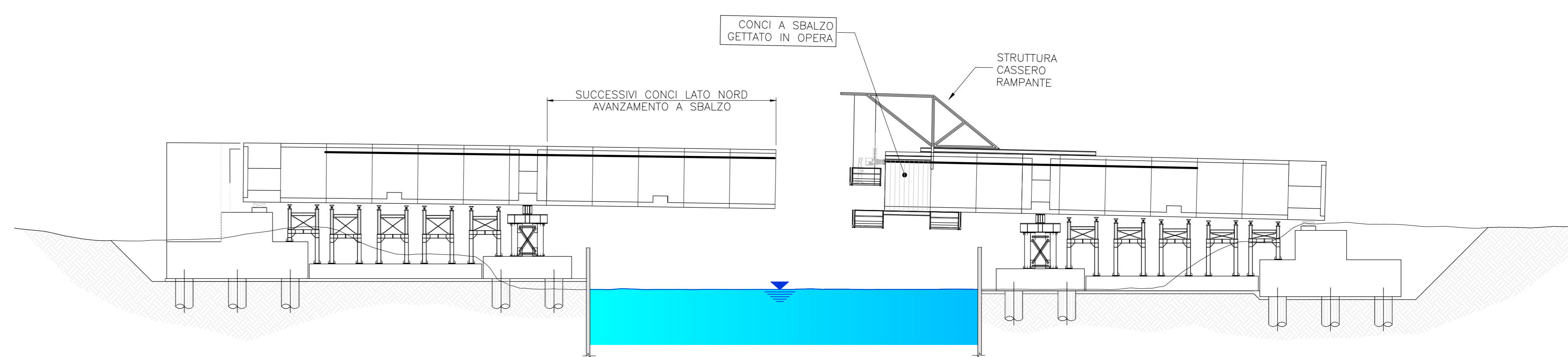
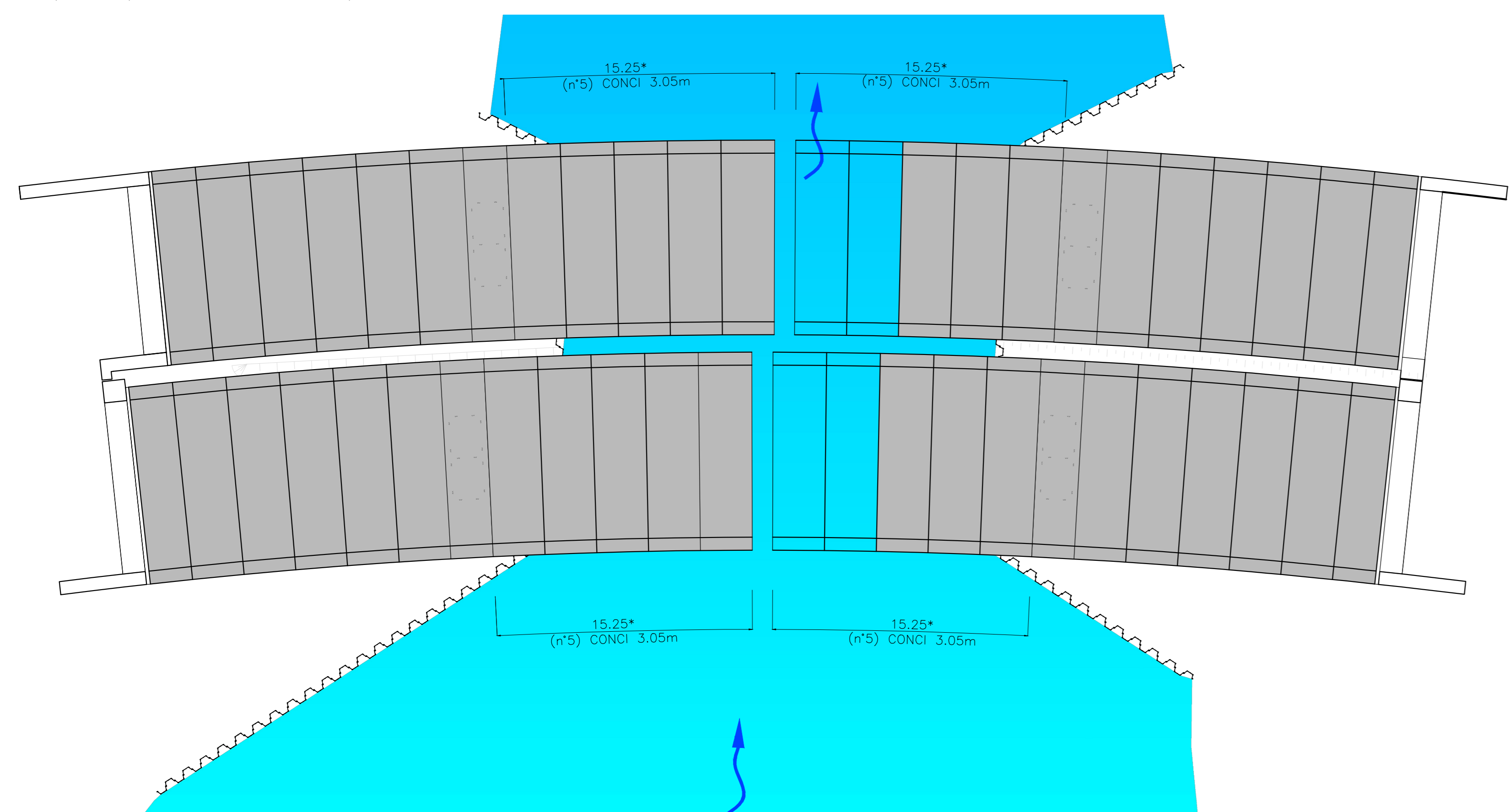


FASE 4

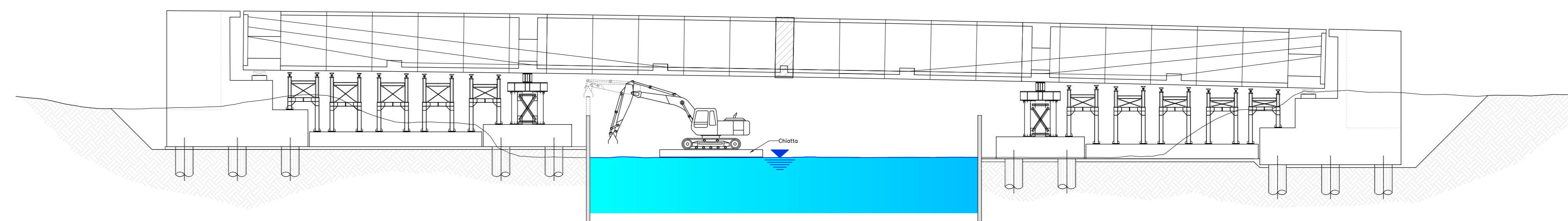
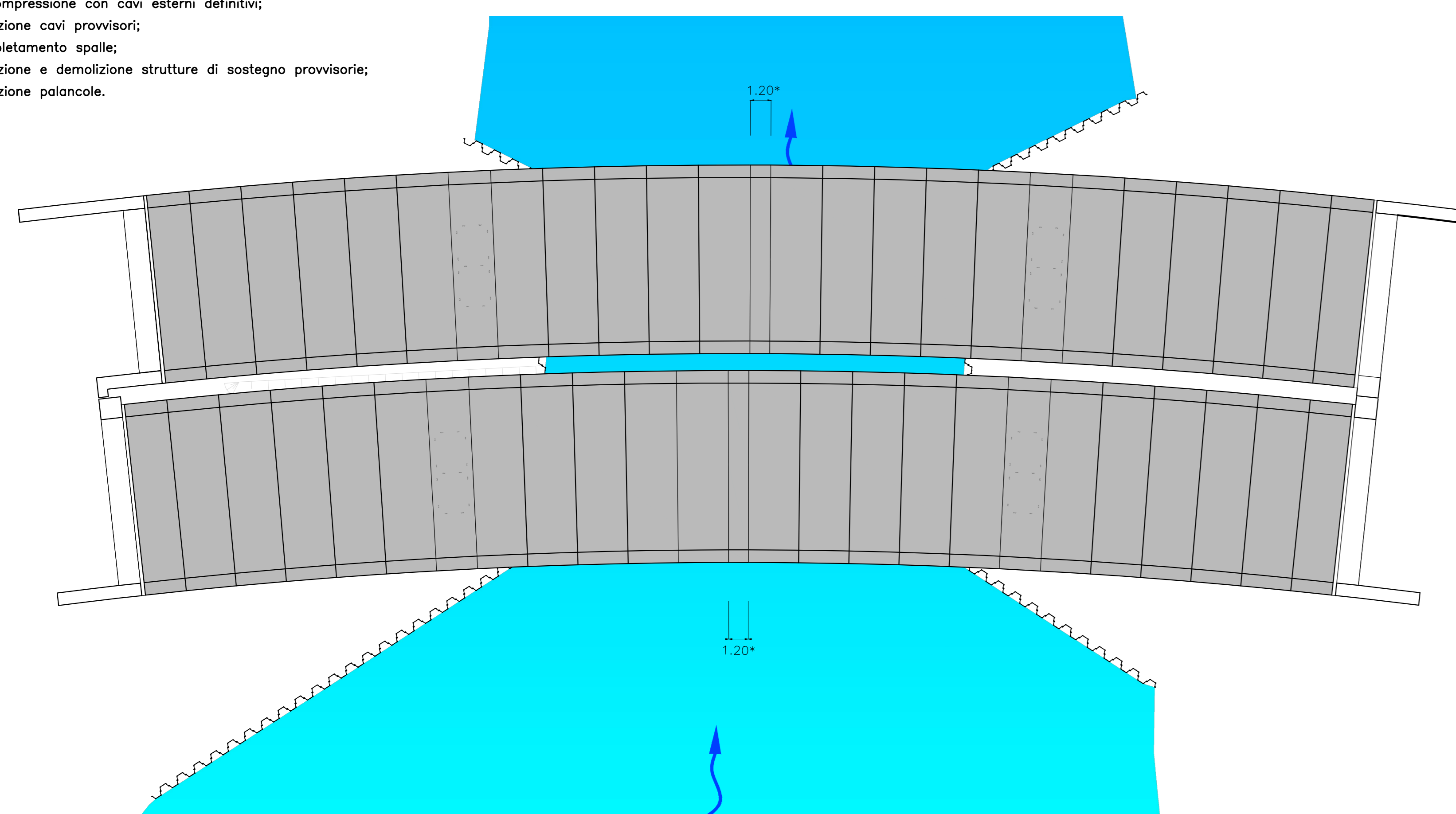
- a. Getto conci con avanzamento a sbalzo e impiego di cassero rampante;
- b. Precompressione provvisoria con cavi esterni superiori.



NOTA: IN PROSSIMITÀ DELLE SPALLE DEVE ESSERE PREVISTO UN SISTEMA DI CONTRASTO TALE DA ASSORBIRE UNA FORZA DI SOLLEVAMENTO NON INFERIORE A 250 kN/SPALLA.

FASE 1

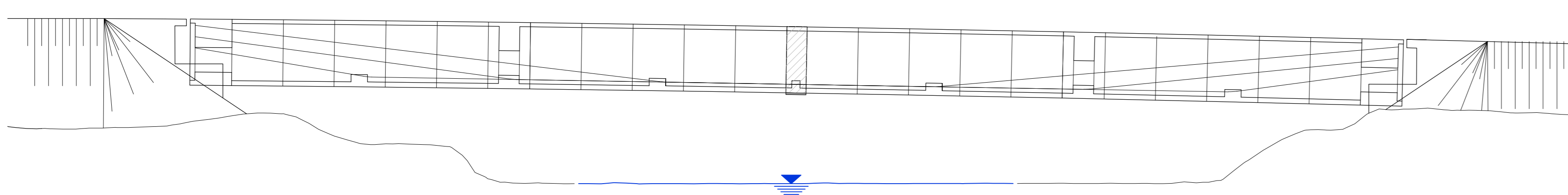
- a. Ingegnatura e getto conchio di chiave;
- b. Precompressione con cavi esterni definitivi;
- c. Rimozione cavi provvisori;
- d. Completamento spalle;
- e. Rimozione e demolizione strutture di sostegno provvisorie;
- f. Rimozione palancole.



NOTA: PREVEDERE RIMOZIONE DELLE PALANCOLE SOTTO IMPALCATO MEDIANTE TAGLIO CON FRAMMA MANUALE OGNI 2 METRI DI ESTRAZIONE COSÌ DA NON INTERFERIRE CON L'IMPALCATO DEL VIAD.

FASE 6

- a. Sistemazione alveo;
- b. Finiture impalcato.



MONITORAGGIO STRUTTURALE PER IL CONTROLLO DEI CAVI DI PRECOMPRESSIONE ESTERNA

- N.4 cavi per carreggiata saranno strumentati con celle di carico poste in corrispondenza delle testate morte per il controllo del tiro durante le fasi costruttive e la vita utile di progetto;
- Il sistema prevede l'installazione delle celle di carico, la fornitura ed il collegamento ad una centralina di acquisizione, un pannello fotovoltaico con batteria tampone e router internet 4G per la trasmissione dei dati in remoto.
- Le celle di carico idrauliche avranno un portata di 6000 kN.
- Le celle di carico toroidali di tipo idraulico sono composte da un corpo in acciaio inox di forma toroidale al cui interno è ricavata una camera di pressione; la camera di pressione viene riempita sotto vuoto con olio disaerato. Un manometro Bourdon con scala in KN consente la misura diretta del carico. È previsto un trasduttore di pressione elettrico in luogo del manometro classico per automatizzare la misura trasmettendo i dati in remoto per il monitoraggio durante la vita utile.



Cella di carico tipo

SOSTITUIBILITÀ DEI CAVI DI PRECOMPRESSIONE

- È previsto un sistema di precompressione a cavi aderenti sostituibili.



S.S. 398 "Via Val di Cornia"
Bretella di collegamento tra l'Autostrada Tirrenica A12 e il Porto di Piombino
LOTTO 1 - Svincolo di Geodetica-Gagno

PROGETTO ESECUTIVO

cod. FI2

PROGETTAZIONE: **ATI SINTAGMA - GEOG - IERINA**

IL RESPONSABILE DELL'INTEGRAZIONE DELLE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE: Dott. Ing. Nando Granieri

IL GRUPPO DI PROGETTAZIONE: MANDATARIA: **Sintagma** GEOTECHNICAL ICARIA

IL PROGETTISTA: Dott. Ing. N. Granieri, Dott. Ing. D. Caracciolo, Dott. Ing. V. Rotatori, Dott. Ing. S. Scaroni, Dott. Ing. G. Mariani, Dott. Ing. A. Braschi, Dott. Ing. V. Di Gori, Dott. Ing. U. Pizzini, Dott. Ing. F. D'Amico, Dott. Ing. C. Consoni, Dott. Ing. G. Pini, Dott. Ing. G. Sgarbi

IL GEOLOGO: Dott. Ing. L. Scaroni, Dott. Ing. E. Sestini, Dott. Ing. E. Sestini, Dott. Ing. L. Diotti, Dott. Ing. L. Diotti, Dott. Ing. F. Pampaloni, Dott. Ing. F. Berti

IL COORDINATORE PER LA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE: Dott. Ing. Filippo Frattolozzo

IL COORDINATORE PER LA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE: Dott. Ing. Filippo Frattolozzo

PROTOCOLLO DATA MARZO 2019

OPERE D'ARTE MAGGIORI
VIADOTTO CORNIA 2 (ferrovia)
Fasi costruttive - Tav. 2 di 2

CODICE PROGETTO: **DPF112E1801** NOME FILE: **T00-VI02-STR-DC05** REVISIONE: **A** SCALA: **1:200**

PRODOTTO DA: **DPF112E1801** CODICE ELAB: **T00-VI02-STR-DC05**

REVISIONE: **A** DESCRIZIONE: **Emisione** DATA: **12/03/2019** REDATTO: **E.Rizzi** VERIFICATO: **E.Bertolotti** APPROVATO: **N.Granieri**

REV. DESCRIZIONE DATA REDATTO VERIFICATO APPROVATO