permanente

Per l'armatura lenta

- $\sigma_s < 0.80 \cdot f_{yk} = 0.80 \cdot 450 = 360MPa$  per la combinazione caratteristica (SLE rara)

Inoltre per la verifica a fessurazione si considerano le condizioni ambientali aggressive che, in accordo con le NTC'08 §4.1.2.2.4.5, per le armature sensibili prevedono un'apertura di fessura inferiore a  $w_1 = 0.2$  mm agli stati limite di esercizio frequenti e uno stato limite di decompressione con l'assenza di fessure dovuta a tensioni normali di compressione o al più nulle agli S.L.E. quasi permanente. Per gli S.L.E. frequente il

calcolo dell'apertura di fessura viene effettuato nel caso in cui la tensione massima di trazione nella fibra più sollecitata risulti essere superiore a  $f_{ctm}/1.2$  (NTC'08 §4.1.2.2.4.1) essendo:

$$f_{ctm} = 0.30 \cdot \sqrt[3]{f_{ck}^2} = 0.30 \cdot \sqrt[3]{45^2} = 3.79MPa \quad \text{per C45/55} \quad (\text{NTC'08 §11.2.10.2})$$

$$f_{ctm} = 0.30 \cdot \sqrt[3]{f_{ck}^2} = 0.30 \cdot \sqrt[3]{35^2} = 3.21MPa \quad \text{per C35/45} \quad (\text{NTC'08 §11.2.10.2})$$

Per la verifica degli stati limite di fessurazione si fa riferimento a quanto previsto dalle NTC'08 §4.1.2.2.4.5. In funzione della classe di esposizione delle travi e della soletta (XF4) si considereranno le condizioni ambientali molto aggressive che non prevedono alcuna apertura di fessura agli S.L.E. frequenti e il rispetto della decompressione agli S.L.E. quasi permanenti:

Condizioni ambientali	Combinazione di azioni	Armatura			
		Sensibile		Poco sensibile	
		Stato limite	$w_d$	Stato limite	$w_d$
Ordinarie	Frequente	Ap. fessure	$\leq w_2$	Ap. fessure	$\leq w_3$
	Quasi permanente	Ap. fessure	$\leq w_1$	Ap. fessure	$\leq w_2$
Aggressive	Frequente	Ap. fessure	$\leq w_1$	Ap. fessure	$\leq w_2$
	Quasi permanente	Decompressione	-	Ap. fessure	$\leq w_1$
Molto aggressive	Frequente	Formazione fessure	-	Ap. fessure	$\leq w_1$
	Quasi permanente	Decompressione	-	Ap. fessure	$\leq w_1$

## 7.2 Verifiche di resistenza S.L.U. per azioni flettenti

La verifica di resistenza in condizioni ultime di una sezione presso-inflessa consiste nel soddisfacimento della seguente disuguaglianza:

$$\gamma = \frac{M_{Rd}}{M_{Ed}(N_{Ed})} \leq 1$$

Nei risultati riassunti di seguito verranno considerati i set di sollecitazioni derivanti dalla massimizzazione/minimizzazione delle sollecitazioni flettenti ( $M_{y,max}$  e  $M_{y,min}$ ) e per ciascuna di esse verranno calcolati i momenti resistenti ( $M_{Rd}$ ) associati all'azione assiale agente e alle caratteristiche geometriche e meccaniche specificate per la sezione in esame. La verifica si considera soddisfatta quando il coefficiente di sicurezza (C.S.) risulta superiore all'unità.

Di seguito si riportano le verifiche condotte in cui si indica con:

$N_{Ed}$  = azione assiale sollecitante espressa in kN

$M_{Ed}$  = azione flettente sollecitante espressa in kNm

$M_{Rd}$  = azione flettente resistente, funzione dell'azione assiale sollecitante, espressa in kNm

C.S. = coefficiente di sicurezza paria al rapporto fra l'azione flettente resistente e quella sollecitante

### 7.2.1 Impalcato esistente

Le dimensioni geometriche e le armature presenti negli impalcati relativi alle due attuali carreggiate sono i medesimi; si procede quindi nel seguito utilizzando quale valore di verifica significativo quello di involuppo.

Campata unica L= 13.05 m – Travi principali

Trefoli in acciaio in travi esistenti

$\Phi$	$n_{FILI}$	$A_{TR}$	$f_{yk}$	$f_{yd}$	$f_{uk}$	$n_{TOT-TREFOLI}$	$\sigma_{SPI}$
(")	(-)	(mm <sup>2</sup> )	(MPa)	(MPa)	(MPa)	(-)	(MPa)
3/8	7	51.6	1600	1391	1800	20	1300

**TITOLO:** Trave esistente campata con sovrappesore soletta

**N° Vertici:** 16 **Zoom** **N° barre:** 3 **Zoom**

N°	x [cm]	y [cm]
1	-13.5	0
2	13.5	0
3	13.5	8
4	5	20
5	5	66
6	10	74

N°	As [cm²]	x [cm]	y [cm]
1	1	0	97
2	1.57	0	92
3	1.57	0	83

**Tipologia Sezione:**  
 Rettan.re  Trapezi  
 a T  Circolare  
 Rettangoli  Coord.

**Armatura Precompressione:**  
**N° cavi:** 7 **Zoom**

N°	As [cm²]	x [cm]	y [cm]	$\sigma_{sc}$ [MPa]
1	2.58	0	3.5	1300
2	2.58	0	8	1300
3	1.032	0	12.1	1300
4	1.032	0	16.2	1300
5	1.032	0	20.3	1300
6	1.032	0	42	1300

**Sollecitazioni:** S.L.U. Metodo n

**P.to applicazione N:**  
 Centro  Baricentro cls  
 Coord.[cm] xN: 0 yN: 0

**Tipologia rottura:** Lato calcestruzzo - Cavo snervato

**Metodo di calcolo:**  
 S.L.U.+  S.L.U.-  Metodo n

**Tipologia flessione:**  
 Retta  Deviata

**Materiali:**  
 FeB44k C28/35  
 $\epsilon_{su}$  67.5%  $\epsilon_{c2}$  2%  
 $f_{yd}$  373.9 N/mm²  $\epsilon_{cu}$  3.5%  
 $E_s$  200.000 N/mm²  $f_{cd}$  15.87  
 $E_s/E_c$  15  $f_{cc}/f_{cd}$  0.8  
 $\epsilon_{syd}$  1.87%  $\sigma_{c,adm}$  11  
 $\sigma_{s,adm}$  255 N/mm²  $\tau_{co}$  0.6667  
 $\tau_{c1}$  1.971

**Calcoli:**  
 $M_{xRd}$  1.095 kN m  
 $\sigma_c$  -15.87 N/mm²  
 $\sigma_s$  267.9 N/mm²  
 $\epsilon_c$  3.5%  
 $\epsilon_s$  1.34%  
 $d$  97.5 cm  
 $x$  13.02  $x/d$  0.1335  
 $\delta$  0.7

**Parametri di calcolo:**  
 $\sigma_{sp}$  1.391 N/mm²  
 $\epsilon_{sp}$  29.21% compressa predef.  
 $N^{rett.}$  100  
 $L_0$  0 cm Col. modello

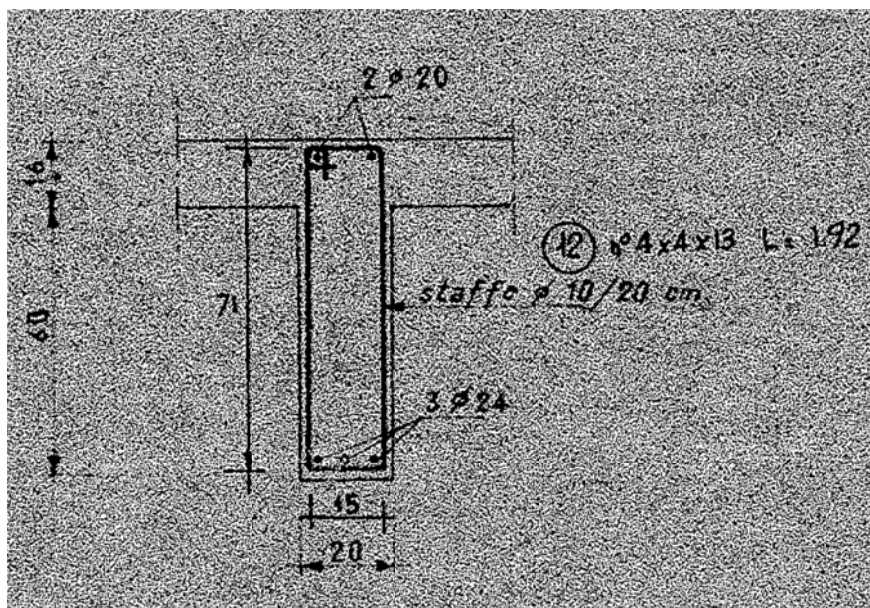
Precompresso

Med<sub>SLU</sub> = 958 kNm    Mrd<sub>SLU</sub> = 1095 kNm    c.s. = 1.14

Si sono assunte le caratteristiche resistenti del calcestruzzo della soletta in quanto la porzione soggetta a compressione è appartenente a quest'ultima.

Traversi di campata

Nelle analisi si tiene conto anche della presenza dell'armatura in soletta (in direzione longitudinale e in direzione trasversale) interna alla larghezza collaborante e si considera l'effetto dell'inclinazione dell'armatura stessa rispetto alla direzione del traverso.



Traversi di campata

L'armatura dedicata al traverso, tratta dal progetto di archivio, è pari a:

$$A_{S_{SUP}} = 2 \Phi 20 \text{ mm}$$

$$A_{S_{INF}} = 3 \Phi 24 \text{ mm}$$

Si prende in conto l'effetto del sovrappessore strutturale di 0.05 m e dell'armatura aggiuntiva presente pari a una orditura ortogonale di barre  $\Phi 10/200$  mm. Larghezza collaborante  $L_{COLL} = 2.30$  m

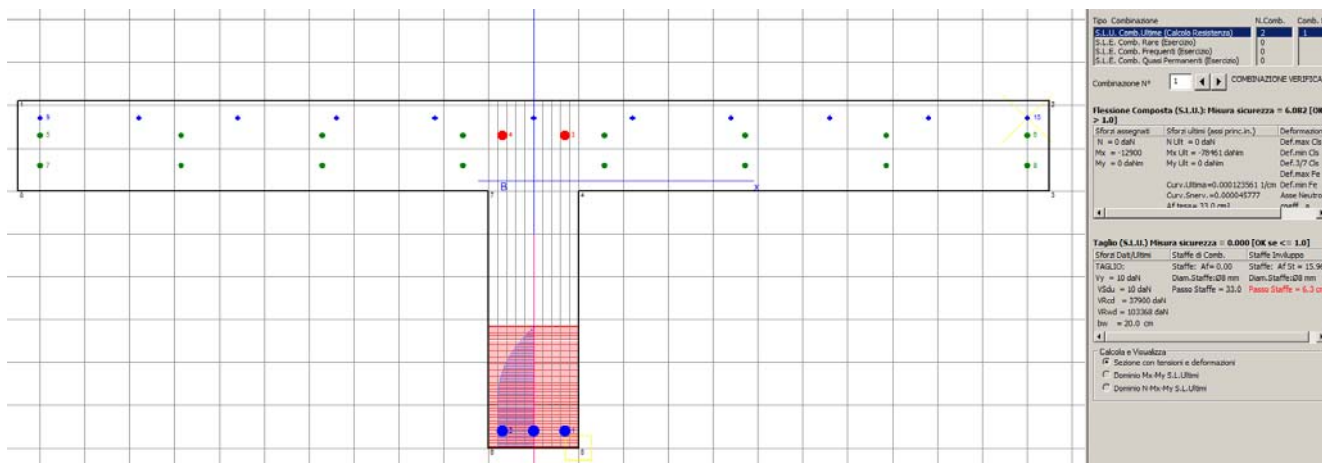
**ARMATURE ESISTENTI:**

Armature reali in soletta					
Longitud.			Trasvers.		
$\Phi$	$n_{BARRE}/m$	$A_{S_{LONG\_EQUIV}}$	$\Phi$	$n_{BARRE}/m$	$A_{S_{TRASV\_EQUIV}}$
(mm)	(-)	(mmq/ $L_{COLLAB}$ )	(mm)	(-)	(mmq/ $L_{COLLAB}$ )
10	3	6	10	5	894

**ARMATURE AGGIUNTIVE IN PROGETTO:**

Armature reali in soletta					
Longitud.			Trasvers.		
$\Phi$	$n_{BARRE}/m$	$A_{S_{LONG\_EQUIV}}$	$\Phi$	$n_{BARRE}/m$	$A_{S_{TRASV\_EQUIV}}$
(mm)	(-)	(mmq/ $L_{COLLAB}$ )	(mm)	(-)	(mmq/ $L_{COLLAB}$ )
10	5	9	10	5	894

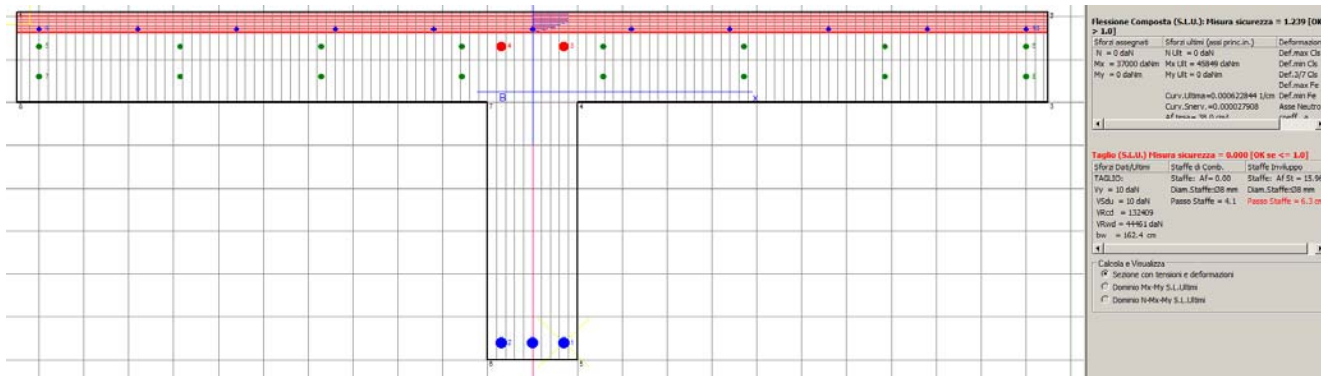
Momento massimo positivo:



$Med_{SLU} = 129 \text{ kNm}$        $Mrd_{SLU} = 784 \text{ kNm}$        $c.s. = 6.08$



Momento minimo negativo:



$M_{ed_{SLU}} = -370 \text{ kNm}$      $M_{rd_{SLU}} = -458 \text{ kNm}$      $c.s. = 1.24$

La verifica è soddisfatta.

### 7.2.2 Impalcato nuovo in allargamento

Campata unica  $L_{CALCOLO} = 13.05$  m – Travi principali

Per brevità e in favore di sicurezza, si procede nelle analisi seguenti assumendo quale sollecitazione rappresentativa quella di involucro per le travi nuove e si assume la geometria delle travi con soletta collaborante di larghezza  $L_{COLL} = 2.00$  m.

Trefoli in acciaio in travi nuove - H80 cm

$\Phi$	$A_{TR}$	$f_{yk}$	$f_{yd}$	$f_{uk}$	$n_{TOT-TREFOLI}$	$\sigma_{SPI}$
(")	(mm <sup>2</sup> )	(MPa)	(MPa)	(MPa)	(-)	(MPa)
0.6	139	1670	1452	1860	28	1488

**Titolo:** Trave nuova campata laterale - H80 cm - B= 200cm

N° Vertici:  Zoom

N° barre:  Zoom

N°	x [cm]	y [cm]
1	100	109
2	-100	109
3	-100	85
4	-85	85
5	-85	71
6	-64.2	64

N°	As [cm²]	x [cm]	y [cm]
1	9.42	0	105
2	9.42	0	88

**Tipo Sezione**

Rettan.re  Trapezi

a T  Circolare

Rettangoli  Coord.

**Armatura Precompressione**

N° cavi:  Zoom

N°	As [cm²]	x [cm]	y [cm]	$\sigma_{s2}$ [MPa]
1	16.68	0	5	1488
2	11.12	0	10	1488
3	5.56	0	15	1488
4	5.56	0	75	1488

**Sollecitazioni**

S.L.U. Metodo n

N<sub>Ed</sub>  kN

M<sub>xEd</sub>  kNm

M<sub>yEd</sub>  kNm

**P.to applicazione N**

Centro  Baricentro cls

Coord.[cm] xN  yN

**Tipo rottura**

Lato calcestruzzo - Cavo snervato

M<sub>xRd</sub>  kN m

$\sigma_c$   N/mm<sup>2</sup>

$\sigma_s$   N/mm<sup>2</sup>

$\epsilon_c$   ‰

$\epsilon_s$   ‰

d  cm

x  x/d

$\delta$

**Metodo di calcolo**

S.L.U.+  S.L.U.-

Metodo n

**Tipo flessione**

Retta  Deviata

N° rett.

Calcola MRd Dominio M-N

L<sub>0</sub>  cm Col. modello

Precompresso

**Materiali**

**B450C** **C35/45**

$\epsilon_{su}$   ‰  $\epsilon_{c2}$   ‰

$f_{yd}$   N/mm<sup>2</sup>  $\epsilon_{cu}$   ‰

$E_s$   N/mm<sup>2</sup>  $f_{cd}$   ‰

$E_s/E_c$    $f_{cc}/f_{cd}$   ?

$\epsilon_{syd}$   ‰  $\sigma_{c,adm}$

$\sigma_{s,adm}$   N/mm<sup>2</sup>  $\tau_{co}$

$\tau_{c1}$

**Tipo cavo**

TrefNew

$\epsilon_{su}$   ‰

$f_{yd}$   N/mm<sup>2</sup>

$E_s/E_c$

$\epsilon_{syd}$   ‰

$\sigma_{s,adm}$   N/mm<sup>2</sup>

$\sigma_{sp}$   N/mm<sup>2</sup>

$\epsilon_{sp}$   ‰ compressa predef.

Med<sub>SLU</sub>= 3525 kNm Mrd<sub>SLU</sub>= 4785 kNm c.s.= 1.36

Si sono assunte le caratteristiche resistenti del calcestruzzo della soletta in quanto la porzione soggetta a compressione è appartenente a ques'ultima.

### 7.3 Verifiche S.L.U. per azioni taglianti

La verifica di resistenza a taglio in condizioni ultime (SLU-STR) di una sezione in c.a. consiste nel soddisfacimento della seguente disuguaglianza:

$$V_{Ed} \leq V_{Rd}$$

dove:

$V_{Ed}$  = azione tagliante sollecitante di calcolo, valutata sotto la combinazione SLU-STR;

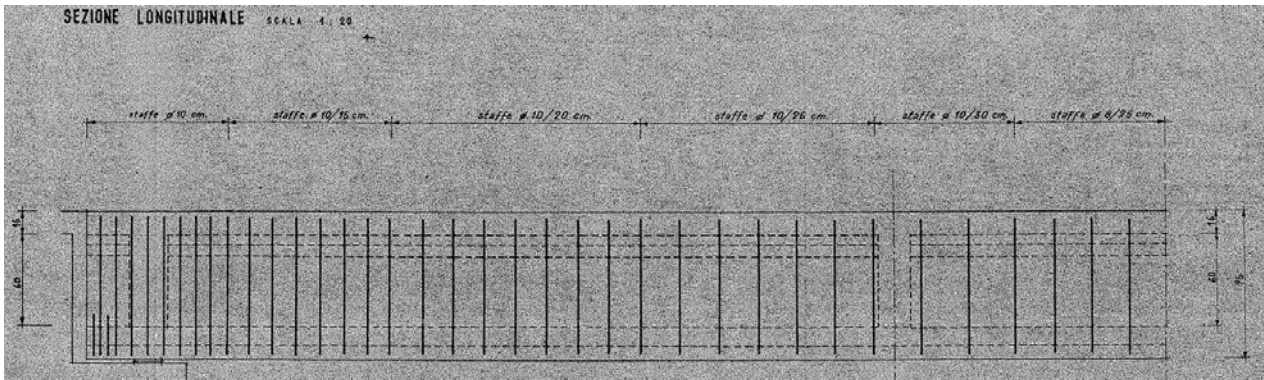
$V_{Rd}$  = azione tagliante resistente.

La resistenza a taglio  $V_{Rd}$  viene calcolata con riferimento all'elemento dotato di un'armatura resistente a taglio. La resistenza a taglio è la minima fra la resistenza di calcolo a "taglio trazione", riferita all'armatura dedicata, e quella a "taglio compressione", associata al nucleo in calcestruzzo.

Le caratteristiche dei materiali assunte nelle verifiche a taglio sono quelle proprie delle travi in quanto a queste compete la quasi totalità delle azioni di compressione del traliccio ideale di "Morsh".

### 7.3.1 Impalcato esistente

Campata unica  $L_{CALC} = 13.05 \text{ m}$



Si identificano tre sezioni significative di verifica al taglio:

- Sezione di appoggio Φ10/15 2 braccia
- Sezione di fine ringrosso (se presente) a circa 1.00 m da appoggio Φ10/20 2 braccia
- Sezione in campata Φ8/25 2 braccia

#### Sezione di appoggio:

##### Verifica a taglio-Torsione di elementi in calcestruzzo

(NTC 2008; 4.1.2.1.3, 4.1.2.1.4)

Caratteristiche materiali:

$f_{ck}$	$f_{yk}$	$\gamma_s$	$\gamma_c$	$\alpha_{cc}$	$f_{ctk}$	$f_{ctd}$	$f_{cd}$	$f_{yd}$
(Mpa)	(Mpa)	(-)	(-)	(-)	(Mpa)	(Mpa)	(Mpa)	(Mpa)
20	440	1.15	1.5	0.85	1.55	1.03	11.33	383

Geometria della sezione resistente:

h	bw	c	d
(mm)	(mm)	(mm)	(mm)
1010	100	97	822

$A_{SLong}$ (TESA)				$A_{S\_Taglio}$				
$\Phi_i$	n	$A_{Si}$	$A_{S\_TOT}$	$\Phi_i$	$n_{BRACCIA}$	$A_{Si}$	passo	$\alpha$
(mm)	(-)	(mm <sup>2</sup> )	(mm <sup>2</sup> )	(mm)	(-)	(mm <sup>2</sup> )	(mm)	(grad)
8.1	3	155	155	10	2	157	150	90
		0		0	2	0	0	0
		0				0	0	

Verifica a Taglio:

Sezione prive di armature resistenti a taglio:

$N_{Ed}$	Ac	$\sigma_{cp}$	$\rho_i$	k	$V_{MIN}$	$V_{Rd}$
(kN)	(mm <sup>2</sup> )	(MPa)	(-)	(-)	(-)	(kN)
0	101000	0.00	0.0019	1.4934	0.2856	23.47

Sezione con armature trasversali resistenti a taglio:

$\theta$	$N_{Ed}$	$\sigma_{cp}$	$\alpha_c$	$f_{cd}$	$V_{Rsd}$	$V_{Rcd}$	$V_{Rd}$
(grad)	(kN)	(MPa)	(-)	(Mpa)	(kN)	(kN)	(kN)
45	0	0	1.0000	5.67	296.31	209.53	209.53

$V_{edSLU} = 203 \text{ kN}$        $V_{rdSLU} = 210 \text{ kN}$       c.s. = 1.03

Si è assunta la biella compressa con inclinazione  $\theta = 45^\circ$ . In progetto non si hanno informazioni relative all'armatura posta al lembo inferiore della trave in prossimità della sezione di appoggio; si determina quindi il minimo numero di trefoli aderenti necessari per assorbire la componente orizzontale dell'azione tagliante,

ottenendo  $n_{TREF\_MIN} = 2.80$ . Tale numero appare modesto in relazione al numero complessivo di trefoli presenti nella trave pari a 20. Si rimanda allo sviluppo del progetto esecutivo la verifica in situ della presenza di tale minima armatura efficace e, qualora non risultasse soddisfatta tale ipotesi, sarebbe necessario prevedere una integrazione ad intradosso trave in prossimità degli appoggi.

Il valore assunto per "c" identifica, cautelativamente, la distanza dal lembo inferiore della trave in CAP del baricentro dei cavi di precompressione.

**Sezione di fine ringrosso:**

**Verifica a taglio-Torsione di elementi in calcestruzzo**

(NTC 2008; 4.1.2.1.3, 4.1.2.1.4)

Caratteristiche materiali:

$f_{ck}$	$f_{yk}$	$\gamma_s$	$\gamma_c$	$\alpha_{cc}$	$f_{ctk}$	$f_{ctd}$	$f_{cd}$	$f_{yd}$
(Mpa)	(Mpa)	(-)	(-)	(-)	(Mpa)	(Mpa)	(Mpa)	(Mpa)
20	440	1.15	1.5	0.85	1.55	1.03	11.33	383

Geometria della sezione resistente:

h	bw	c	d
(mm)	(mm)	(mm)	(mm)
1010	100	97	822

ASLong (TESA)				AS_Taglio				
$\Phi_i$	n	ASi	AS_TOT	$\Phi_i$	nBRACCIA	ASi	passo	$\alpha$
(mm)	(-)	(mm <sup>2</sup> )	(mm <sup>2</sup> )	(mm)	(-)	(mm <sup>2</sup> )	(mm)	(grad)
8.1	3	155	155	10	2	157	200	90
		0	155	0	2	0	0	0
		0		0		0	0	

Verifica a Taglio:

Sezione prive di armature resistenti a taglio:

$N_{Ed}$	Ac	$\sigma_{cp}$	$\rho_i$	k	$V_{MIN}$	$V_{Rd}$
(kN)	(mm <sup>2</sup> )	(MPa)	(-)	(-)	(-)	(kN)
0	101000	0.00	0.0019	1.4934	0.2856	23.47

Sezione con armature trasversali resistenti a taglio:

$\theta$	$N_{Ed}$	$\sigma_{cp}$	$\alpha_c$	$f_{cd}$	$V_{Rsd}$	$V_{Rcd}$	$V_{Rd}$
(grad)	(kN)	(MPa)	(-)	(Mpa)	(kN)	(kN)	(kN)
45	0	0	1.0000	5.67	222.23	209.53	209.53

$V_{edSLU} = 160 \text{ kN}$        $V_{rdSLU} = 210 \text{ kNm}$       c.s.= 1.31

Si è assunta la biella compressa con inclinazione  $\theta = 45^\circ$ . Il valore assunto per "c" identifica, cautelativamente, la distanza dal lembo inferiore della trave in CAP del baricentro dei cavi di precompressione.

**Sezione in campata:**

**Verifica a taglio-Torsione di elementi in calcestruzzo**

(NTC 2008; 4.1.2.1.3, 4.1.2.1.4)

Caratteristiche materiali:

$f_{ck}$	$f_{yk}$	$\gamma_s$	$\gamma_c$	$\alpha_{cc}$	$f_{ctk}$	$f_{ctd}$	$f_{cd}$	$f_{yd}$
(Mpa)	(Mpa)	(-)	(-)	(-)	(Mpa)	(Mpa)	(Mpa)	(Mpa)
20	440	1.15	1.5	0.85	1.55	1.03	11.33	383

Geometria della sezione resistente:

h	bw	c	d
(mm)	(mm)	(mm)	(mm)
1010	100	97	822

$A_{SLong}$ (TESA)				$A_{S\_Taglio}$				
$\Phi_i$	n	$A_{Si}$	$A_{S\_TOT}$	$\Phi_i$	$n_{BRACCIA}$	$A_{Si}$	passo	$\alpha$
(mm)	(-)	(mm <sup>2</sup> )	(mm <sup>2</sup> )	(mm)	(-)	(mm <sup>2</sup> )	(mm)	(grad)
8.1	3	155	155	8	2	101	250	90
		0		0	2	0	0	0
		0				0	0	

Verifica a Taglio:

Sezione prive di armature resistenti a taglio:

$N_{Ed}$	$A_c$	$\sigma_{cp}$	$\rho_i$	k	$v_{MIN}$	$V_{Rd}$
(kN)	(mm <sup>2</sup> )	(MPa)	(-)	(-)	(-)	(kN)
0	101000	0.00	0.0019	1.4934	0.2856	23.47

Sezione con armature trasversali resistenti a taglio:

$\theta$	$N_{Ed}$	$\sigma_{cp}$	$\alpha_c$	$f_{cd}$	$V_{Rsd}$	$V_{Rcd}$	$V_{Rd}$
(grad)	(kN)	(MPa)	(-)	(Mpa)	(kN)	(kN)	(kN)
45	0	0	1.0000	5.67	113.78	209.53	113.78

$V_{edSLU} = 56 \text{ kN}$        $V_{rdSLU} = 114 \text{ kN}$       c.s. = 2.03

Si è assunta la biella compressa con inclinazione  $\theta = 45^\circ$ . Il valore assunto per "c" identifica, cautelativamente, la distanza dal lembo inferiore della trave in CAP del baricentro dei cavi di precompressione.

Traversi in campata:

**Verifica a taglio-Torsione di elementi in calcestruzzo**

(NTC 2008; 4.1.2.1.3, 4.1.2.1.4)

Caratteristiche materiali:

$f_{ck}$	$f_{yk}$	$\gamma_s$	$\gamma_c$	$\alpha_{cc}$	$f_{ctk}$	$f_{ctd}$	$f_{cd}$	$f_{yd}$
(Mpa)	(Mpa)	(-)	(-)	(-)	(Mpa)	(Mpa)	(Mpa)	(Mpa)
28	440	1.15	1.5	0.85	1.94	1.29	15.87	383

Geometria della sezione resistente:

h	bw	c	d
(mm)	(mm)	(mm)	(mm)
810	200	50	684

$A_{SLong}$ (TESA)				$A_{S\_Taglio}$				
$\Phi_i$	n	$A_{Si}$	$A_{S\_TOT}$	$\Phi_i$	$n_{BRACCIA}$	$A_{Si}$	passo	$\alpha$
(mm)	(-)	(mm <sup>2</sup> )	(mm <sup>2</sup> )	(mm)	(-)	(mm <sup>2</sup> )	(mm)	(grad)
2	20	63	63	10	2	157	200	90
		0	63	0	2	0	0	0
		0				0	0	

Verifica a Taglio:

Sezione prive di armature resistenti a taglio:

$N_{Ed}$	$A_c$	$\sigma_{cp}$	$\rho_i$	k	$v_{MIN}$	$V_{Rd}$
(kN)	(mm <sup>2</sup> )	(MPa)	(-)	(-)	(-)	(kN)
0	162000	0.00	0.0005	1.5407	0.3542	48.45

Sezione con armature trasversali resistenti a taglio:

$\theta$	$N_{Ed}$	$\sigma_{cp}$	$\alpha_c$	$f_{cd}$	$V_{Rsd}$	$V_{Rcd}$	$V_{Rd}$
(grad)	(kN)	(MPa)	(-)	(Mpa)	(kN)	(kN)	(kN)
45	0	0	1.0000	7.93	184.99	488.38	184.99

$V_{edSLU} = 60 \text{ kN}$        $V_{rdSLU} = 185 \text{ kN}$       c.s. = 3.08

Si è assunta la biella compressa con inclinazione  $\theta = 45^\circ$ . Si è operato nella configurazione post intervento che vede la presenza di 0.05 m di sovrappessore strutturale armato.

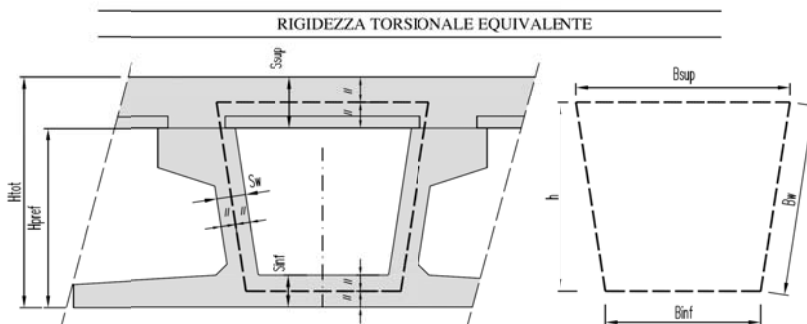
### 7.3.2 Impalcato nuovo in allargamento

Per la valutazione dell'effetto indotto sulle anime delle travi a cassoncino dal momento torcente e dal taglio, si procede assumendo la resistenza al taglio data dalla larghezza complessiva delle due anime con le relative staffe e si considera, secondo le indicazioni normative, la sezione monocellulare cava resistente a torsione con riferimento allo spessore della crosta resistente pari a quella minore tra i quattro lati del cassoncino.

Si combinano poi gli effetti.

In dettaglio, con riferimento allo schema seguente

**Rigidezza torsionale equivalente (cassoncini a parete sottile):**



Materiali:

	fck (Mpa)	E (Mpa)	v (-)	G (Mpa)
Trave	45	36283	0.2	15118
Getto soletta-Traversi	35	34077	0.2	14199

Geometria della sezione:

	Soletta			Trave Pref.				Rigidezza torsionale	
	SSUP (m)	S* <sub>SUP</sub> (m)	BSUP (m)	SINF (m)	BINF (m)	SW (m)	H <sub>PREF</sub> (m)	K (m <sup>4</sup> )	K/2 (m <sup>4</sup> )
UH80-N_TESTA	0.27	0.25	1.17	0.19	0.664	0.28	0.8	0.16510	0.08255
UH80-N_FILANTE	0.27	0.25	1.32	0.14	0.795	0.14	0.8	0.14064	0.07032

Campata unica  $L_{CALC} = 13.05$  m

Si identificano due sezioni rappresentative di verifica al taglio per la stima dell'armatura necessaria:

- Sezione di appoggio
- Sezione di fine ringrosso (se presente) a circa 1.00 m da appoggio



**Sezione di appoggio:**

**Verifica a taglio-Torsione di elementi in calcestruzzo**

(NTC 2008; 4.1.2.1.3, 4.1.2.1.4)

Caratteristiche materiali:

$f_{ck}$	$f_{yk}$	$\gamma_s$	$\gamma_c$	$\alpha_{cc}$	$f_{ctk}$	$f_{ctd}$	$f_{cd}$	$f_{yd}$
(Mpa)	(Mpa)	(-)	(-)	(-)	(Mpa)	(Mpa)	(Mpa)	(Mpa)
45	450	1.15	1.5	0.85	2.66	1.77	25.50	391

Geometria della sezione resistente:

h	bw	c	d
(mm)	(mm)	(mm)	(mm)
1100	560	50	945

$A_{SLong}$ (TESA)				$A_{S\_Taglio}$				
$\Phi_i$	n	$A_{Si}$	$A_{S\_TOT}$	$\Phi_i$	$n_{BRACCIA}$	$A_{Si}$	passo	$\alpha$
(mm)	(-)	(mm <sup>2</sup> )	(mm <sup>2</sup> )	(mm)	(-)	(mm <sup>2</sup> )	(mm)	(grad)
20	10	3142	3142	14	2	308	200	90
		0		14	2	308	200	90
		0				0	0	

Verifica a Taglio:

Sezione prive di armature resistenti a taglio:

$N_{Ed}$	$A_c$	$\sigma_{cp}$	$\rho_i$	k	$V_{MIN}$	$V_{Rd}$
(kN)	(mm <sup>2</sup> )	(MPa)	(-)	(-)	(-)	(kN)
0	616000	0.00	0.0059	1.4600	0.4142	277.17

Sezione con armature trasversali resistenti a taglio:

$\theta$	$N_{Ed}$	$\sigma_{cp}$	$\alpha_c$	$f_{cd}$	$V_{Rsd}$	$V_{Rcd}$	$V_{Rd}$
(grad)	(kN)	(MPa)	(-)	(Mpa)	(kN)	(kN)	(kN)
45	0	0	1.0000	12.75	1024.62	3036.29	1024.62

Verifica ad azioni torcenti (SEZIONE LORDA DEL CASSONCINO TORSIORESISTENTE):

$A_{SLong}$ (TORSIONE)				$A_{S\_Torsione}$				
$\Phi_i$	n	$A_{Si}$	$A_{SLong\_TOT}$	$\Phi_i$	$n_{BRACCIA}$	$A_{Si}$	passo	
(mm)	(-)	(mm <sup>2</sup> )	(mm <sup>2</sup> )	(mm)	(-)	(mm <sup>2</sup> )	(mm)	
14	10	1539	1539	10	2	79	200	
		0					0	0
		0					0	0

$u_m$	$A_c$	u	t	A
(mm)	(mm <sup>2</sup> )	(mm)	(mm)	(mm <sup>2</sup> )
3848	1324400	4608	190	922740

$T_{Rcd}$	$T_{Rsd}$	$T_{Rld}$	$T_{Rd}$	$N_{Rld-TRAZIONE}$
(kNm)	(kNm)	(kNm)	(kNm)	(kN)
2235.34	283.59	288.89	283.59	492.08

Verifica per sollecitazioni composte (taglio-torsione):

$V_{Ed}$	$T_{Ed}$	$V_{Rdc}$	$T_{Rdc}$	<b>C.S-VERIF. COMPOSTA</b>
(kN)	(kNm)	(kN)	(kNm)	
1010.00	236.00	3036.29	2235.34	
(-)				
0.44				Ver. CLS soddisfatta

$V_{edSLU} = 1010$  kN       $V_{rdSLU} = 1025$  kN       $T_{edSLU} = 236$  kNm       $T_{rdSLU} = 284$  kNm

c.s. (coefficiente di sfruttamento del CLS) = 0.44

Si è assunta la biella compressa con inclinazione  $\theta = 45^\circ$ ; il massimo valore del taglio e del momento torcente.

**Sezione di fine ringrosso:**

**Verifica a taglio-Torsione di elementi in calcestruzzo**

(NTC 2008; 4.1.2.1.3, 4.1.2.1.4)

Caratteristiche materiali:

$f_{ck}$	$f_{yk}$	$\gamma_s$	$\gamma_c$	$\alpha_{cc}$	$f_{ctk}$	$f_{ctd}$	$f_{cd}$	$f_{yd}$
(Mpa)	(Mpa)	(-)	(-)	(-)	(Mpa)	(Mpa)	(Mpa)	(Mpa)
45	450	1.15	1.5	0.85	2.66	1.77	25.50	391

Geometria della sezione resistente:

h	bw	c	d
(mm)	(mm)	(mm)	(mm)
1100	280	50	945

$A_{SLong}$ (TESA)				$A_{S\_Taglio}$				
$\Phi_i$	n	$A_{Si}$	$A_{S\_TOT}$	$\Phi_i$	$n_{BRACCIA}$	$A_{Si}$	passo	$\alpha$
(mm)	(-)	(mm <sup>2</sup> )	(mm <sup>2</sup> )	(mm)	(-)	(mm <sup>2</sup> )	(mm)	(grad)
20	10	3142	3142	14	2	308	200	90
		0		14	2	308	200	90
		0				0	0	

Verifica a Taglio:

Sezione prive di armature resistenti a taglio:

$N_{Ed}$	$A_c$	$\sigma_{cp}$	$\rho_i$	k	$V_{MIN}$	$V_{Rd}$
(kN)	(mm <sup>2</sup> )	(MPa)	(-)	(-)	(-)	(kN)
0	308000	0.00	0.0119	1.4600	0.4142	174.61

Sezione con armature trasversali resistenti a taglio:

$\theta$	$N_{Ed}$	$\sigma_{cp}$	$\alpha_c$	$f_{cd}$	$V_{Rsd}$	$V_{Rcd}$	$V_{Rd}$
(grad)	(kN)	(MPa)	(-)	(Mpa)	(kN)	(kN)	(kN)
45	0	0	1.0000	12.75	1024.62	1518.14	1024.62

Verifica ad azioni torcenti (SEZIONE LORDA DEL CASSONCINO TORSIORESISTENTE):

$A_{SLong}$ (TORSIONE)				$A_{S\_Torsione}$				
$\Phi_i$	n	$A_{Si}$	$A_{SLong\_TOT}$	$\Phi_i$	$n_{BRACCIA}$	$A_{Si}$	passo	
(mm)	(-)	(mm <sup>2</sup> )	(mm <sup>2</sup> )	(mm)	(-)	(mm <sup>2</sup> )	(mm)	
12	10	1131	1131	10	2	79	250	
		0					0	0
		0					0	0

$u_m$	$A_c$	u	t	A
(mm)	(mm <sup>2</sup> )	(mm)	(mm)	(mm <sup>2</sup> )
4035	1317250	4595	140	1015200

$T_{Rcd}$	$T_{Rsd}$	$T_{Rld}$	$T_{Rd}$	$N_{Rld-TRAZIONE}$
(kNm)	(kNm)	(kNm)	(kNm)	(kN)
1812.13	249.60	222.69	222.69	308.03

Verifica per sollecitazioni composte (taglio-torsione):

$V_{Ed}$	$T_{Ed}$	$V_{Rdc}$	$T_{Rdc}$	<b>C.S-VERIF. COMPOSTA</b>
(kN)	(kNm)	(kN)	(kNm)	
815.00	155.00	1518.14	1812.13	
(-)				
<b>0.62</b>				Ver. CLS soddisfatta

$V_{edSLU} = 815$  kN       $V_{rdSLU} = 1025$  kN       $T_{edSLU} = 155$  kNm       $T_{rdSLU} = 223$  kNm

c.s. (coefficiente di sfruttamento del CLS) = 0.62

Si è assunta la biella compressa con inclinazione  $\theta = 45^\circ$ ; il massimo valore del taglio col concomitante del momento torcente.

### 7.4 Verifiche tensionali S.L.E.

Per le verifiche si considerano le seguenti caratteristiche dei materiali

**Caratteristiche materiali**

cls trave		cls soletta		acciaio	
$R_{ck}$	54.22 MPa	$R_{ck}$	42.17 MPa	$E_s$	210000 MPa      armatura lenta
$f_{ck}$	45.00 MPa	$f_{ck}$	35.00 MPa	$E_p$	195000 MPa      trefoli
$\gamma_c$	1.5	$\gamma_c$	1.5	ns	5.83 armatura lenta soletta
$\alpha_{cc}$	0.85	$\alpha_{cc}$	0.85	np	5.42 acciaio precompresso
$f_{cd}$	25.50 MPa	$f_{cd}$	19.83 MPa	nc	0.94 calcestruzzo soletta
$E_{cm}$	36000.00 MPa	$E_{cm}$	34000.00 MPa		

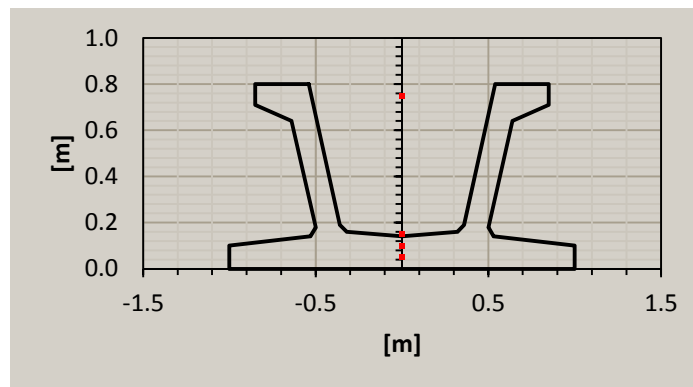
**Calcolo forze equivalenti precompressione aderente**

$A_{trefolo}$	139 mm <sup>2</sup>	Area del trefolo
$f_{ptk}$	1860 MPa	Tensione caratteristica di rottura
$f_{p(1)k}$	1670 MPa	Tensione caratteristica di snervamento all'1% di deformazione
$\sigma_{spi}$	1488 MPa	tensione iniziale
$E_p$	195000.00 MPa	Modulo elastico dell'acciaio da precompressione
t	72 ore	taglio trefoli
$\rho_{1000}$	2.500 %	caduta di tensione per rilassamento
$\mu$	0.800	$f_{ptk}/\sigma_{spi}$
$\Delta\sigma_{pr}$	24 MPa	1.61%

#### 7.4.1 Caratteristiche sezioni di mezzzeria della trave

Campata unica  $L_{CALC} = 13.05$  m

Per la verifica si considerano le seguenti caratteristiche:



Le caratteristiche della soletta presente in fase 2 e 3 sono riportate di seguito:

**Dati soletta**

b	2.00 m	Larghezza soletta
h	0.29 m	spessore soletta
$\phi_{sup}$	12.00 mm	$\phi 12/20$
passo <sub>sup</sub>	200.00 mm	
$n_{b, sup}$	10.00	
$C_{sup}$	35.00 mm	
$\phi_{inf}$	12.00 mm	$\phi 12/20$
passo <sub>inf</sub>	200.00 mm	
$n_{b, inf}$	10.00	
$C_{inf}$	55.00 mm	
$A_{s\ sup}$	0.001131 m <sup>2</sup>	
$A_{s\ inf}$	0.001131 m <sup>2</sup>	

**Caratteristiche geometriche sezione cls**

Ac	0.5083	m <sup>2</sup>
ycg	0.2801	m
lxcg	0.0359	m <sup>4</sup>

**Trefoli**

Ap	0.0039	m <sup>2</sup>
ypg	0.1786	m
lpxg	0.0002	m <sup>4</sup>

**Caratteristiche geometriche sezione cls+trefoli**

A	0.5255	m <sup>2</sup>	
yg	0.2767	m	
lxcg	0.0370	m <sup>4</sup>	
Wcinf	-0.1338	m <sup>3</sup>	modulo di resistenza fibra inferiore trave
Wcsup	0.0708	m <sup>3</sup>	modulo di resistenza fibra superiore trave
Wc pg	-0.3772	m <sup>3</sup>	modulo di resistenza fibra in corrispondenza del baricentro trefoli
Wpg	-0.3772	m <sup>3</sup>	modulo di resistenza del baricentro trefoli
Wp inf	-0.1338	m <sup>3</sup>	modulo di resistenza trefoli a quota minima

**Caratteristiche geometriche sezione cls+trefoli+soletta**

A	1.0865	m <sup>2</sup>	
yg	0.6219	m	
lxcg	0.1623	m <sup>4</sup>	
Wcinf	-0.2609	m <sup>3</sup>	modulo di resistenza fibra inferiore trave
Wcsup	0.9110	m <sup>3</sup>	modulo di resistenza fibra superiore trave
Wc pg	-0.3660	m <sup>3</sup>	modulo di resistenza fibra in corrispondenza del baricentro trefoli
Wpg	-0.3660	m <sup>3</sup>	modulo di resistenza del baricentro trefoli
Wc sol	0.3466	m <sup>3</sup>	modulo di resistenza fibra superiore soletta
Ws sol	0.3746	m <sup>3</sup>	modulo di resistenza armatura lenta superiore soletta
Wp inf	-0.2609	m <sup>3</sup>	modulo di resistenza trefoli a quota minima

**Sezione trefoli**

A	0.0038920 m <sup>2</sup>
yg	0.1785714 m
lxg	0.0002164 m <sup>4</sup>

**Sezione omogeneizzata**

A	0.52549 m <sup>2</sup>		
yg	0.27675 m		
lxg	0.03703 m <sup>4</sup>		
e	0.09817 m		
N <sub>p0</sub>	5791296 N	tiro iniziale	
σ <sub>p,elastica</sub>	68 Mpa		4.6%
σ <sub>p,rilassamento</sub>	24 Mpa		1.6%
ΔN <sub>el</sub>	264115 N	perdita elastica	4.6%
ΔN <sub>pr</sub>	93438 N	perdita da rilassamento	1.6%
ΔN <sub>ist</sub>	357553 N	perdita istantanee	6.2%
N <sub>p</sub>	5433743 N	tiro al netto delle perdite istantanee	
M <sub>p</sub>	533456 Nm	momento da prec al netto delle perdite istantanee	

**Azioni da precompressione**

N <sub>p</sub>	-5433.74 kN	tiro al netto delle perdite istantanee
M <sub>p</sub>	533.46 kNm	momento da prec al netto delle perdite istantanee

Per il calcolo delle perdite differite legate a ritiro, viscosità e rilassamento si considerano i parametri:

**Ritiro - calcolo deformazioni da ritiro**

Rbk	54.22
fck (MPa)	45
f <sub>cm</sub> (MPa)	53
f <sub>cm0</sub> (MPa)	10
RH (%)	80
cls tipo	R
α <sub>ds1</sub>	6
α <sub>ds2</sub>	0.11
RH <sub>0</sub> (%)	100.00
β <sub>RH</sub>	0.76
ε <sub>cd,0</sub>	0.00032
k <sub>h</sub>	0.92
ε <sub>ca(00)</sub>	0.00009
h <sub>0</sub> (mm)	154.00
t <sub>s</sub>	30
t (gg)	25550
β <sub>ds(t-t<sub>s</sub>)</sub>	0.997
ε <sub>cd(t)</sub>	0.00029
β <sub>as(t)</sub>	1.00000
ε <sub>ca(t)</sub>	0.000087
ε <sub>s(t-t<sub>s</sub>)</sub>	3.77E-04

**Calcolo coefficienti di viscosità**

Rbk	54.22
fck (MPa)	45
f <sub>cm</sub> (MPa)	53
RH (%)	80
cls tipo	R
h <sub>0</sub> (mm)	202.00
α <sub>1</sub>	0.75
α <sub>2</sub>	0.92
α <sub>3</sub>	0.81
β <sub>H</sub>	651.48
Φ <sub>RH</sub>	1.15
β(fcm)	2.31
t <sub>0</sub>	2
t (gg)	25550
β(t <sub>0</sub> )	0.801
β <sub>c(t,t<sub>0</sub>)</sub>	0.992
Φ <sub>0</sub>	2.134
Φ(t,t <sub>0</sub> )	2.118

**Calcolo perdite di precompressione a tempo  $t=\infty$**

Dati genera	trave	soletta
<b>Rck</b>	54.22	42.17
<b>fck</b>	45	35
<b>fcm</b>	53	43
<b>Ecm</b>	36283.19	34077.15
<b>Ec</b>	38097.35	
<b>Esp</b>	195000.00	
<b>nc</b>	0.94	
<b>np</b>	5.42	
<b>ns t00</b>	18.05	
<b>Es</b>	210000.00	
<b><math>\Phi(t-t_0)</math></b>	2.12	Coeff. Viscosità
<b><math>\epsilon_{sh}(t-t_s)</math></b>	-0.00038	Coeff. Ritiro
<b><math>\chi</math></b>	<b>0.8</b>	

Le perdite di precompressione differite risultano come di seguito:

	trefoli
$\sigma_{spi}$	1488.000
$\epsilon_{sh}$	-0.00038
$\alpha$	5.374
$\Phi(t-t_0)$	2.118
$\sigma_{c, Qp}$	-8.216
$\sigma_p$	1415.299
$A_p$	3.892E-03
$A_c$	1.086E+00
$l_c$	1.623E-01
$Z_{cp}$	0.443
$f_{ptk}$	1860
<b>A Tinf</b>	<b>500000 ore</b>
$\rho_{1000}$	2.500
$\mu$	0.800
$\Delta\sigma_{pr}$	-86.068
$\Delta\sigma_{p,c+s+r}$	-210.585
% $\Delta\sigma_{p,c+s+r}$	14.152
<b>Sollecitazioni Equivalenti alle perdite di precompressione</b>	
$\Delta N$	819.60
$\Delta M$	-363.36

**7.4.2 Tensioni al tiro**

Per il calcolo delle tensioni si considerano le seguenti caratteristiche geometriche:

**Sez. Mezzeria S.L.E. Rara**

Calcolo caratteristiche geometrico-statiche della sezione

	A	yg	Jxx	Wcinf	Wcsup	Wcsup sol	Wc pg	Ws sol	Wpg
sezione ca:	0.50830	0.28007	0.03590						
sezione ca:	1.08646	0.62191	0.16225						
Trefoli	0.00389	0.17857	0.00022						
cassoncino	0.52549	0.27675	0.03703	-0.13380	0.07077		-0.37717		-0.13380
cassoncino	1.08646	0.62191	0.16225	-0.26089	0.91104	0.34662	-0.36598	0.37463	-0.26089

Sez. Mez: S.L.E. Rara	Step A PPtr+Prec. Fine fase 1		
	F1 prec.	F1 p.p.	
N	-5434	0	-5434
M <sub>y</sub>	533	-271	263
σ <sub>c</sub> inf	-14.3	2.0	<b>-12.3</b>
σ <sub>c</sub> sup	-2.8	-3.8	<b>-6.6</b>
σ <sub>c</sub> sup soletta			
σ <sub>s</sub> soletta			
σ <sub>c</sub> pg	-11.8	0.7	<b>-11.0</b>
σ <sub>s</sub> pg	1396.1	3.9	<b>1400.0</b>
σ <sub>s</sub> pinf	1318.5	11.0	<b>1329.5</b>

La sezione risulta interamente compressa.

7.4.3 Tensioni agli S.L.E. (Rara)

Verifica sezione prec. : Sez. Mezzeria S.L.E. Rara

Riepilogo sollecitazioni di verifica per fasi

Fase	Azione di	sezione	N (kN)	My (kNm)	$\gamma_i$
Fase 1	Precompressione	cassoncino	-5434	533	1.00
Fase 1	Peso proprio trave	cassoncino	0	-271	1.00
Fase 2	Peso soletta	cassoncino	0	-569	1.00
Fase 3	Permanenti	trave+sol	0	-480	1.00
Fase 4	Mobili TS	trave+sol	0	-1291	1.00
Fase 4	Mobili UDL	trave+sol	0	0	1.00
Fase 5	Perdite differite	trave+sol	820	-363	

Sez. Mezz S.L.E. Rara		Step A PPtr+Prec.		Step B Step A + P.P.		Step C Step B + Perm.		Step C* Step C + Perdite $t_{inf}$		Step D Step C* + Mobili	
	F1 prec.	F1 p.p.	Fine fase 1	F2	Fine F2	F3	Fine F3	Perdite differite	Fine F4	Mobili	Totali finali
N	-5434	0	-5434	0	-5434	0	-5434	820	-4614	0	-4614
$M_y$	533	-271	263	-569	-307	-480	-787	-363	-1150	-1291	-2441
$\sigma_{c,inf}$	-14.3	2.0	-12.3	4.3	-8.0	1.8	-6.2	2.1	-4.1	4.9	0.9
$\sigma_{c,sup}$	-2.8	-3.8	-6.6	-8.0	-14.7	-0.5	-15.2	0.4	-14.8	-1.4	-16.3
$\sigma_{c,sup,soletta}$						-1.3	-1.3	-0.3	-1.6	-3.5	-5.1
$\sigma_{s,soletta}$						-23.1	-23.1	-3.9	-27.0	-62.2	-89.2
$\sigma_{c,pg}$	-11.8	0.7	-11.0	1.5	-9.5	1.3	-8.2	1.7	-6.5	3.5	-2.9
$\sigma_{s,pg}$	1396.1	3.9	1400.0	8.2	1408.2	7.1	1415.3	-201.1	1214.2	19.1	1233.3
$\sigma_{s,pinf}$	1318.5	11.0	1329.5	23.1	1352.5	10.0	1362.5	-199.0	1163.5	26.8	1190.3

La sezione di calcestruzzo della trave risulta lievemente trazionata al lembo inferiore con una tensione massima di compressione ( $\sigma_{c,sup} = -16.3$  MPa) inferiore a  $0.60 \cdot f_{ck} = -27$  MPa. La tensione agente nei cavi di precompressione ( $\sigma_{s,inf} = 1190$  MPa) risulta inferiore allo  $0.80 \cdot f_{p(1)k} = 1336$  MPa e quella massima registrata nell'armatura lenta di soletta ( $\sigma_{s,soletta} = 89.20$  MPa) è inferiore a  $0.8 \cdot f_{yk} = 360$  MPa.



## 8. Verifica della soletta

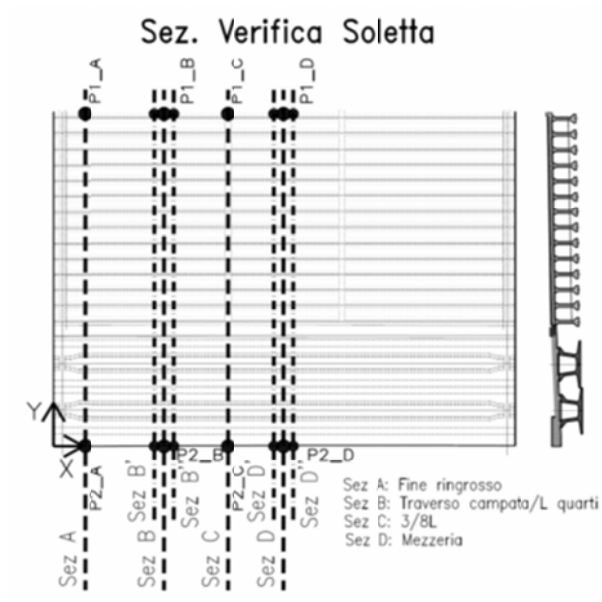
### 8.1 Generalità

Si analizza il comportamento della soletta lungo l'intero sviluppo longitudinale e trasversale, prendendo in conto sia la porzione esistente, sia quella di nuova edificazione sia la "zona di sutura" che garantisce il collegamento tra la porzione attuale e quella in progetto.

Come anticipato nei paragrafi precedenti, la soletta è modellata attraverso elementi tipo "shell" facenti parte del modello numerico complessivo dell'impalcato. In questo modo è possibile cogliere correttamente le sollecitazioni e le deformazioni indotte dall'azione locale dei carichi e/o dal comportamento globale del sistema travi/soletta.

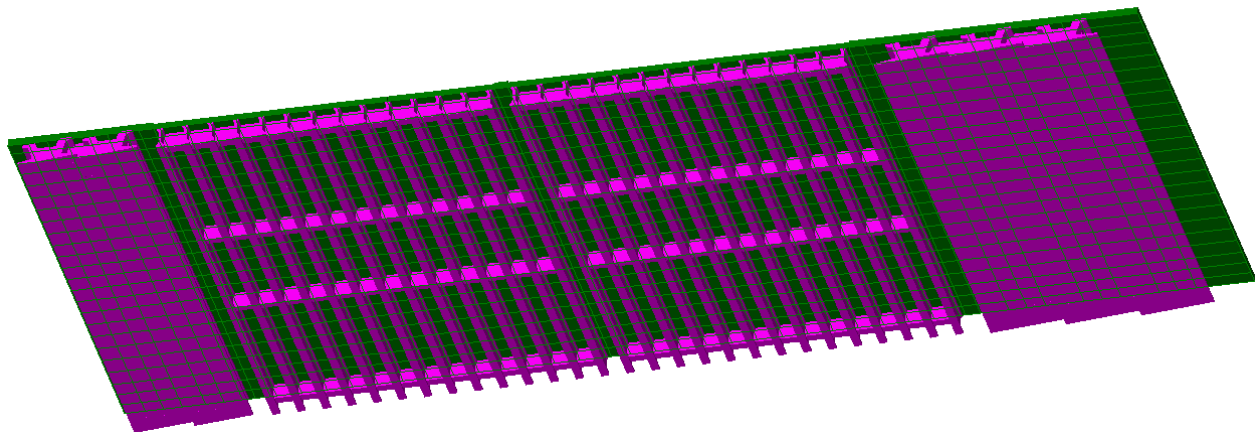
Si evidenzia che, a differenza di quanto avviene nella porzione di impalcato esistente, dove sono presenti traversi in campata ai quali compete la ripartizione dei carichi e la collaborazione tra le travi principali, nella struttura in progetto si prevedono traversi solo in asse appoggi e la ripartizione trasversale è quindi demandata, in toto, alla soletta. La soletta è pure l'unico elemento di cucitura tra l'impalcato esistente e l'allargamento.

In virtù di quanto sopra, si sono individuate sei sezioni di verifica delle sollecitazioni posizionate in metà impalcato in corrispondenza alle aree più sollecitate e in modo da cogliere le sollecitazioni sia in prossimità degli appoggi, sia in campata. La simmetria delle strutture consente di estendere i risultati all'intero impalcato.



Sezioni di verifica

Le figure seguenti riportano le configurazioni dei modelli agli elementi finiti.



Modello agli E.F. – Campata Lcalc= 13.05 m

### 8.2 Carichi e combinazioni di carico

I carichi considerati, le disposizioni sull'impronta delle solette e le combinazioni SLE e SLU sono le medesime descritte nei paragrafi precedenti.

Nel dimensionamento delle armature relative alla porzione di soletta dello sbalzo, a partire dalla connessione con la nuova trave a cassoncino più esterna, si prende in conto anche la sollecitazione flettente indotta dalla eventuale presenza delle barriere FOA.

Tale sollecitazione è stimata secondo quanto di seguito riassunto e viene considerata come addendo aggiuntivo rispetto a quanto determinato attraverso le analisi agli E.F. per la verifica a flessione della sezione di incastro dello sbalzo.

**Azione del vento sulle barriere FOA:**

(DM 14.01.2008\_3.3; circolare esplicativa C3.3.10)

$P_{VENTO}$ (kN/mq)	$H_{FOA}$ (m)	$H_{CALCOLO}$ (m)	$i_{FOA}$ (m)	$M_{BASE}$ (kNm)	$L_{SBALZO\_BO}$ (m)	$L_{SBALZO\_PD}$ (m)
2.20	4	4.135	3	56.42	0.69	1.93

Bologna		Padova	
$L_{DIFF}$ (m)	$M_{VENTO}$ (kNm)	$L_{DIFF}$ (m)	$M_{VENTO}$ (kNm)
1.38	40.86	3.86	14.62

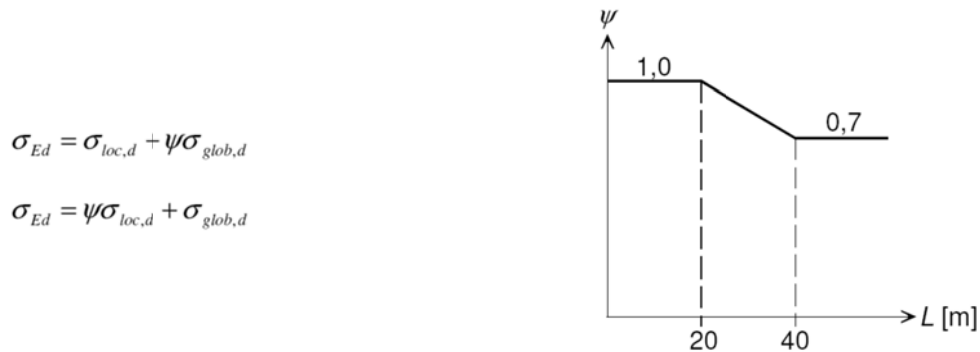
Si assume il vento concomitante alla massima azione da traffico:

$\gamma_{VENTO}$ (-)	$\Psi_0$ (-)	$\Psi_{1,2}$ (-)	Bologna		Padova	
			$M_{SLU\_VENTO}$ (kNm)	$M_{SLE-CARATT\_VENTO}$ (kNm)	$M_{SLU\_VENTO}$ (kNm)	$M_{SLE-CARATT\_VENTO}$ (kNm)
1.5	0.6	0	36.78	24.52	13.16	8.77

### 8.2.1 Effetti locali e globali

Le sollecitazioni considerate derivano dalla combinazione di quelle dedotte mediante lo studio della statica locale e globale (EN 1993-2 Annex E). Si fa riferimento all'eurocodice 3 nel quale si prevede il calcolo di un coefficiente di combinazione  $\psi$  funzione della luce del ponte da applicare alle sollecitazioni locali o globali che andranno così a sommarsi alle restanti.

La relazione che definisce il coefficiente  $\psi$  in funzione della luce della campata è riassunta nella figura seguente.

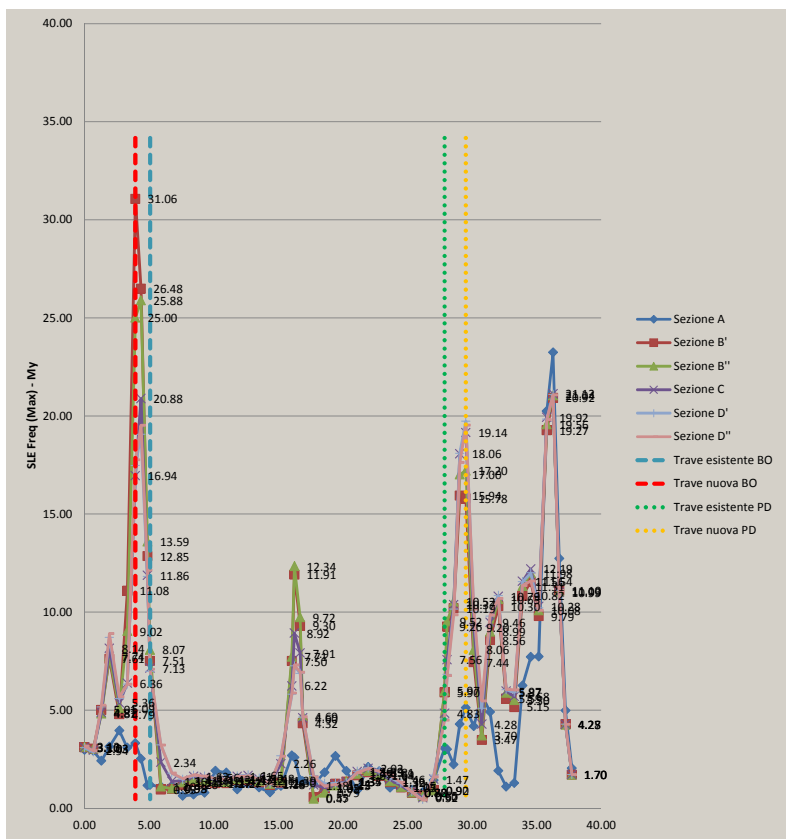
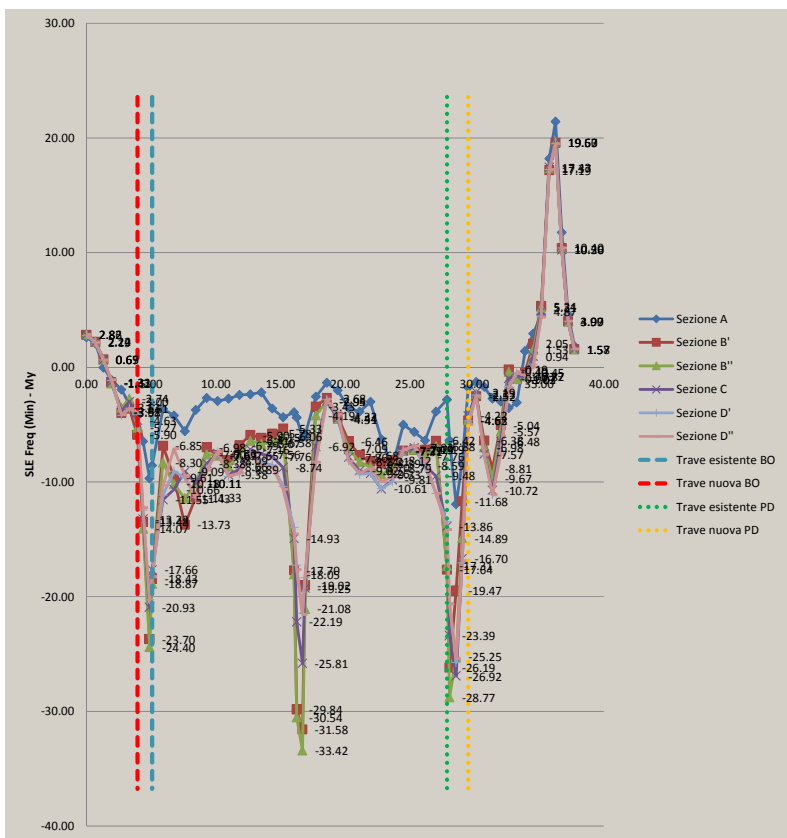


Date le luci in gioco si assume un coefficiente  $\psi$  di combinazione degli effetti unitario.

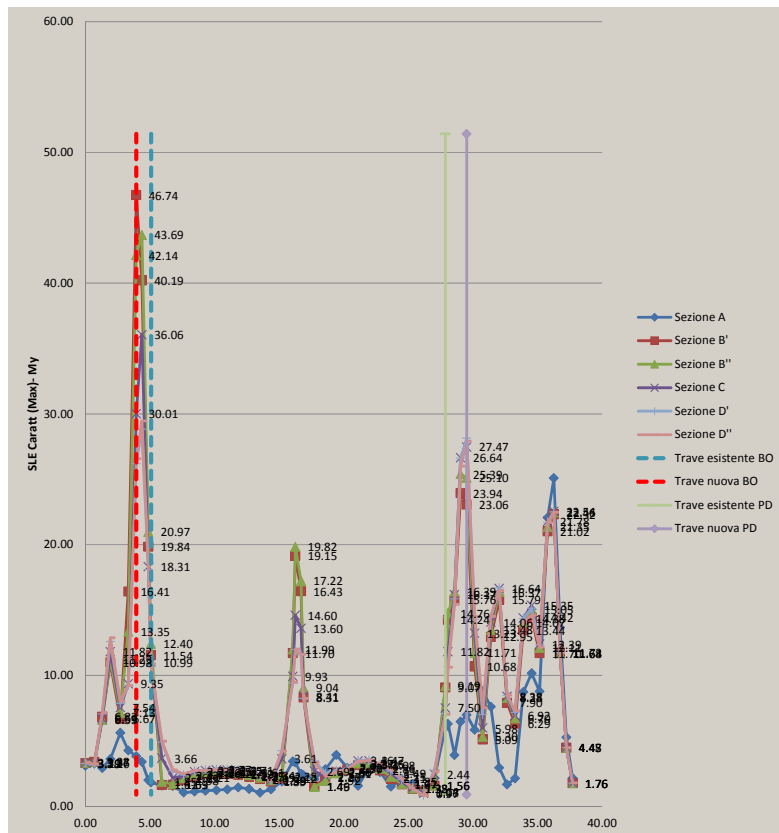
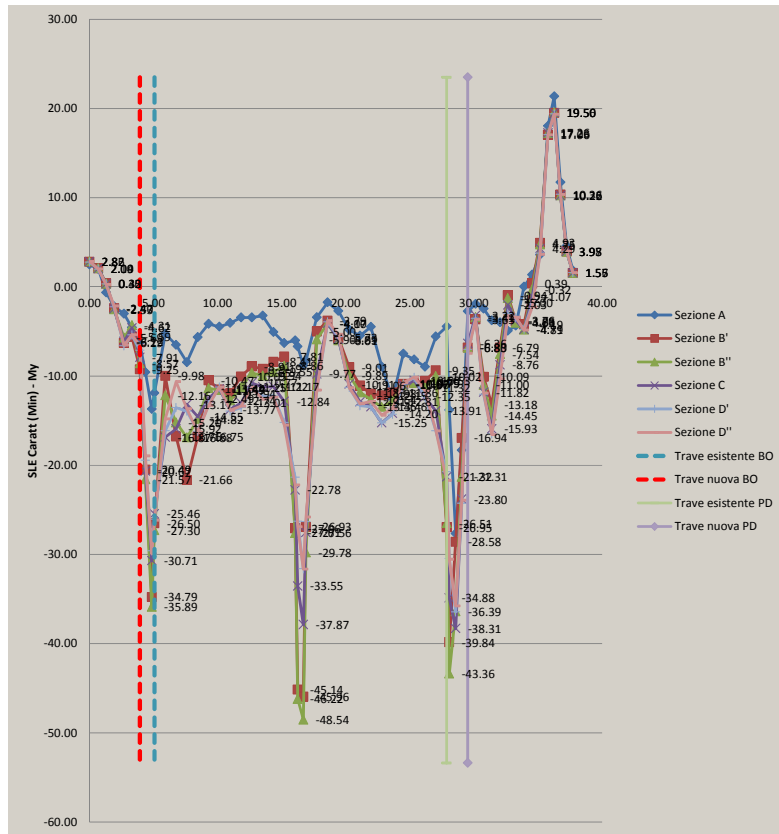
### 8.3 Sollecitazioni

Di seguito si riportano gli involuipi per  $M_{y,max/min}$  (trasversale), e  $S_{y,max/min}$  (trasversale) per i tre S.L. considerati. Le analisi prendono in conto il diverso orientamento delle barre di armatura rispetto all'asse di riferimento dell'azione flettente calcolata con l'analisi numerica.

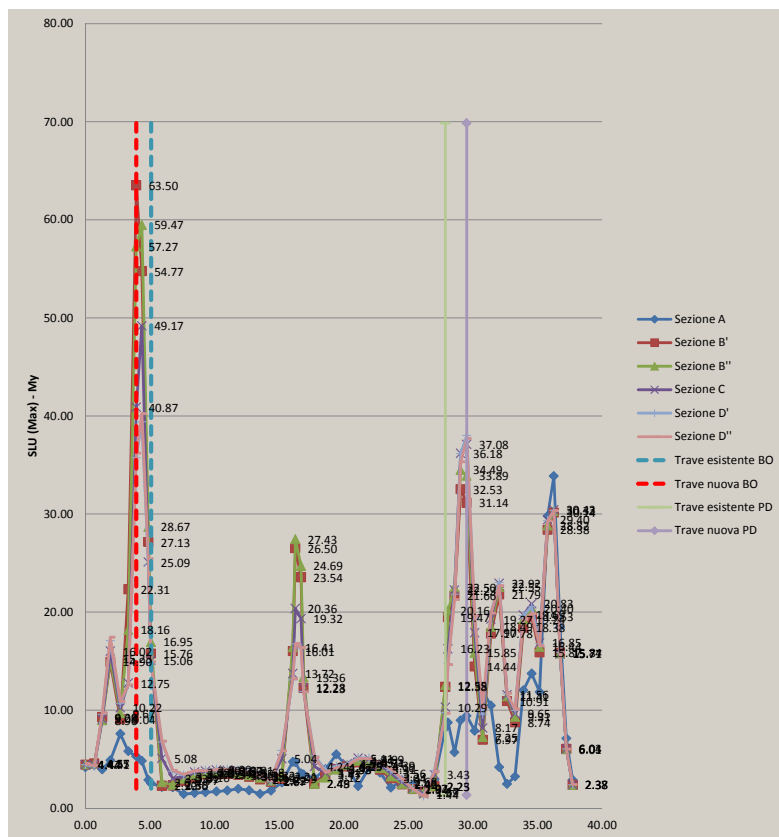
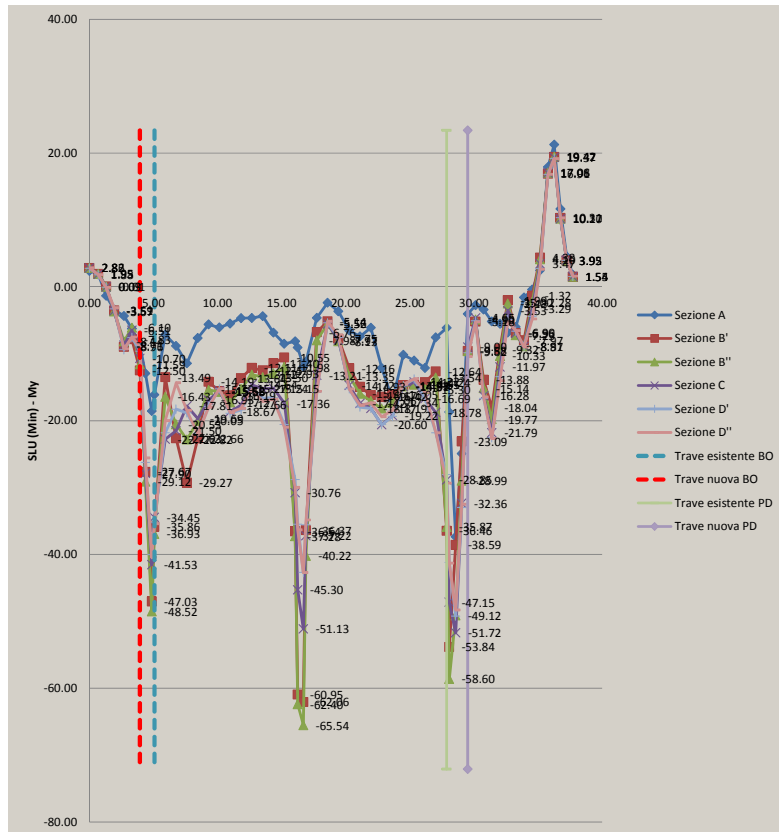
### S.L.E. frequente – momenti trasversali



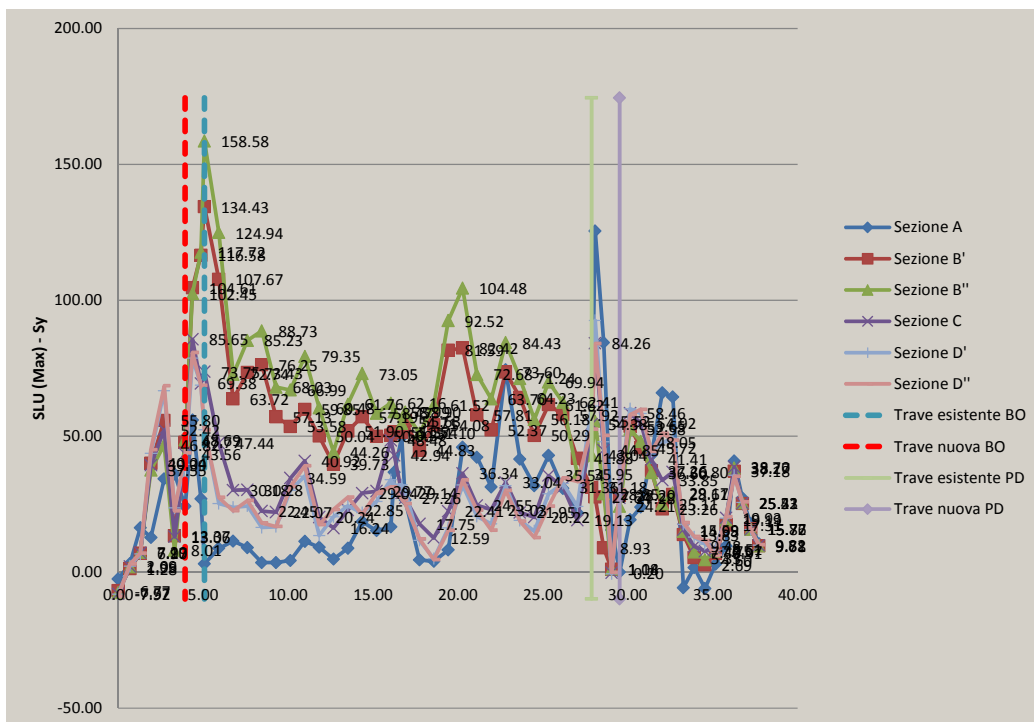
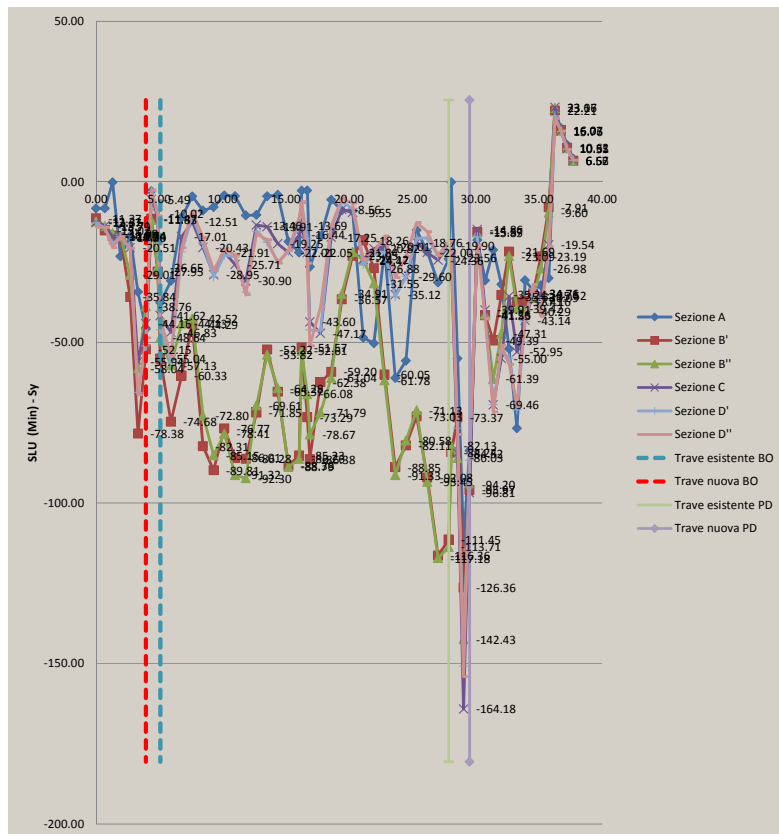
S.L.E. caratteristica – momenti trasversali



S.L.U. caratteristica – momenti trasversali



S.L.U. caratteristica – taglio trasversale



## 8.5 Risultati di verifica della soletta

Di seguito si riassumono in forma sintetica i risultati delle verifiche effettuate.

### 8.5.1 Armature trasversali

Soletta Esistente		
Armatura esistente		Aggiuntiva sup.
Sup	Inf	Sup
(mm)	(mm)	(mm)
Φ 10/33	Φ 10/33	Φ 14/20

Soletta nuova - sutura							
Armatura							
Sez. Sutura		Soletta Sutura		Soletta Nuova		Soletta Sbalzo	
Sup	Inf	Sup	Inf	Sup	Inf	Sup	Inf
(mm)	(mm)	(mm)	(mm)	(mm)	(mm)	(mm)	(mm)
Φ 16/20	Φ 26/33	Φ 20/20	Φ 20/20	Φ 14/20	Φ 14/20	Φ 16/20	Φ 14/20

Di seguito le tabelle riassuntive coi risultati delle verifiche. Le sollecitazioni assunte sono quelle risultate ingegneristicamente significative, al netto di locali picchi indotti dalla modellazione numerica.



8.5.2 Risultati

Sollecitazioni di verifica

		Sollecitazione Max/Min - SLEFreq (Min) - My					
		Minimo					
		Sol. Esistente (kNm/m)	Sez. Sutura (kNm/m)	Soletta Giunzione (kNm/m)	Sol. Nuova (kNm/m)	Sol. Sbalzo BOLOGNA (kNm/m)	Sol. Sbalzo PADOVA (kNm/m)
		-13.73	-33.42	-33.42	-11.14	2.08	1.57
$\sigma_s$	(Mpa)	-	-	130	85	10	7.5
$\sigma_c$	(Mpa)	-	-	4.7	2.2	0.3	0.2
$w_k$	(mm)	-	-	0.1	0	-	-

		Sollecitazione Max/Min - SLEFreq (Max) - My					
		Massimo					
		Sol. Esistente (kNm/m)	Sez. Sutura (kNm/m)	Soletta Giunzione (kNm/m)	Sol. Nuova (kNm/m)	Sol. Sbalzo BOLOGNA (kNm/m)	Sol. Sbalzo PADOVA (kNm/m)
		3.21	12.34	31.06	12.19	3.16	23.22
$\sigma_s$	(Mpa)	-	-	98	74	15	111
$\sigma_c$	(Mpa)	-	-	3.7	1.9	0.45	3.3
$w_k$	(mm)	-	-	0.05	0	-	-

		Sollecitazione Max/Min - SLECaratt (Min) - My					
		Minimo					
		Sol. Esistente (kNm/m)	Sez. Sutura (kNm/m)	Soletta Giunzione (kNm/m)	Sol. Nuova (kNm/m)	Sol. Sbalzo BOLOGNA (kNm/m)	Sol. Sbalzo PADOVA (kNm/m)
		-21.66	-48.54	-48.54	-16.57	-22.53	-7.22
$\sigma_s$	(Mpa)	-	-	189	127	173	55
$\sigma_c$	(Mpa)	-	-	6.9	3.3	4.4	1.4
$w_k$	(mm)	-	-	-	-	-	-

		Sollecitazione Max/Min - SLECaratt (Max) - My					
		Massimo					
		Sol. Esistente (kNm/m)	Sez. Sutura (kNm/m)	Soletta Giunzione (kNm/m)	Sol. Nuova (kNm/m)	Sol. Sbalzo BOLOGNA (kNm/m)	Sol. Sbalzo PADOVA (kNm/m)
		4.96	19.82	46.74	16.70	27.89	33.86
$\sigma_s$	(Mpa)	-	-	148	101	133	161
$\sigma_c$	(Mpa)	-	-	5.5	2.6	3.9	4.8
$w_k$	(mm)	-	-	-	-	-	-

		Sollecitazione Max/Min - SLU (Min) - My					
		Minimo					
		Sol. Esistente (kNm/m)	Sez. Sutura (kNm/m)	Soletta Giunzione (kNm/m)	Sol. Nuova (kNm/m)	Sol. Sbalzo BOLOGNA (kNm/m)	Sol. Sbalzo PADOVA (kNm/m)
		-29.27 *	-65.54	-65.54	-22.68	-34.96	-11.62
c.s.	(-)	1.02	1.09	1.57	2.48	1.62	4.87

\* Si considera la sollecitazione assiale concomitante

		Sollecitazione Max/Min - SLU (Max) - My					
		Massimo					
		Sol. Esistente (kNm/m)	Sez. Sutura (kNm/m)	Soletta Giunzione (kNm/m)	Sol. Nuova (kNm/m)	Sol. Sbalzo BOLOGNA (kNm/m)	Sol. Sbalzo PADOVA (kNm/m)
		6.85	27.43	63.50	23.01	41.33	47.02
c.s.	(-)	8.84	2.58	2.22	3.5	2.37	2.09

Sollecitazione Max/Min - SLU (Min) - Sy						
Minimo						
Sol. Esistente (kNm/m)	Sez. Sutura (kNm/m)	Soletta Giunzione (kNm/m)	Sol. Nuova (kNm/m)	Sol. Sbalzo BOLOGNA (kNm/m)	Sol. Sbalzo PADOVA (kNm/m)	
-117.18	-75 **	-140 **	-78.38	-14.36	-29.94	
c.s. (-)	1.41	1.02	1.55	8.06	4.03	

\*\* Si considera la sollecitazione mediata localmente, il valore estratto è di picco e non significativo

Sollecitazione Max/Min - SLU (Max) - Sy						
Massimo						
Sol. Esistente (kNm/m)	Sez. Sutura (kNm/m)	Soletta Giunzione (kNm/m)	Sol. Nuova (kNm/m)	Sol. Sbalzo BOLOGNA (kNm/m)	Sol. Sbalzo PADOVA (kNm/m)	
124.94	-75 **	-140 **	68.52	3.15	40.85	
c.s. (-)	1.41	1.02	1.78	-	2.95	

\*\* Si considera la sollecitazione mediata localmente, il valore estratto è di picco e non significativo

### 9. Azioni sugli appoggi

Di seguito i risultati ottenuti in termini di componenti verticali massime agenti sugli appoggi.

Come anticipato nei paragrafi precedenti, l'analisi presente indaga il solo comportamento statico dell'impalcato e, di conseguenza, consente di ottenere le informazioni di seguito riassunte per il dimensionamento degli appoggi.

Le informazioni complementari in termini di azioni orizzontali statiche e sismiche (si ricorda che è prevista la realizzazione di appositi dispositivi di ritenuta sismica) e di spostamenti sono dettagliate nelle relazioni dedicate al progetto delle sottostrutture a cui si rimanda.

**Azioni verticali massime agenti sugli appoggi:**

		Fz (Max)				
		Nodo (-)	SLECaratt-Reaz (kN)	SLEFreq-Reaz (kN)	SLU-Reaz (kN)	SLUFreq-Reaz (kN)
Imp. Nuovo	(Padova)	126	971	820	1311	1107
		151	799	696	1079	940
		236	720	560	975	759
		261	581	454	786	616
		346	966	762	1305	1029
		371	1090	854	1471	1152
Impalcato esistente		477	646	281	871	379
		522	398	306	537	413
		526	307	246	414	333
		574	109	89	147	120
		579	311	140	420	189
		627	245	203	331	274
		632	494	375	667	506
		680	85	71	115	96
		685	266	197	359	266
		733	242	199	326	268
		738	434	341	586	460
		786	144	117	194	158
		791	260	324	351	437
		839	258	205	348	277
		844	176	138	238	186
		892	305	243	412	328
		897	599	478	808	645
		945	165	129	223	174
		950	120	101	162	136
		998	304	249	410	336
		1003	214	186	289	251
		1051	92	80	125	109
		1056	71	64	96	87
		1104	207	180	280	243
	1109	282	230	380	311	
	1157	158	130	213	175	
	1162	301	233	406	315	
	1210	566	424	764	573	

		Fz (Max)			
Nodo (-)		SLECaratt-Reaz (kN)	SLEFreq-Reaz (kN)	SLU-Reaz (kN)	SLUFreq-Reaz (kN)
Impalcato esistente	1265	255	206	344	278
	1310	353	264	477	357
	1314	306	232	413	314
	1362	374	294	505	397
	1367	318	257	429	347
	1415	515	382	695	516
	1420	114	225	154	304
	1468	363	289	491	390
	1473	243	278	329	375
	1521	174	136	235	183
	1526	173	358	233	484
	1574	259	204	350	275
	1579	117	161	158	217
	1627	270	219	365	296
	1632	266	216	359	292
	1680	99	78	133	105
	1685	90	74	122	99
	1733	261	210	352	284
	1738	371	285	501	385
	1786	94	79	126	107
	1791	114	95	154	128
	1839	241	199	325	269
	1844	361	275	487	372
	1892	92	77	124	104
1897	174	141	235	190	
1945	243	203	329	274	
1950	364	283	492	382	
1998	403	311	544	419	
Imp. Nuovo (Bologna)	2078	842	648	1137	875
	2103	833	638	1124	861
	2161	445	412	600	557
	2186	493	449	666	607
<b>Massima Azione verticale Impalcato nuovo</b>					
		SLECaratt-Reaz (kN)	SLEFreq-Reaz (kN)	SLU-Reaz (kN)	SLUFreq-Reaz (kN)
		<b>1090</b>	<b>854</b>	<b>1471</b>	<b>1152</b>
<b>Massima Azione verticale Impalcato esistente</b>					
		SLECaratt-Reaz (kN)	SLEFreq-Reaz (kN)	SLU-Reaz (kN)	SLUFreq-Reaz (kN)
		<b>646</b>	<b>478</b>	<b>871</b>	<b>645</b>