



Società Autostrada Tirrenica p.A.

GRUPPO AUTOSTRADALE PER L'ITALIA S.p.A.

AUTOSTRADA (A12) : ROSIGNANO – CIVITAVECCHIA

LOTTO 5A

TRATTO: ANSEDONIA – PESCIA ROMANA

PROGETTO DEFINITIVO

**INFRASTRUTTURA STRATEGICA DI PREMINENTE INTERESSE
NAZIONALE LE CUI PROCEDURE DI APPROVAZIONE SONO REGOLATE
DALL' ART. 161 DEL D.LGS. 163/2006**

VIABILITA' INTERFERITE

**OPERE D'ARTE MAGGIORI
VIADOTTI**

RELAZIONE DESCRITTIVA

IL RESPONSABILE PROGETTAZIONE SPECIALISTICA Ing. Guido Furlanetto Ord. Ingg. Milano N.10984 RESPONSABILE UFFICIO STR	IL RESPONSABILE INTEGRAZIONE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE Ing. Alessandro Alfì Ord. Ingg. Milano N. 20015 COORDINATORE GENERALE APS	IL DIRETTORE TECNICO Ing. Maurizio Torresi Ord. Ingg. Milano N. 16492 RESPONSABILE DIREZIONE SVILUPPO INFRASTRUTTURE
---	--	---

RIFERIMENTO ELABORATO					DATA:	REVISIONE		
-	DIRETTORIO			FILE		FEBBRAIO 2011	n.	data
	codice	commessa	N.Prog.	unita'	n. progressivo			
-	1	2	12	14	03	STR 100	-	-
						SCALA:		

 ingegneria europea	ELABORAZIONE GRAFICA A CURA DI :	
	ELABORAZIONE PROGETTUALE A CURA DI :	Ing. Barbara Pietropaoli – O.I. L'Aquila N. 2347
CONSULENZA A CURA DI :	IL RESPONSABILE UFFICIO/UNITA'	Ing. Guido Furlanetto O.I. Milano N.10984

RESPONSABILE DI COMMESSA Ing. Giambattista Brancaccio Ord. Ingg. Roma N. 15710 COORDINATORE OPERATIVO DI PROGETTO	VISTO DEL COMMITTENTE 	VISTO DEL CONCEDENTE 
--	---	--

Sommario

1.	RIQUALIFICA VIADOTTO SUL FIUME CHIARONE	2
----	---	---

1. RIQUALIFICA VIADOTTO SUL FIUME CHIARONE

Il tracciato della nuova Autostrada A12, nel tratto in esame si trova in variante all'attuale SSn.1 Aurelia, pertanto il Viadotto sul Fiume Chiarone, progr. Km SS1 123+000, verrà utilizzato per la viabilità locale, così da non essere modificato strutturalmente, ma solo risanato, eseguendo quindi interventi di tipo locale (di seguito descritti).

L'opera è situata a confine tra la regione Lazio e Toscana, ed è costituita da un'unica carreggiata, di larghezza trasversale pari a 19.62m compresi i cordoli, e da tre campate semplicemente appoggiate di luce 22.00m circa.

L'impalcato è realizzato a graticcio con 20 travi prefabbricate tipo "SCAC" in c.a.p., di altezza pari a 1.10m circa poste ad interasse di 0.90m circa.

Le travi sono rese solidali tra di loro attraverso n°5 traversi in c.a. ordinario (2 di testata e 3 intermedi) e dalla soletta collaborante di spessore 20cm.

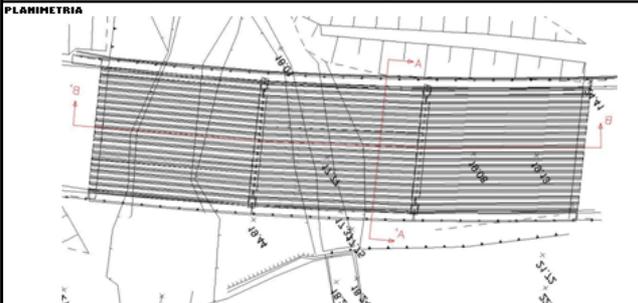
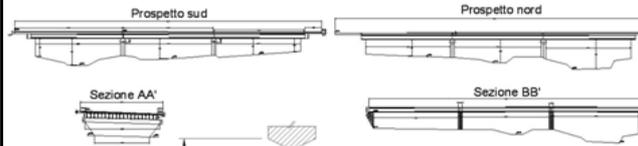
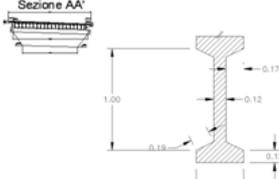
Gli apparecchi di appoggio risultano non ispezionabili, presumibilmente risultano essere in neoprene.

Le pile sono a setto in c.a., con forma di trapezio rovescio e le spalle sono anch'esse a setto in c.a..

La nuova viabilità locale, da progetto, sarà costituita da una carreggiata di larghezza pari a 7.00m, con una corsia per senso di marcia e due cordoli laterali da 70 cm, di conseguenza solo una parte dell'impalcato attuale verrà utilizzato per il transito dei veicoli, riducendo così il traffico al di sopra dell'opera stessa.

Per tutti i viadotti della tratta del lotto 5a non è presente documentazione contabile (disegni e relazioni di calcolo dell'esistente), ma risultano disponibili dei rilievi topografici (schede e disegni georeferenziati) e di ispezione visiva (schede con valutazione dell'opera nello stato attuale) eseguiti appositamente per il progetto in esame.

Pertanto le ipotesi progettuali assunte saranno soggette a riscontro mediante ulteriori indagini sulle opere da effettuarsi in una fase successiva.

spea ingegneria autostrade europea		AUTOSTRADA (A12) GENOVA - ROMA TRATTO ROSIGNANO - CIVITAVECCHIA Progetto definitivo Lotti 4 - 5 - 6	
N° Scheda:	Ril. File:	SCHEDA OPERA D'ARTE	
Tipologia di opera:		VIADOTTO	Data compilazione: aprile-10
Materiale usato per la costruzione:		CEMENTO ARMATO	Correzione: NORD - SUD
Stato dell'opera:		FOTOGRAFIA	
Esatta	Diretta	Cattiva	Passiva
PLANIMETRIA 		LATO SUD 	
PROSPETTO Prospetto sud Prospetto nord 		LATO NORD 	
Sezione AA' 		Sezione BB' 	
NOTA DI VERIFICA SULLA CORRISPONDENZA TRA IL RILIEVO DELL'OPERA E L'AS B <p style="text-align: center;">CONFORME</p>			

Esempio di scheda da rilievo

DIFETTI RICONTRATI

Le zone di appoggio sulle pile e sulle spalle risultano interessate da difetti connessi dal malfunzionamento dei sistemi di drenaggio delle acque meteoriche dall'impalcato: pertanto, le testate delle travi, l'intradosso delle solette a sbalzo, i traversi di testata e le zone più esposte di spalle e pile risultano interessati dal percolamento delle acque e presentano i seguenti difetti: umidità ristagnante con formazione di muschi, dilavamento del calcestruzzo, distacco del copriferro, armature esposte e corrose; particolarmente rilevante è il degrado delle zone di estremità delle pile.



Pila: armatura scoperta, percolamento acque



Spalla: armatura scoperta, percolamento acque

LAVORI DI RIPRISTINO PREVISTI IN PROGETTO

Impalcati

- smontaggio delle barriere di sicurezza;

Progetto Definitivo - Tratto Ansedonia - Pescia Romana

- sollevamento degli impalcati tampone e sostituzione degli apparecchi di appoggio con appoggi in neoprene;
- intervento di ripristino delle sole superfici che presentano armatura scoperta, ossia:

IMPALCATO: travi esterne e sbalzi in prossimità dei giunti: asportazione del calcestruzzo ammalorato mediante idrodemolizione per uno spessore medio di 3cm e ripristino con malta cementizia, premiscelata, tissotropica e fibrorinforzata, tipo "MT1", spessore medio 3cm;
- rimozione della pavimentazione e posa in opera di un manto impermeabile sull'estradosso delle solette;
- sostituzione dei giunti trasversali e posa in opera di nuovi ed efficienti sistemi di drenaggio delle acque meteoriche;
- posa in opera delle pavimentazione;
- rifacimento dei cordoli adeguamento alle sezioni stradali di progetto;
- posa in opera delle barriere di sicurezza metalliche bordo ponte;
- rinforzo delle travi con lamine in fibra di carbonio.

Pile e spalle

- intervento di ripristino delle sole superfici che presentano armatura scoperta, ossia:

PILE: asportazione del calcestruzzo ammalorato mediante idrodemolizione per uno spessore medio di 5cm e ripristino con malta cementizia, premiscelata, tissotropica e fibrorinforzata, tipo "MT1", spessore medio 5cm;

SPALLE: asportazione del calcestruzzo ammalorato mediante idrodemolizione per uno spessore medio di 5cm e ripristino con malta cementizia, premiscelata, tissotropica e fibrorinforzata, tipo "MT1", spessore medio 5cm.