

COMMITTENTE:



DIREZIONE INVESTIMENTI
DIREZIONE PROGRAMMI INVESTIMENTI
DIRETTRICE SUD - PROGETTO ADRIATICA

PROGETTAZIONE:



DIREZIONE TECNICA

U.O. OPERE CIVILI E GESTIONE DELLE VARIANTI

PROGETTO DEFINITIVO

Nuova linea Ferrandina - Matera La Martella per il collegamento di Matera con la rete ferroviaria nazionale

MIGLIORAMENTO SISMICO E OPERE DI COMPLETAMENTO DEI VIADOTTI ESISTENTI DELLA LINEA FERRANDINA MATERA

Relazione di calcolo

Analisi con isolamento VI10, VI11, VI07 e VI04

SCALA:

-

COMMESSA LOTTO FASE ENTE TIPO DOC. OPERA/DISCIPLINA Progr. REV.

I A 5 F 0 3 D 0 9 C L V I 1 0 0 0 0 0 2 A

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato	Data
A	Emissione Esecutiva	G. Grimaldi	Mar. 2019	S.Di Spigno	Mar. 2019	F.Gernone	Mar. 2019	A.Vittozzi	Mar. 2019

ITALFERR S.p.A.
U.O. Opere Civili - Gestione delle varianti
Dott. Ing. Angelo Vittozzi
Ordine degli Ingegneri della Provincia di Roma
N° A20788

File: IA5F03D09CLVI0000002A

n. Elab.:

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	Nuova linea Ferrandina – Matera La Martella per il collegamento di Matera con la rete ferroviaria nazionale PROGETTO DEFINITIVO					
	ANALISI CON ISOLAMENTO V110, V111, V107 e V104	COMMESSA IA5F	LOTTO 03	CODIFICA CL	DOCUMENTO VI000002	REV. A

INDICE

1	PREMESSA	3
2	RIFERIMENTI NORMATIVI.....	4
3	MATERIALI ESISTENTI.....	5
4	MODELLAZIONE DELLA STRUTTURA	6
4.1	Impalcato.....	7
4.2	Pile.....	10
4.3	Pulvini.....	10
4.4	Dispositivi di connessione tra impalcato e sottostrutture.....	12
5	ANALISI DELLA STRUTTURA	24
5.1	Analisi sul modello “fisso-mobile”	24
5.1.1	<i>Analisi modale del viadotto nelle condizioni precedenti all’attivazione dell’isolamento</i>	<i>24</i>
5.1.2	<i>Valutazione del gap minimo da assegnare ai dissipatori.....</i>	<i>33</i>
5.1.3	<i>Valutazione delle sollecitazioni sulle sottostrutture al momento della rottura dei fusibili.....</i>	<i>36</i>
5.2	Analisi dinamiche non lineari sul modello “isolato”.....	39
6	RISULTATI E VERIFICHE.....	46
6.1	Verifiche delle sottostrutture per SLV.....	46
6.1.1	<i>Definizione del dominio sostanzialmente elastico di una sezione</i>	<i>46</i>
6.1.2	<i>Verifiche a pressoflessione delle pile pre-rottura dei fusibili.....</i>	<i>48</i>
6.1.3	<i>Verifiche a pressoflessione delle pile post rottura dei fusibili.....</i>	<i>53</i>
6.1.4	<i>Verifiche a pressoflessione dei pali di fondazione delle pile pre-rottura dei fusibili.....</i>	<i>60</i>
6.1.5	<i>Verifiche a pressoflessione dei pali di fondazione delle pile post rottura dei fusibili.....</i>	<i>62</i>
6.1.6	<i>Verifiche a taglio delle pile pre-rottura dei fusibili.....</i>	<i>72</i>
6.1.7	<i>Verifiche a taglio delle pile post rottura dei fusibili.....</i>	<i>73</i>
6.1.8	<i>Verifiche a taglio dei pali di fondazione delle pile pre-rottura dei fusibili.....</i>	<i>75</i>
6.1.9	<i>Verifiche a taglio dei pali di fondazione delle pile post rottura dei fusibili.....</i>	<i>76</i>
6.2	Verifiche dei dispositivi di isolamento allo SLC.....	76
6.3	Verifiche dei giunti allo SLC.....	101

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	Nuova linea Ferrandina – Matera La Martella per il collegamento di Matera con la rete ferroviaria nazionale PROGETTO DEFINITIVO					
	<i>Analisi con isolamento VI10, VI11, VI07 e VI04</i>	COMMESSA IA5F	LOTTO 03	CODIFICA CL	DOCUMENTO VI000002	REV. A

1 PREMESSA

Nella prima parte della presente relazione, sono illustrate le analisi svolte al fine di valutare il comportamento e la risposta sotto azione sismica del viadotto Marchese (VI10) in seguito all'intervento di miglioramento.

Nella seconda parte sono riportate le verifiche dei vari elementi costituenti la struttura esistente e di quelli facenti parte del sistema di isolamento.

Data la ripetitività della tipologia di impalcato e pile e tenuto conto dell'uniformità del valore di a_g lungo tutto lo sviluppo della linea, le analisi con isolamento sono state condotte su un numero significativo di viadotti (5) tale da involuppare tutte le situazioni possibili. In particolare, si è tenuto conto della categoria sismica del terreno, delle altezze delle pile e del tipo di fondazione, del raggio di curvatura del tracciato ed infine della lunghezza del viadotto, elemento quest'ultimo meno significativo.

Nella successiva tabella si riportano le caratteristiche suddette:

	N° CAMP	Hmin	Hmax	Tipo Fond.	Rcurv.	T.Terreno	Analogia calcolo
VI01 BASENTO	40	3,85	11,8	P	800-805	C	1
VI02 CONCHE	1	-	-	P	1200	C	1
VI03 CROCE	6	5,65	7,1	P	oo/RP	C	5
VI04 SINATRA	19	5,4	11,8	P	RP/oo/RP	E	2
VI06 DRAGONE	6	6	7,5	D cons	oo	B	3
VI07 LA CHIESA	5	5,7	7,1	P	oo	E	2
VI09 LA COPETA	20	5,9	15,3	P	900	E	4
VI10 MARCHESE	9	6,9	16,25	P/D cons	oo	E	2
VI11 MIROGALLO	3	7,4	7,9	P	oo	E	2
VI12 RIDOLA	12	6,1	17,3	P	oo/RP	C	5

I risultati riportati nella seguente relazione, riferiti al viadotto VI10 Marchese, si estendono ai viadotti VI04, VI07 e VI11.

	Nuova linea Ferrandina – Matera La Martella per il collegamento di Matera con la rete ferroviaria nazionale PROGETTO DEFINITIVO					
	ANALISI IA5F	LOTTO 03	CODIFICA CL	DOCUMENTO VI000002	REV. A	FOGLIO 4 di 105

Analisi con isolamento VI10, VI11, VI07 e VI04

2 RIFERIMENTI NORMATIVI

- [1] D.M. 17 gennaio 2018 (G.U. 20 febbraio 2018 n. 42) - Aggiornamento delle «Norme tecniche per le costruzioni».
- [2] Circolare 21 Gennaio 2019 n. 7 C.S.I.L.L.P.P. (G.U. n. 35 del 11 febbraio 2019) - Istruzioni per l'applicazione dell'«Aggiornamento delle “Norme tecniche per le costruzioni”» di cui al decreto ministeriale 17 gennaio 2018.
- [3] Linee guida per la valutazione delle caratteristiche meccaniche del calcestruzzo in opera, 2017
- [4] RFI DTC SI PS MA IFS 001 C - Manuale di Progettazione delle Opere Civili - Parte II - Sezione 2 – Ponti e Strutture
- [5] RFI DTC SI CS MA IFS 001 C - Manuale di Progettazione delle Opere Civili - Parte II - Sezione 3 - Corpo Stradale
- [6] Regolamento (UE) N.1299/2014 della Commissione del 18 Novembre 2014 relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per il sottosistema “infrastruttura” del sistema ferroviario dell'Unione europea
- [7] RFI DTC SI SP IFS 001 A – “Capitolato generale tecnico d'appalto delle opere civili”

	<p>Nuova linea Ferrandina – Matera La Martella per il collegamento di Matera con la rete ferroviaria nazionale</p> <p>PROGETTO DEFINITIVO</p>					
<i>Analisi con isolamento VI10, VI11, VI07 e VI04</i>	COMMESSA IA5F	LOTTO 03	CODIFICA CL	DOCUMENTO VI000002	REV. A	FOGLIO 5 di 105

3 MATERIALI ESISTENTI

Si rimanda alla relazione tecnico illustrativa “Materiali, fattore di confidenza e criteri di calcolo”.

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	Nuova linea Ferrandina – Matera La Martella per il collegamento di Matera con la rete ferroviaria nazionale PROGETTO DEFINITIVO					
	ANALISI IA5F	LOTTO 03	CODIFICA CL	DOCUMENTO VI000002	REV. A	FOGLIO 6 di 105

Analisi con isolamento VI10, VI11, VI07 e VI04

4 MODELLAZIONE DELLA STRUTTURA

Le analisi sono state condotte mediante l'ausilio di MIDAS/CIVIL, un software basato sul calcolo F.E.M. (Finite Element Method) prodotto dalla MIDAS Information Technology Co. Ltd.

Sono stati realizzati dei modelli tridimensionali della struttura attraverso elementi “beam” caratterizzati da comportamento lineare. Le non linearità nel modello sono concentrate in corrispondenza dei dispositivi di isolamento.

In particolare, i modelli realizzati sono due:

1. “modello fisso-mobile”: rappresenta la situazione che precede la rottura dei fusibili e, quindi, è caratterizzato dalla presenza di connessioni elastiche tra impalcato e sottostrutture, tali da riprodurre uno schema di appoggi fisso-mobile;
2. “modello isolato”: viene riprodotta la situazione che segue la rottura dei fusibili. Si hanno dunque delle connessioni impalcato-sottostrutture modellate attraverso particolari “link” caratterizzati da comportamento non lineare. Questi rappresentano i dispositivi di isolamento.

In entrambi i modelli i vincoli esterni sono costituiti da incastri perfetti alla base degli elementi che rappresentano le pile, trascurando quindi la deformabilità del sistema terreno-fondazione.

Tale approssimazione è stata possibile a seguito della analisi di sensibilità svolte e riportate nella relazione tecnico-illustrativa IA5F03D09ROVI0000001.

Le spalle sono state modellate con vincoli esterni.

La rigidità dei pulvini e delle pile è definita assumendo totale assenza di fessurazione. Tale assunzione è giustificata dal fatto che le azioni trasferite alle sottostrutture, quando corrispondenti a condizioni sismiche severe, sono abbattute dalla presenza del sistema di isolamento.

Le masse sono considerate concentrate nei nodi del modello. La discretizzazione degli elementi finiti è adeguata alla reale distribuzione delle masse.

	Nuova linea Ferrandina – Matera La Martella per il collegamento di Matera con la rete ferroviaria nazionale PROGETTO DEFINITIVO					
	ANALISI IA5F	LOTTO 03	CODIFICA CL	DOCUMENTO VI000002	REV. A	FOGLIO 7 di 105

Analisi con isolamento VI10, VI11, VI07 e VI04

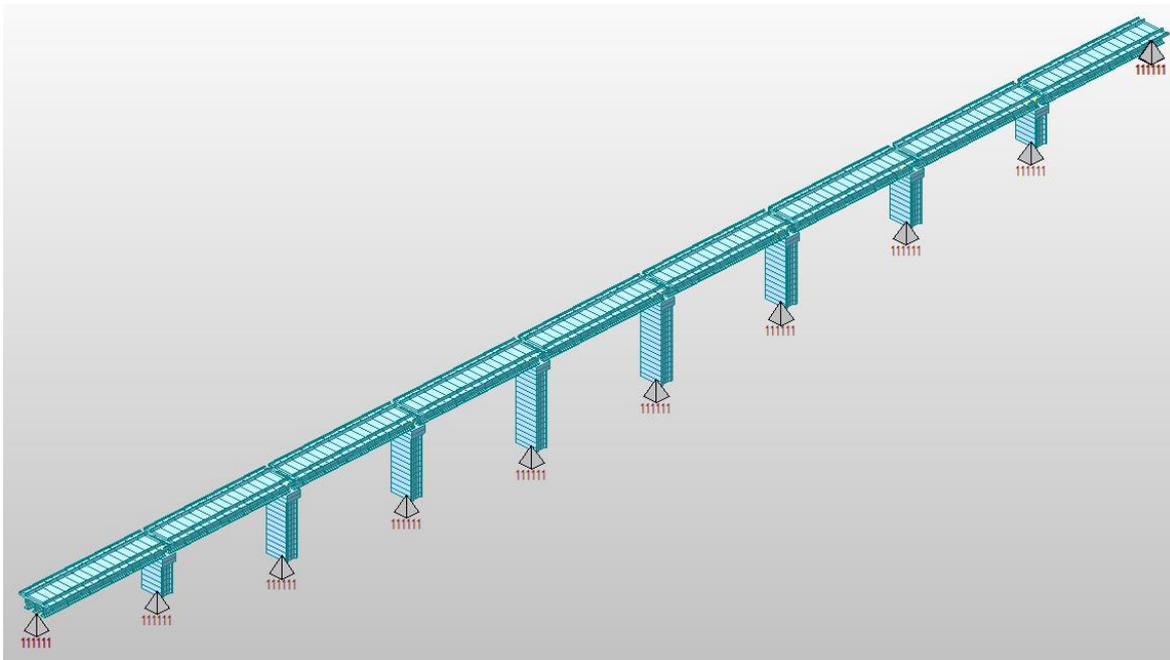


Figura 4.1 – Modello agli elementi finiti del viadotto

4.1 Impalcato

L'impalcato è stato modellato attraverso un unico elemento beam, opportunamente discretizzato, rappresentativo dell'insieme travi più soletta, il quale è stato disposto alla quota del centro delle masse dell'impalcato (a circa 1.84 m dalla testa della pila).

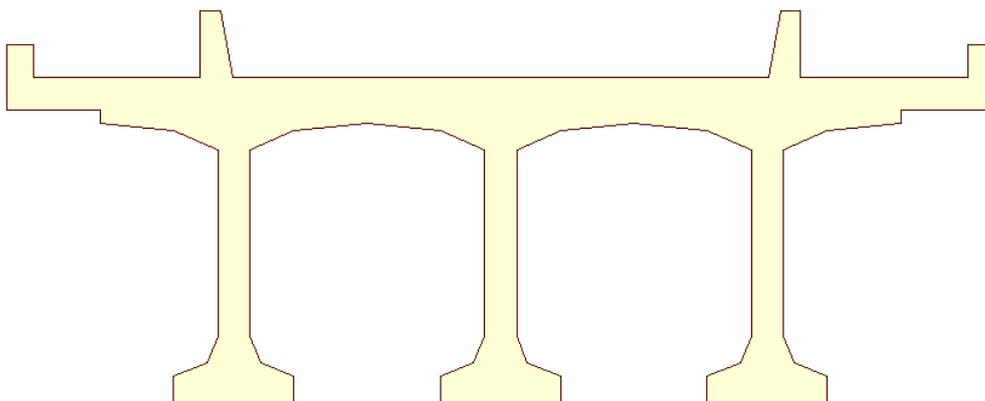


Figura 4.2 – Modellazione dell'impalcato tramite elementi beam unifilari

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	Nuova linea Ferrandina – Matera La Martella per il collegamento di Matera con la rete ferroviaria nazionale PROGETTO DEFINITIVO					
	ANALISI IA5F	LOTTO 03	CODIFICA CL	DOCUMENTO VI0000002	REV. A	FOGLIO 8 di 105

Analisi con isolamento VI10, VI11, VI07 e VI04

Per tener conto della reale distribuzione delle masse, l'elemento "impalcato" è stato connesso attraverso dei vincoli rigidi (realizzati attraverso link elastici di rigidezza molto elevata) a due file di nodi disposte rispettivamente alle quote corrispondenti al centro delle masse dei carichi permanenti portati G2 e a 1.80m dall'asse del ferro (dove si ipotizza il centro di massa del treno). Sulla prima fila di nodi sono stati applicati i carichi concentrati, poi tenuti in conto chiaramente anche come masse, rappresentativi del peso di ballast, armamento, impermeabilizzazione, corrimano e canalette (la massa e il peso di cordoli e muretti sono già tenuti in conto nell'elemento "impalcato"). Sulla seconda fila sono stati applicati dei carichi concentrati per simulare la presenza del treno. Questi sono presi in considerazione, sia in termini di massa che di peso, con un fattore pari a 0.2, come indicato al paragrafo 2.5.1.8.3 della sezione 2 della parte II del Manuale di Progettazione delle Opere Civili (RFI DTC SI PS MA IFS 001 C).

La presenza dei traversi e dei ringrossi delle travi è stata presa in considerazione assegnando dei carichi uniformemente distribuiti lungo gli elementi "impalcato".

Per l'analisi dei carichi si fa riferimento a quanto riportato nelle relazioni originali del progetto.

Nella tabella 4.1 è riportata la disposizione delle masse nel modello.

Nell'immagine 4.3 è riportato un dettaglio di come sono stati collegati i nodi sopra citati agli elementi beam "impalcato".

	m (ton)	z(m) *
impalcato (CA/CAP)	363.1	
traversi + ringrossi	71.9	
cordoli	7.6	
muretti parballast	15.3	
G1 tot	458.0	1.84
ballast + armamento	154.1	3.00
Impermeabilizzazione	67.9	2.60
corrimano/canalette	12.2	2.60
G2 tot	234.3	2.86
Qv, Treno A (0.2)	51.6	5.10

* Quota rispetto a testa pulvino

Tabella 4.1 – Disposizione delle masse lungo l'altezza dell'impalcato

	Nuova linea Ferrandina – Matera La Martella per il collegamento di Matera con la rete ferroviaria nazionale PROGETTO DEFINITIVO					
	ANALISI IA5F	LOTTO 03	CODIFICA CL	DOCUMENTO VI000002	REV. A	FOGLIO 9 di 105

Analisi con isolamento VI10, VI11, VI07 e VI04

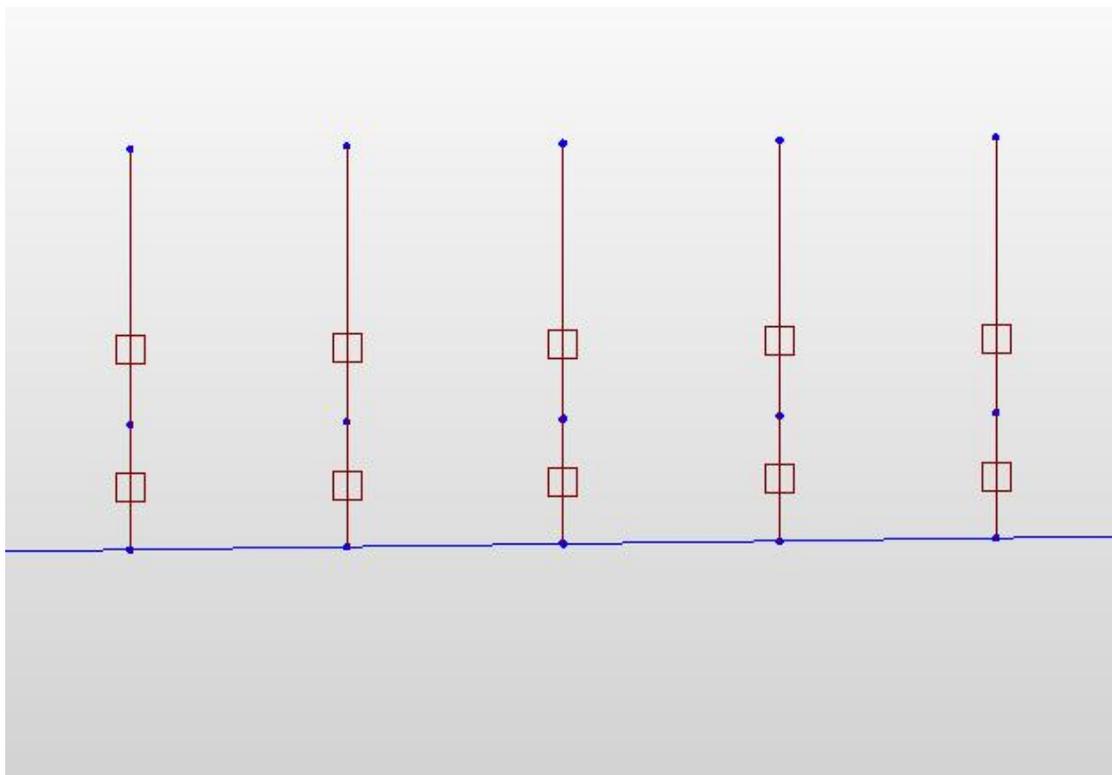


Figura 4.3 – Modellazione della disposizione delle masse lungo l'altezza dell'impalcato

Per collegare l'impalcato, modellato come detto nel suo centro delle masse, ai nodi rappresentativi degli estradossi dei dispositivi di appoggio/isolamento, sono stati utilizzati dei vincoli di tipo cinematico ("Rigid Link"). Questo tipo di vincolo riproduce un comportamento rigido tra i nodi che connette.

A sua volta i nodi corrispondenti agli intradossi di tali apparecchi sono stati connessi alla testa del pulvino tramite gli stessi vincoli cinematici (vedi figura 4.4).

Tra i nodi posti a quota estradosso e intradosso appoggio sono quindi localizzati gli elementi utili a rappresentare i sistemi di isolamento, modellati tramite "Elastic Link" per ciò che riguarda il modello atto a rappresentare la situazione precedente alla rottura dei fusibili o tramite "General Link" per la situazione post-rottura dei fusibili.

Tali elementi sono meglio descritti nei paragrafi seguenti.

	Nuova linea Ferrandina – Matera La Martella per il collegamento di Matera con la rete ferroviaria nazionale PROGETTO DEFINITIVO					
	ANALISI IA5F	LOTTO 03	CODIFICA CL	DOCUMENTO VI000002	REV. A	FOGLIO 10 di 105

Analisi con isolamento VI10, VI11, VI07 e VI04

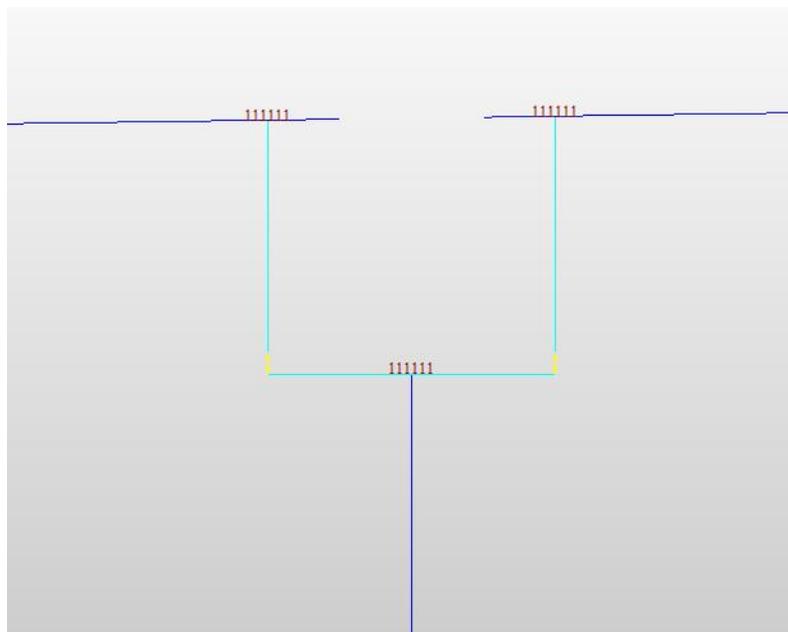


Figura 4.4 – Modellazione del collegamento tra impalcato e sottostrutture

4.2 Pile

Per il viadotto in esame si hanno 8 pile, di altezza variabile tra un minimo di 6.90m a un massimo di 16.25m, caratterizzate tutte dalla stessa sezione trasversale.

Le pile sono modellate tutte con elementi frame, considerando, come specificato precedentemente, totale assenza di fessurazione.

Tutte le pile sono state prolungate di 0.80 m sotto lo spiccatto per tenere in conto della deformabilità del sistema fondazione-terreno. A tale quota è stato applicato il vincolo di incastro.

Alle pile è stato assegnato come materiale un calcestruzzo Rck250, a cui corrisponde un modulo elastico pari a $E = 5700 (Rck)^{0.5} = 28500 \text{ MPa}$ (formulazione da DM96).

Nei modelli sono stati trascurate le incamiciature previste come intervento per le pile più alte.

4.3 Pulvini

Per quanto riguarda la geometria si ha una dimensione in pianta pari a 5.50x3.20 e un'altezza di 1.60m.

I pulvini sono modellati tutti con elementi frame e si considerano anch'essi non fessurati.

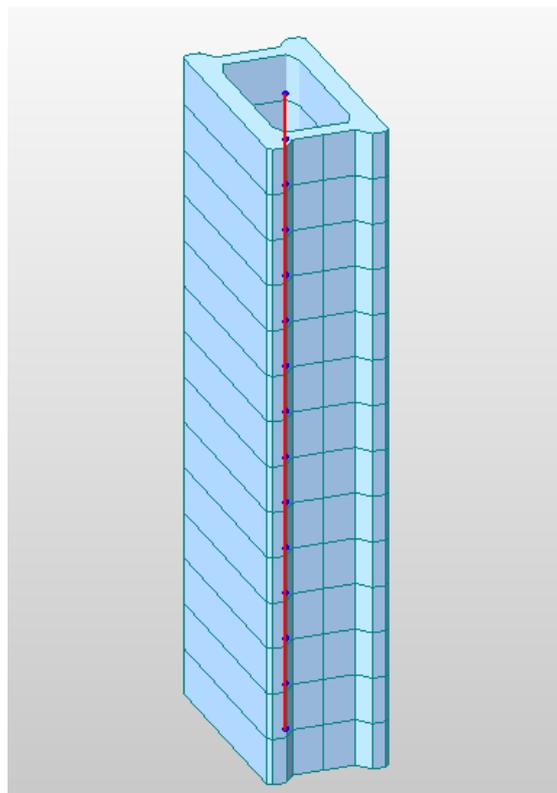


Figura 4.5 – Elemento beam rappresentativo della pila tipo

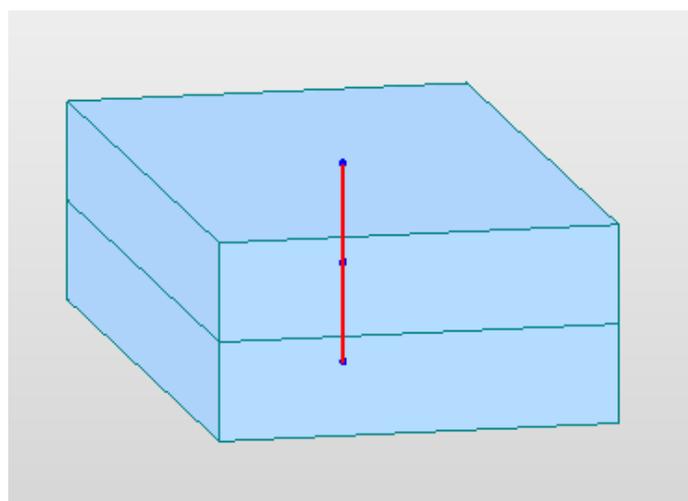


Figura 4.6 – Elemento beam rappresentativo del pulvino

	Nuova linea Ferrandina – Matera La Martella per il collegamento di Matera con la rete ferroviaria nazionale PROGETTO DEFINITIVO					
	COMMESSA IA5F	LOTTO 03	CODIFICA CL	DOCUMENTO VI000002	REV. A	FOGLIO 12 di 105

4.4 Dispositivi di connessione tra impalcato e sottostrutture

I dispositivi di collegamento tra impalcato e sottostrutture sono costituiti da apparecchi d'appoggio in elastomero armato (appoggi cedevoli/isolatori), i quali sono posti in parallelo o a dissipatori con comportamento isteretico, oppure a connettori rigido-fragili di tipo fisso o scorrevole.

Nella figura 4.7 è riportato lo schema di vincolo di progetto della singola campata.



Figura 4.7 – Schema di vincoli impalcato-sottostrutture post operam

I dispositivi 2 e 5 sono costituiti da isolatori/appoggi in elastomero armato posti in parallelo a dei connettori a rottura rispettivamente di tipo fisso e scorrevole. La presenza di questi “fusibili” fa sì che, fino al raggiungimento di una soglia di forza per la quale avviene la rottura a taglio degli stessi, in corrispondenza dell’elemento di connessione n°2 si abbia un comportamento congruente a quello di un appoggio fisso, mentre, in corrispondenza del n°5 si abbia un comportamento congruente a quello di un appoggio unidirezionale longitudinale.

I restanti dispositivi sono ancora costituiti da isolatori/appoggi in elastomero armato, posti però, in tale circostanza, in parallelo a dei dissipatori isteretici a piolo con spostamento iniziale a vuoto. Questo “gap”

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	Nuova linea Ferrandina – Matera La Martella per il collegamento di Matera con la rete ferroviaria nazionale PROGETTO DEFINITIVO					
	ANALISI IA5F	LOTTO 03	CODIFICA CL	DOCUMENTO VI000002	REV. A	FOGLIO 13 di 105

Analisi con isolamento VI10, VI11, VI07 e VI04

interposto tra la testa del piolo e il foro circolare delle piastre ancorate ai pulvini, è necessario ad evitare che i dissipatori entrino in gioco per effetto degli spostamenti causati dalle combinazioni non sismiche. In realtà è sufficiente che tale gap sia presente solo nei dispositivi 4 e 6, così da permettere che, sotto le condizioni appena citate, l'impalcato possa deformarsi come se fosse vincolato alla sottostruttura attraverso un sistema classico del tipo fisso-mobile. Per uniformità si è deciso poi assegnare lo stesso gap anche agli altri dissipatori per riprodurre una situazione omogenea in tutte le direzioni. Il gap assunto risulta pari a 5.0 cm. La valutazione è riportata nel capitolo successivo.

Successivamente alla rottura dei fusibili l'impalcato è quindi vincolato alle sottostrutture attraverso degli appoggi fissi cedevoli/isolatori posti in parallelo a dei dissipatori a piolo con comportamento isteretico e dotati gap.

In sostanza lo schema di appoggi risponde in maniera differente a seconda dell'entità dell'azione:

- A) schema del tipo fisso-mobile per azioni corrispondenti all'esercizio ferroviario, azioni del vento e azioni sismiche di entità contenuta;
- B) schema di vincolo caratterizzato dalla presenza di isolatori elastomerici e di dissipatori elastoplastici a piolo metallico con comportamento di tipo isteretico, per azioni sismiche severe.

Sono stati scelti dei dissipatori a piolo di caratteristiche commerciali, i cui parametri sono esposti nella tabella di seguito.

Nella figura 4.8 è riportati il legame corrispondente al singolo piolo.

Fy (kN)	Fmax (kN)	δ_y (mm)	δ_{max} (mm)	Ke (kN/mm)	Kp (kN/mm)	Kp/Ke -	smorzamento %
90	110	12	100	7.5	0.227	0.0303	44.4

Tabella 4.2 – Caratteristiche meccaniche del dissipatore a piolo

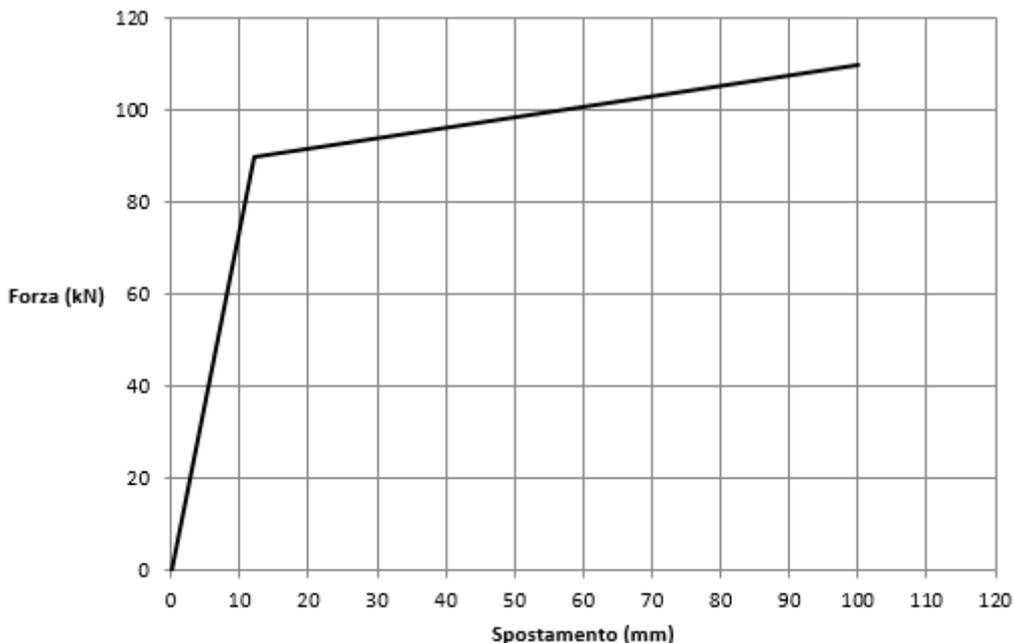


Figura 4.8 – Legame costitutivo del dissipatore a piolo

In particolare è stato inserito un solo dissipatore a piolo per ognuno degli appoggi 1,3,4 e 6.

Il numero di tali elementi è stato scelto in funzione di considerazioni riguardanti le massime sollecitazioni che si vogliono trasmettere alle sottostrutture e in funzione dei massimi spostamenti accettabili dal sistema di isolamento.

Per quanto riguarda gli isolatori elastomerici, sono stati scelti dei dispositivi tipo SI-N 400-75 della FIP. Questi dispositivi, che permettono un massimo spostamento orizzontale pari a 150 mm, sono caratterizzati da un coefficiente di smorzamento viscoso equivalente pari al 10-15%.

Le caratteristiche meccaniche e geometriche sono riportate nella tabella di seguito.

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	Nuova linea Ferrandina – Matera La Martella per il collegamento di Matera con la rete ferroviaria nazionale PROGETTO DEFINITIVO					
	ANALISI IA5F	LOTTO 03	CODIFICA CL	DOCUMENTO VI000002	REV. A	FOGLIO 15 di 105

Analisi con isolamento VI10, VI11, VI07 e VI04

SI-N	V kN	F _{zd} kN	K _e kN/mm	K _v kN/mm	D _g mm	t _e mm	h mm	H mm	Z mm	W kg
SI-N 300/76	550	1780	0.74	602	300	76	152	202	350	92
SI-N 350/75	990	2800	1.03	796	350	75	143	193	400	118
SI-N 400/75	1760	4680	1.34	1216	400	75	143	193	450	153
SI-N 450/78	2410	6530	1.63	1415	450	78	154	204	500	202
SI-N 500/78	3610	9380	2.01	1954	500	78	154	204	550	247
SI-N 550/77	4380	9820	2.47	2296	550	77	147	197	600	287
SI-N 600/80	5380	10310	2.83	2539	600	80	147	197	650	335
SI-N 650/81	6400	10830	3.28	2857	650	81	145	195	700	384
SI-N 700/80	7420	11370	3.85	3272	700	80	151	211	750	508
SI-N 800/80	11470	14990	5.03	4918	800	80	151	211	850	659
SI-N 900/84	14980	21220	6.06	5628	900	84	158	218	950	848
SI-N 1000/84	18230	22590	7.48	6667	1000	84	164	244	1050	1252
SI-N 1100/84	22800	27460	9.05	8890	1100	84	164	244	1150	1509
SI-N 1200/96	24240	28700	9.43	8903	1200	96	176	256	1250	1807

Legenda

V	Carico verticale massimo agente sull'isolatore in presenza di sisma corrispondente allo SLC
F_{zd}	Carico verticale massimo agente sull'isolatore in assenza di sisma (SLU), concomitante con rotazione 0 e spostamento orizzontale 10 mm
K_e	Rigidezza orizzontale equivalente
K_v	Rigidezza verticale
D_g	Diametro elastomero
t_e	Spessore totale gomma
h	Altezza escluse piastre di ancoraggio
H	Altezza totale incluse piastre di ancoraggio
Z	Lato piastre di ancoraggio
W	Peso isolatore escluse zanche

Figura 4.9 – Caratteristiche meccaniche e geometriche di tipologie di isolatori

Con riferimento ai due modelli prima descritti, nel primo dei due la presenza dei fusibili fa sì che il comportamento sia perfettamente congruente a quello di uno schema di appoggi fisso-mobile. I collegamenti sono stati allora realizzati attraverso dei “General Link” tipo “Spring” (elastici lineari). Vista la geometria del modello, il singolo link, interposto tra il pulvino e l’impalcato, rappresenta il comportamento d’insieme dei tre appoggi che si hanno nella realtà.

Per quanto riguarda l’elemento di connessione “lato mobile”, le rigidezze assiali R_{Dx} (3648000 kN/m) e a taglio longitudinale R_{Dz} (4020 kN/m) sono state definite semplicemente considerando la presenza dei 3 dispositivi di appoggio (isolatori elastomerici), i quali lavorano tra loro in parallelo.

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	Nuova linea Ferrandina – Matera La Martella per il collegamento di Matera con la rete ferroviaria nazionale PROGETTO DEFINITIVO					
	ANALISI IA5F	LOTTO 03	CODIFICA CL	DOCUMENTO VI000002	REV. A	FOGLIO 16 di 105

Analisi con isolamento VI10, VI11, VI07 e VI04

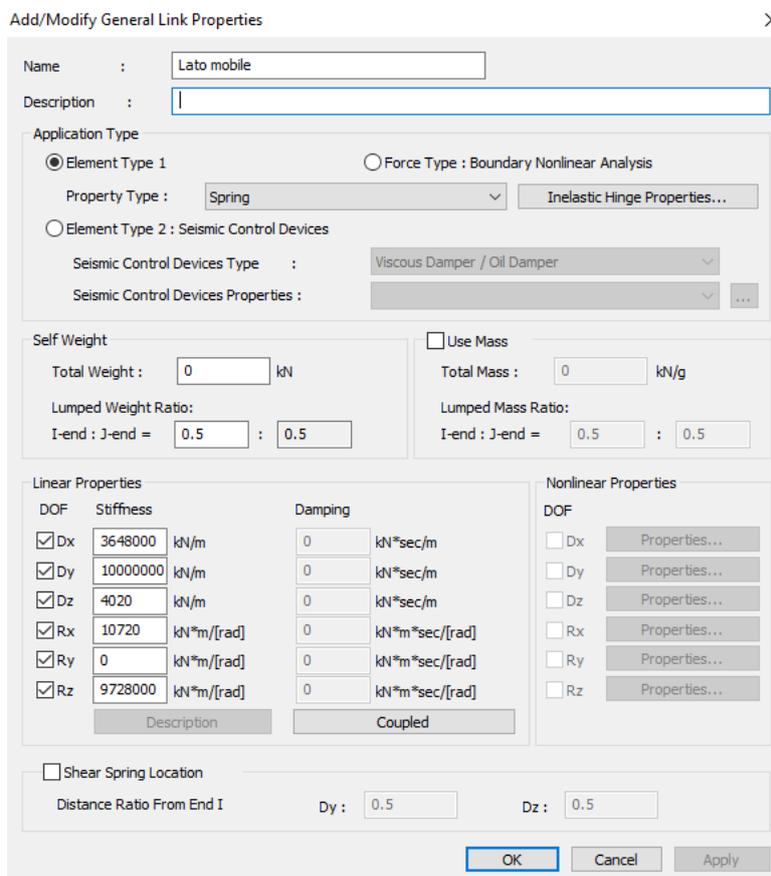


Figura 4.10 – Link per la modellazione degli appoggi lato mobile

La rigidezza torsionale e la rigidezza rotazionale in direzione trasversale all’impalcato sono state assunte considerando che siano date dal solo effetto tira e spingi che forniscono i dispositivi posti sotto le travi esterne. Sono dunque state definite nel seguente modo:

$$R_{,Rx} = \frac{1}{2} i^2 K_{e,IS} = 10720 \text{ kNm/rad}$$

$$R_{,Rz} = \frac{1}{2} i^2 K_{v,IS} = 9728000 \text{ kNm/rad}$$

Dove “i” è l’interasse tra le travi esterne. $K_{e,IS}$ e $K_{v,IS}$ sono rispettivamente le rigidezze orizzontale e verticale del singolo isolatore.

La rigidezza rotazionale in direzione longitudinale è stata assunta pari a zero.

Per rappresentare invece la presenza del fusibile è stata assunta una rigidezza molto elevata per ciò che riguarda la rigidezza traslazionale in direzione trasversale ($R_{,Dy} = 10^8 \text{ kN/m}$).

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	Nuova linea Ferrandina – Matera La Martella per il collegamento di Matera con la rete ferroviaria nazionale					
	PROGETTO DEFINITIVO					
<i>Analisi con isolamento VI10, VI11, VI07 e VI04</i>	COMMESSA IA5F	LOTTO 03	CODIFICA CL	DOCUMENTO VI000002	REV. A	FOGLIO 17 di 105

Per quanto riguarda i link rappresentativi degli appoggi “lato fisso”, le caratteristiche di rigidezza sono tutte uguali a quelle del link “lato mobile”, fatta eccezione per la traslazione longitudinale, per la quale è stata assegnata rigidezza molto elevata per rappresentare il contributo dei fusibili.

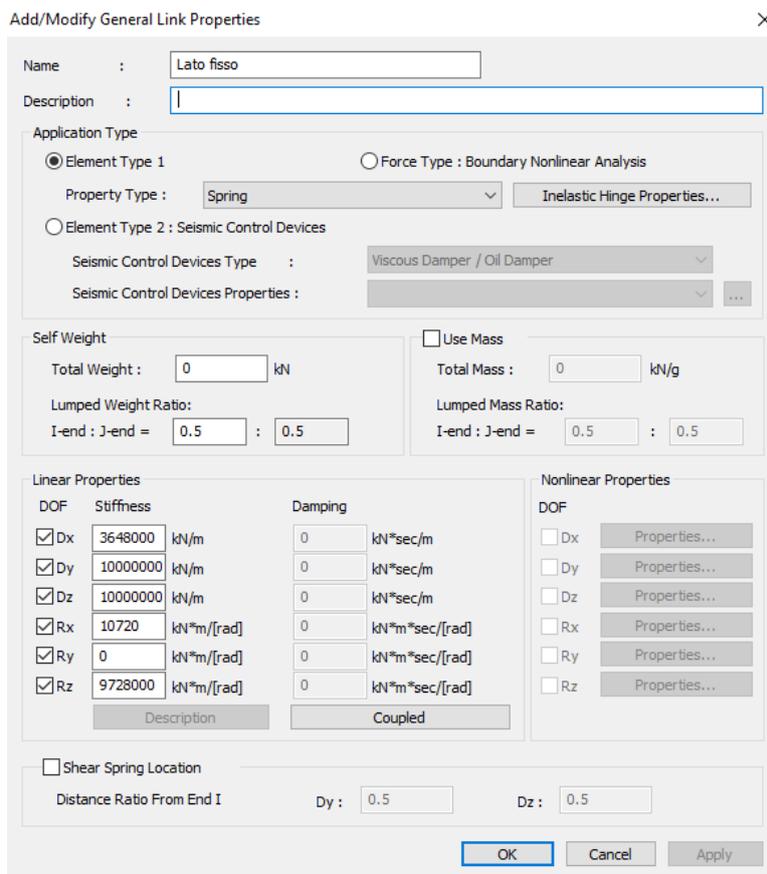


Figura 4.11 – Link per la modellazione degli appoggi lato fisso

Questo modello è stato utilizzato per verificare se la forza per cui avviene la rottura dei fusibili, superiore alla forza in gioco in condizioni di esercizio, non comporti l’entrata in campo plastico delle sezioni critiche delle sottostrutture.

Nel secondo modello, poiché si vuole rappresentare la situazione in cui, a causa di un evento sismico severo, i fusibili sono già arrivati a rottura, le connessioni tra implacato e sottostrutture sono realizzate attraverso due collegamenti posti in parallelo allo scopo di modellare il comportamento degli isolatori in elastomero e dei dissipatori elastoplastici a piolo.

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	Nuova linea Ferrandina – Matera La Martella per il collegamento di Matera con la rete ferroviaria nazionale PROGETTO DEFINITIVO					
	ANALISI IA5F	LOTTO 03	CODIFICA CL	DOCUMENTO VI000002	REV. A	FOGLIO 18 di 105

Analisi con isolamento VI10, VI11, VI07 e VI04

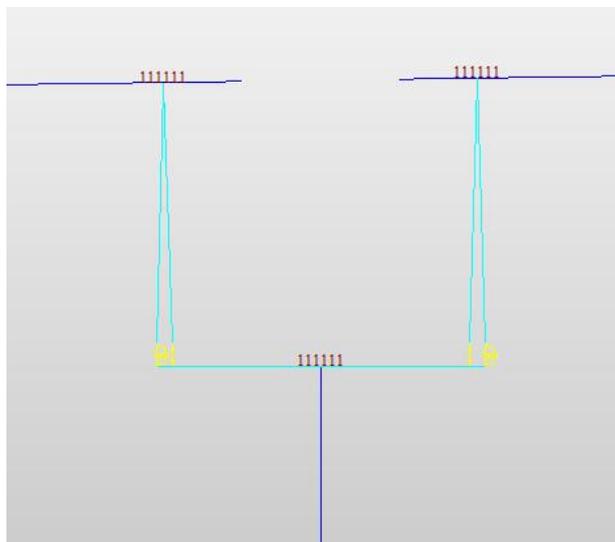


Figura 4.12 – Dettaglio della modellazione degli isolatori e dei dissipatori

Gli isolatori sono stati modellati attraverso degli “General Link” tipo “Spring and Linear Dashpot”, ossia attraverso organi viscoelastici equivalenti, le cui caratteristiche sono riportate nella figura 4.13.

Le rigidità assunte sono congruenti a quelle dei link utilizzati per rappresentare le connessioni pile-impalcato nel primo modello, fatte eccezione per le traslazioni longitudinali e trasversali, per le quali, non essendo più presenti i fusibili, sono state assegnate le rigidità corrispondenti agli isolatori.

Lo smorzamento nominale dei dispositivi di isolamento è pari al 15%. Nel calcolo è stato comunque assunto uno smorzamento viscoso equivalente ridotto pari a $\xi=12\%$.

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	Nuova linea Ferrandina – Matera La Martella per il collegamento di Matera con la rete ferroviaria nazionale					
	PROGETTO DEFINITIVO					
<i>Analisi con isolamento VI10, VI11, VI07 e VI04</i>	COMMESSA IA5F	LOTTO 03	CODIFICA CL	DOCUMENTO VI000002	REV. A	FOGLIO 19 di 105

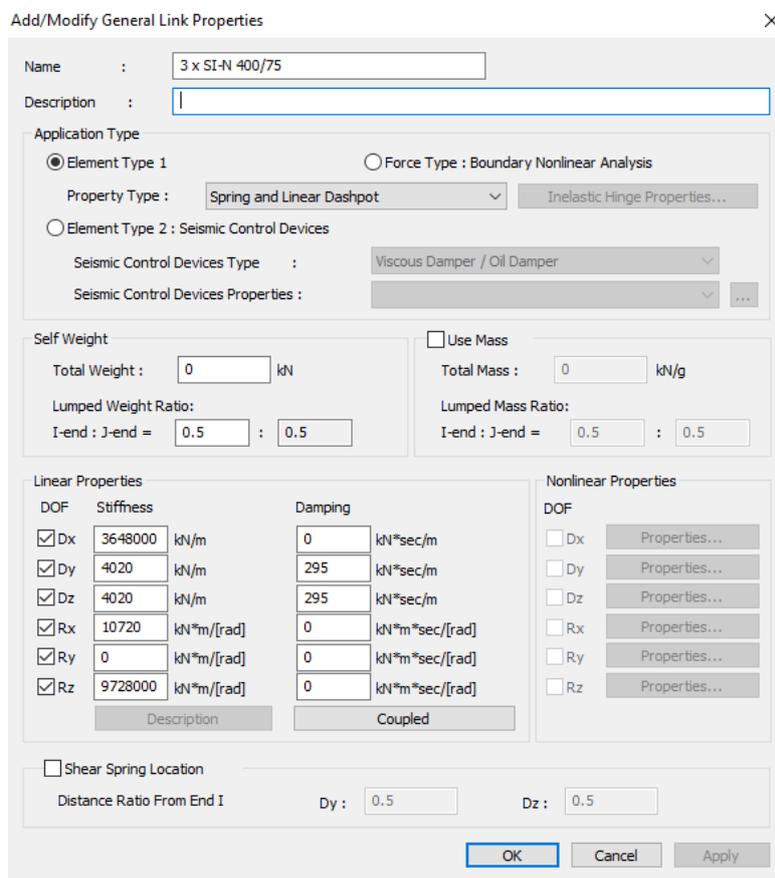


Figura 4.13 – General Link “3 x SI-N 400/75”

Dato ξ , il valore del parametro C deve essere riferito al periodo di oscillazione della massa isolata riferito a sua volta allo spostamento di progetto.

In via semplificata, allo scopo di evitare un calcolo iterativo per poter valutare quale fosse effettivamente lo spostamento di progetto per i diversi stati limite, per il calcolo dello smorzamento C sono state assunte una massa pari a metà di quella dell’impalcato (circa 375 tonnellate) e una rigidezza pari a quella dei 3 dispositivi posti su un appoggio (4020 kN/m).

$$C = 2 \omega m \xi = 2 (k/m)^{0.5} m \xi = 2 (4020/375)^{0.5} 375 \cdot 0.12 = 295 \text{ kNsec/m}$$

Così facendo si sta trascurando che parte della massa è in realtà trasferita alle pile tramite i dissipatori. Dunque, volendo eseguire un calcolo più preciso, nella formula precedente si avrebbe una massa minore: infatti, considerando per esempio uno spostamento di progetto pari a quello ultimo di 15 cm, la rigidezza equivalente di due dissipatori in parallelo è pari a $220\text{kN}/0.1\text{m} = 2200 \text{ kN/m}$. Ciò significa che agli isolatori spetterebbe in realtà circa il 65% della massa dell’impalcato e non il 100%.

	Nuova linea Ferrandina – Matera La Martella per il collegamento di Matera con la rete ferroviaria nazionale PROGETTO DEFINITIVO					
	ANALISI IA5F	LOTTO 03	CODIFICA CL	DOCUMENTO VI0000002	REV. A	FOGLIO 20 di 105

Analisi con isolamento VI10, VI11, VI07 e VI04

Si avrebbe quindi:

$$C = 2 \omega m \xi = 2 (k/0.65m)^{0.5} 0.65m \xi = 2 (4020/245)^{0.5} 245 \cdot 0.12 = 240 \text{ kNsec/m}$$

Tale assunzione è coperta dal fatto che è stato considerato uno smorzamento ξ pari al 12%, a fronte del valore nominale pari al 15%.

Per quanto riguarda i dissipatori, si è rappresentato il comportamento d'insieme dei due pioli presenti, uno per ognuna delle travi esterne, attraverso due "General Link" posti tra loro in serie, così strutturati:

- Un "general link" al quale vengono assegnate delle rigidità nulle in corrispondenza di tutti i gradi di libertà, fatta eccezione per le traslazioni longitudinale e trasversale. Per quest'ultime viene infatti assegnata una rigidità pari a quella del ramo elastico che caratterizza i 2 dissipatori (figura 4.14). Tramite poi il comando "Inelastic Hinge Properties" è stato assegnato il comportamento elastoplastico (Multi-Linear Plastic Kinematic) che caratterizza i dissipatori in direzione longitudinale e trasversale. Il legame è quello riportato in figura 4.15.
- Un "general link" avente una rigidità molto elevata in corrispondenza degli stessi gradi di libertà nei quali si ha rigidità nulla nel primo link (D_x, R_x, R_y, R_z). Per gli altri gradi di libertà, ossia D_y e D_z (traslazioni nel piano), si considera una rigidità molto bassa, praticamente trascurabile rispetto alla rigidità degli isolatori (vedere figura 4.16). Per quanto riguarda le traslazioni orizzontali, tramite il comando "Inelastic Hinge Properties", viene poi assegnato un comportamento elastico non lineare (Multi-Linear Elastic), il cui legame è rappresentato in figura 4.17. La lunghezza del ramo orizzontale, partendo dall'origine, è pari proprio al gap, ossia 5 cm. Il ramo finale presenta invece una rigidità molto elevata rispetto a quella dei dissipatori.

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	Nuova linea Ferrandina – Matera La Martella per il collegamento di Matera con la rete ferroviaria nazionale PROGETTO DEFINITIVO					
	ANALISI CON ISOLAMENTO V110, V111, V107 e V104	COMMESSA IA5F	LOTTO 03	CODIFICA CL	DOCUMENTO VI000002	REV. A

Add/Modify General Link Properties

Name : Birilli 2x90/110

Description :

Application Type

Element Type 1 Force Type : Boundary Nonlinear Analysis

Property Type : Spring

Element Type 2 : Seismic Control Devices

Seismic Control Devices Type : Viscous Damper / Oil Damper

Seismic Control Devices Properties :

Self Weight Use Mass

Total Weight : 0 kN Total Mass : 0 kN/g

Lumped Weight Ratio: I-end : J-end = 0.5 : 0.5 Lumped Mass Ratio: I-end : J-end = 0.5 : 0.5

Linear Properties

DOF	Stiffness	Damping
<input checked="" type="checkbox"/> Dx	0 kN/m	0 kN*sec/m
<input checked="" type="checkbox"/> Dy	15000 kN/m	0 kN*sec/m
<input checked="" type="checkbox"/> Dz	15000 kN/m	0 kN*sec/m
<input checked="" type="checkbox"/> Rx	0 kN*m/[rad]	0 kN*m*sec/[rad]
<input checked="" type="checkbox"/> Ry	0 kN*m/[rad]	0 kN*m*sec/[rad]
<input checked="" type="checkbox"/> Rz	0 kN*m/[rad]	0 kN*m*sec/[rad]

Nonlinear Properties

Dx

Dy

Dz

Rx

Ry

Rz

Shear Spring Location

Distance Ratio From End I Dy : 0.5 Dz : 0.5

Figura 4.14 – General Link “Birilli 2x90/110”

Directional Hinge Properties : Multi-Linear Plastic Kinematic

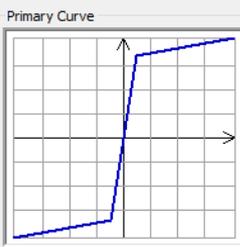
Type Both Tens. Only Comp. Only

Multi-Linear Force & Deformation

	Displacement (m)	Force (kN)
1	-0.1000	-220.0000
2	-0.0120	-180.0000
3	0.0000	0.0000
4	0.0120	180.0000
5	0.1000	220.0000
6		

Scale Factor : Displ. 1 Force 1

Initial Stiffness (+) 15000 kN/m (-) 15000 kN/m

Primary Curve 

Deformation Indices Ductility Factor : D/D1 D/D2

Hinge Status

Level	(+)	(-)
1	0.5	0.5
2	1	1
3	2	2
4	4	4
5	8	8

Figura 4.15 – Inelastic hinge “Birilli 2x90/110”

Add/Modify General Link Properties

Name :

Description :

Application Type

Element Type 1 Force Type : Boundary Nonlinear Analysis

Property Type :

Element Type 2 : Seismic Control Devices

Seismic Control Devices Type :

Seismic Control Devices Properties :

Self Weight Use Mass

Total Weight : kN Total Mass : kN/g

Lumped Weight Ratio: I-end : J-end = :

Lumped Mass Ratio: I-end : J-end = :

Linear Properties

DOF	Stiffness	Damping
<input checked="" type="checkbox"/> Dx	<input type="text" value="10000000"/> kN/m	<input type="text" value="0"/> kN*sec/m
<input checked="" type="checkbox"/> Dy	<input type="text" value="10"/> kN/m	<input type="text" value="0"/> kN*sec/m
<input checked="" type="checkbox"/> Dz	<input type="text" value="10"/> kN/m	<input type="text" value="0"/> kN*sec/m
<input checked="" type="checkbox"/> Rx	<input type="text" value="10000000"/> kN*m/[rad]	<input type="text" value="0"/> kN*m*sec/[rad]
<input checked="" type="checkbox"/> Ry	<input type="text" value="10000000"/> kN*m/[rad]	<input type="text" value="0"/> kN*m*sec/[rad]
<input checked="" type="checkbox"/> Rz	<input type="text" value="10000000"/> kN*m/[rad]	<input type="text" value="0"/> kN*m*sec/[rad]

Description Coupled

Nonlinear Properties

DOF	Properties...
<input type="checkbox"/> Dx	<input type="button" value="Properties..."/>
<input type="checkbox"/> Dy	<input type="button" value="Properties..."/>
<input type="checkbox"/> Dz	<input type="button" value="Properties..."/>
<input type="checkbox"/> Rx	<input type="button" value="Properties..."/>
<input type="checkbox"/> Ry	<input type="button" value="Properties..."/>
<input type="checkbox"/> Rz	<input type="button" value="Properties..."/>

Shear Spring Location

Distance Ratio From End I Dy : Dz :

Figura 4.16 – General Link “Gap 5cm”

Directional Hinge Properties : Multi-Linear Elastic

Type

Both Tens. Only Comp. Only

Multi-Linear Force & Deformation

	Displacement (m)	Force (kN)
1	-0.0600	-10000.0000
2	-0.0500	-65.0000
3	-0.0495	-15.0000
4	-0.0490	-5.0000
5	-0.0480	-2.0000
6	-0.0450	-1.0000
7	-0.0400	-0.4000
8	0.0000	0.0000
9	0.0400	0.4000
10	0.0450	1.0000
11	0.0490	5.0000
12	0.0495	15.0000
13	0.0499	65.0000
14	0.0500	10000.0000

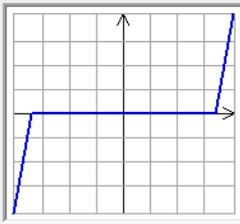
Scale Factor : Displ. Force

Initial Stiffness

(+) kN/m

(-) kN/m

Primary Curve



Deformation Indices

Ductility Factor : D/D1 D/D2

Hinge Status

Level	(+)	(-)
1	0,5	0,5
2	1	1
3	2	2
4	4	4
5	8	8

Figura 4.17 – Inelastic hinge “Gap 5cm”

Nella seguente figura è schematizzato il comportamento di un dissipatore isteretico con spostamento iniziale a vuoto.

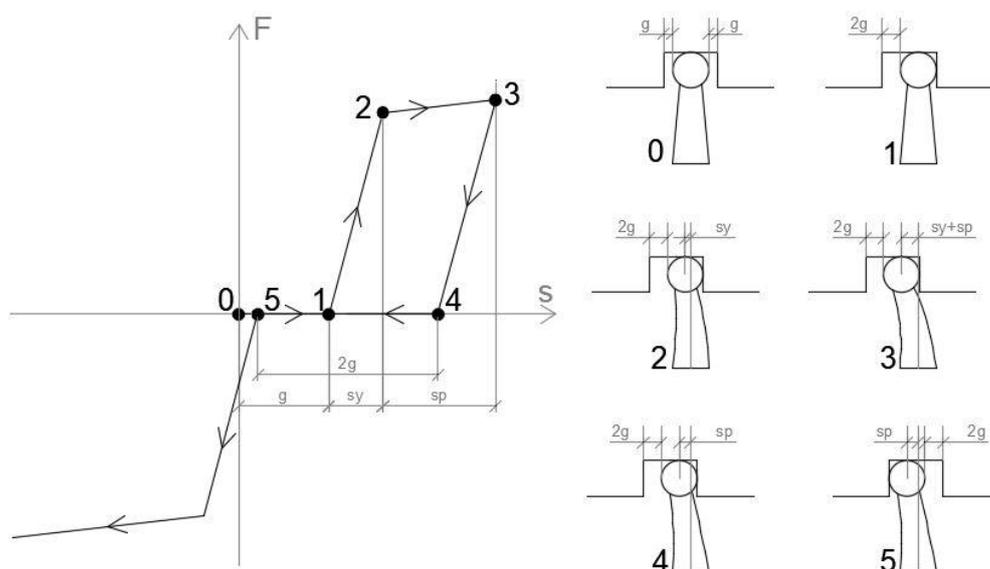


Figura 4.18 – Comportamento di un dissipatore isteretico con spostamento iniziale a vuoto

Ponendo i link sopra descritti in serie, si ottiene il seguente comportamento per ciò che riguarda il taglio longitudinale e trasversale: inizialmente, avendo posto due elementi in serie di cui uno presenta rigidità iniziale molto bassa ($K=10$ kN/m), anche l'intero elemento presenta rigidità molto bassa (circa 9.99 kN/m), la quale è pressoché trascurabile rispetto alla rigidità dell'isolatore, circa 400 volte più grande. In particolare, il punto rappresentativo dello stato tensionale si muove lungo il primo ramo del legame di figura 4.17, ossia ci si trova nella condizione 0-1 della figura 4.18 e dunque il comportamento è governato dalla rigidità dell'elastomero. Quando viene raggiunto lo spostamento a cui corrisponde il passaggio dal ramo a bassa rigidità a quello a rigidità molto elevata, allora il comportamento che governa l'elemento diventa quello di figura 4.15, ossia si sta descrivendo il tratto 1-2-3-4. Eseguito lo scarico (punto 4), ci si muove in senso inverso sul ramo a pendenza orizzontale, fino a giungere ad uno scorrimento che è pari a due volte il gap (punto 5), in corrispondenza del quale si ha ancora una volta rigidità infinita (figura 4.17) e quindi il comportamento diviene governato dal legame rappresentato al 3° quadrante della figura 4.15.

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	Nuova linea Ferrandina – Matera La Martella per il collegamento di Matera con la rete ferroviaria nazionale PROGETTO DEFINITIVO					
	ANALISI IA5F	LOTTO 03	CODIFICA CL	DOCUMENTO VI000002	REV. A	FOGLIO 24 di 105

Analisi con isolamento VI10, VI11, VI07 e VI04

5 ANALISI DELLA STRUTTURA

Come specificato al capitolo precedente, sono stati realizzati due modelli distinti atti a riprodurre il comportamento del viadotto prima e dopo la rottura dei fusibili.

Il primo dei due modelli, il “fisso-mobile”, è costituito da soli elementi con comportamento lineare. Per valutare dunque la risposta in condizioni di sisma frequente, è stato sufficiente applicare una analisi dinamica lineare con spettri di risposta.

Il paragrafo 7.3.4.1 “Analisi non lineare dinamica” delle NTC-2018 richiede di effettuare un’analisi dinamica non lineare obbligatoria quando l’eventuale sistema d’isolamento non può essere rappresentato da un modello lineare equivalente, come stabilito nel paragrafo 7.10.5.3.1 delle NTC-2018.

Per valutare la risposta della struttura in condizioni post rottura dei fusibili e dunque con sistema di isolamento attivato, si è quindi ricorso a delle analisi non lineari Time-History basate sull’integrazione diretta delle equazioni del moto.

5.1 Analisi sul modello “fisso-mobile”

Le seguenti analisi sono state condotte allo scopo di:

- dimensionare il gap da attribuire ai dissipatori;
- valutare le azioni agenti sulle sottostrutture un attimo prima dell’attivazione dell’isolamento.

5.1.1 Analisi modale del viadotto nelle condizioni precedenti all’attivazione dell’isolamento

Le valutazioni suddette sono state condotte attraverso analisi spettrali del viadotto, le quali sono basate sull’analisi modale, di cui si fa un breve richiamo.

L’equazione del moto della struttura si presenta nella seguente forma:

$$\underline{M} \underline{u}''(t) + \underline{C} \underline{u}'(t) + \underline{K} \underline{u}(t) = -\underline{M} \underline{x}_g''(t)$$

Considerando lo stesso sistema, libero e privo di smorzamento, si ha:

$$\underline{M} \underline{u}''(t) + \underline{K} \underline{u}(t) = 0$$

Se si considera che gli spostamenti possano essere rappresentati come il prodotto tra un vettore costante $\underline{\Phi}$ ed una funzione scalare del tempo $q(t) = A \cdot \cos(\omega t) + B \cdot \sin(\omega t)$ si ha:

	Nuova linea Ferrandina – Matera La Martella per il collegamento di Matera con la rete ferroviaria nazionale PROGETTO DEFINITIVO					
	ANALISI IA5F	LOTTO 03	CODIFICA CL	DOCUMENTO VI0000002	REV. A	FOGLIO 25 di 105

Analisi con isolamento VI10, VI11, VI07 e VI04

$$(-\omega^2 \underline{\mathbf{M}} \underline{\Phi} + \underline{\mathbf{K}} \underline{\Phi}) q(t) = 0$$

Poiché deve essere $q(t) \neq 0$, allora vale che

$$(-\omega^2 \underline{\mathbf{M}} + \underline{\mathbf{K}}) \underline{\Phi} = 0$$

Ovvero si ottiene un problema agli autovalori e autovettori.

In particolare, si hanno “n” equazioni omogenee in “n” incognite. Tale sistema ammette soluzione diversa dalla soluzione banale se e solo se

$$\det(-\omega^2 \underline{\mathbf{M}} + \underline{\mathbf{K}}) = 0$$

Da tale equazione di grado “n” si ottengono gli n autovalori ω^2 , dai quali si determinano le n pulsazioni ω corrispondenti ai modi di vibrare della struttura.

Note le frequenze naturali è poi possibile calcolare i corrispondenti “n” autovettori $\underline{\Phi}$ i quali rappresentano le forme modali della struttura.

La soluzione del problema si ricava per sovrapposizione degli effetti, ossia la deformata della struttura si ottiene come combinazione lineare di “n” deformate elementari variabili nel tempo secondo funzioni armoniche, ciascuna caratterizzata dalla sua forma e dal suo periodo proprio di oscillazione.

Di seguito si riportano i risultati dell’analisi modale ottenuti dal modello.

Il primo modo di vibrare della struttura, corrispondente al primo modo longitudinale della pila più alta (16.25 m), è pari a 0.554 secondi. Il primo modo longitudinale della pila più bassa (6.9 m) è invece pari a 0.241 secondi.

Il primo modo di vibrare trasversale risulta pari a 0.413 secondi ed è il quinto modo complessivo della struttura.

Per eseguire l’analisi spettrale sono stata considerati i primi 130 modi di vibrare della struttura. In questo modo si riesce a tenere in conto di una massa partecipante maggiore dell’85% per ciò che riguarda i gdl traslazionali.

Nel seguente grafico sono riportati i periodi e le masse partecipanti traslazionali (esprese come quota parte della massa complessiva) dei 130 modi considerati.

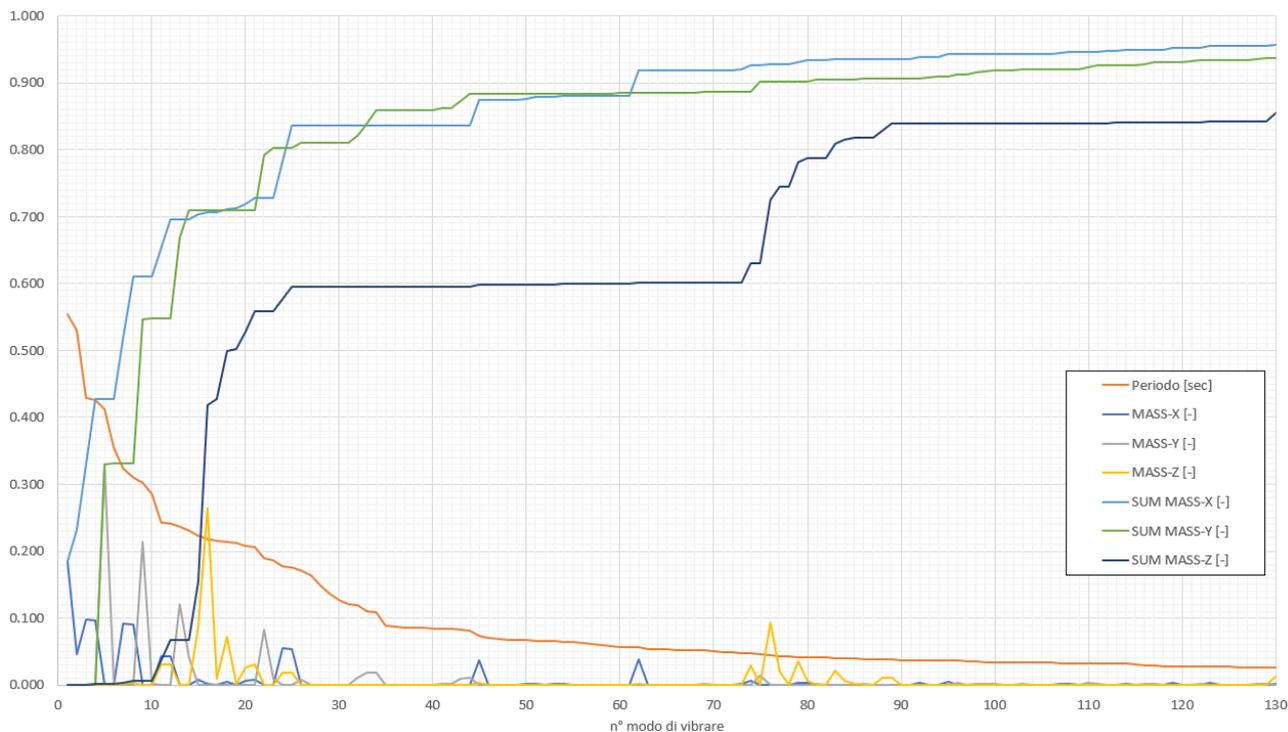


Figura 5.1 – Risultati dell'analisi modale del viadotto pre-rottura dei fusibili

Mode No	Frequency		Period
	(rad/sec)	(cycle/sec)	(sec)
1	11.337	1.804	0.554
2	11.852	1.886	0.530
3	14.629	2.328	0.430
4	14.764	2.350	0.426
5	15.230	2.424	0.413
6	17.730	2.822	0.354
7	19.421	3.091	0.324
8	20.234	3.220	0.311
9	20.774	3.306	0.302
10	22.019	3.504	0.285
11	25.886	4.120	0.243
12	26.083	4.151	0.241
13	26.546	4.225	0.237
14	27.240	4.335	0.231
15	28.089	4.470	0.224
16	28.803	4.584	0.218
17	29.112	4.633	0.216
18	29.405	4.680	0.214

19	29.621	4.714	0.212
20	30.217	4.809	0.208
21	30.469	4.849	0.206
22	33.243	5.291	0.189
23	33.586	5.345	0.187
24	35.458	5.643	0.177
25	35.888	5.712	0.175
26	36.853	5.865	0.170
27	38.249	6.088	0.164
28	42.309	6.734	0.149
29	46.319	7.372	0.136
30	49.381	7.859	0.127
31	51.857	8.253	0.121
32	52.486	8.353	0.120
33	57.420	9.139	0.109
34	57.683	9.180	0.109
35	71.204	11.332	0.088
36	72.051	11.467	0.087
37	72.722	11.574	0.086
38	73.166	11.645	0.086
39	73.807	11.747	0.085
40	73.959	11.771	0.085
41	74.793	11.904	0.084
42	74.877	11.917	0.084
43	76.663	12.201	0.082
44	76.896	12.238	0.082
45	85.374	13.588	0.074
46	89.935	14.314	0.070
47	91.497	14.562	0.069
48	92.589	14.736	0.068
49	93.750	14.921	0.067
50	94.232	14.997	0.067
51	95.442	15.190	0.066
52	95.642	15.222	0.066
53	96.093	15.294	0.065
54	97.539	15.524	0.064
55	98.497	15.676	0.064
56	101.052	16.083	0.062
57	103.525	16.477	0.061
58	106.008	16.872	0.059
59	107.608	17.126	0.058

60	109.741	17.466	0.057
61	109.891	17.490	0.057
62	110.065	17.517	0.057
63	118.080	18.793	0.053
64	118.325	18.832	0.053
65	118.636	18.882	0.053
66	118.927	18.928	0.053
67	119.438	19.009	0.053
68	120.363	19.156	0.052
69	122.070	19.428	0.051
70	123.608	19.673	0.051
71	128.496	20.451	0.049
72	128.920	20.518	0.049
73	129.955	20.683	0.048
74	134.103	21.343	0.047
75	138.626	22.063	0.045
76	140.486	22.359	0.045
77	146.510	23.318	0.043
78	146.758	23.357	0.043
79	149.290	23.760	0.042
80	151.448	24.104	0.041
81	152.138	24.214	0.041
82	153.953	24.502	0.041
83	155.218	24.704	0.040
84	156.395	24.891	0.040
85	159.952	25.457	0.039
86	160.241	25.503	0.039
87	160.655	25.569	0.039
88	161.467	25.698	0.039
89	162.494	25.862	0.039
90	167.416	26.645	0.038
91	167.544	26.665	0.038
92	169.384	26.958	0.037
93	170.208	27.089	0.037
94	171.082	27.228	0.037
95	171.247	27.255	0.037
96	171.457	27.288	0.037
97	175.922	27.999	0.036
98	176.424	28.079	0.036
99	182.111	28.984	0.035
100	182.445	29.037	0.034

101	186.051	29.611	0.034
102	186.337	29.656	0.034
103	186.824	29.734	0.034
104	188.499	30.001	0.033
105	188.716	30.035	0.033
106	189.589	30.174	0.033
107	189.800	30.208	0.033
108	190.005	30.240	0.033
109	193.302	30.765	0.033
110	196.727	31.310	0.032
111	197.371	31.413	0.032
112	197.699	31.465	0.032
113	198.277	31.557	0.032
114	198.429	31.581	0.032
115	203.684	32.417	0.031
116	213.518	33.983	0.029
117	215.684	34.327	0.029
118	220.640	35.116	0.028
119	225.254	35.850	0.028
120	228.864	36.425	0.027
121	229.187	36.476	0.027
122	230.690	36.715	0.027
123	231.329	36.817	0.027
124	232.119	36.943	0.027
125	232.490	37.002	0.027
126	233.474	37.159	0.027
127	233.560	37.172	0.027
128	237.098	37.735	0.027
129	237.977	37.875	0.026
130	246.190	39.182	0.026

Mode No	TRAN-X		TRAN-Y		TRAN-Z	
	MASS(%)	SUM(%)	MASS(%)	SUM(%)	MASS(%)	SUM(%)
1	19	19	0	0	0	0
2	4.6	23	0	0	0	0
3	0.8	33	0	0	0	0.1
4	0.7	43	0	0	0	0.1
5	0	43	33	33	0	0.1
6	0	43	0.2	33	0	0.1
7	0.2	52	0	33	0.2	0.4

8	0.1	61	0	33	0.3	0.7
9	0	61	21	55	0	0.7
10	0	61	0.2	55	0	0.7
11	4.3	65	0	55	3.1	3.7
12	4.4	70	0	55	3	6.7
13	0	70	12	67	0	6.7
14	0	70	4.1	71	0	6.7
15	0.8	70	0	71	8.7	15
16	0.3	71	0	71	26	42
17	0	71	0	71	0.9	43
18	0.5	71	0	71	7.2	50
19	0	71	0	71	0.2	50
20	0.7	72	0	71	2.6	53
21	0.9	73	0	71	3.1	56
22	0	73	8.3	79	0	56
23	0	73	1	80	0	56
24	5.5	78	0	80	1.9	58
25	5.4	84	0	80	1.8	60
26	0	84	0.8	81	0	60
27	0	84	0	81	0	60
28	0	84	0	81	0	60
29	0	84	0	81	0	60
30	0	84	0	81	0	60
31	0	84	0	81	0	60
32	0	84	1.1	82	0	60
33	0	84	1.8	84	0	60
34	0	84	1.9	86	0	60
35	0	84	0	86	0	60
36	0	84	0	86	0	60
37	0	84	0	86	0	60
38	0	84	0	86	0	60
39	0	84	0.1	86	0	60
40	0	84	0	86	0	60
41	0	84	0.2	86	0	60
42	0	84	0.1	86	0	60
43	0	84	1	87	0	60
44	0	84	1.1	88	0	60
45	3.7	87	0	88	0.3	60
46	0	87	0	88	0	60
47	0	87	0	88	0	60
48	0	87	0	88	0	60

49	0	87	0	88	0	60
50	0.2	88	0	88	0	60
51	0.2	88	0	88	0	60
52	0	88	0	88	0	60
53	0.1	88	0	88	0	60
54	0.1	88	0	88	0	60
55	0	88	0	88	0	60
56	0	88	0	88	0	60
57	0	88	0	88	0	60
58	0	88	0	88	0	60
59	0	88	0	88	0	60
60	0	88	0	88	0	60
61	0	88	0.1	88	0	60
62	3.8	92	0	88	0.2	60
63	0	92	0	88	0	60
64	0	92	0	88	0	60
65	0	92	0	89	0	60
66	0	92	0	89	0	60
67	0	92	0	89	0	60
68	0	92	0	89	0	60
69	0	92	0.1	89	0	60
70	0	92	0	89	0	60
71	0	92	0	89	0	60
72	0	92	0	89	0	60
73	0.2	92	0	89	0.1	60
74	0.6	93	0	89	2.9	63
75	0	93	1.5	90	0	63
76	0.1	93	0	90	0.4	72
77	0.1	93	0	90	2	74
78	0	93	0	90	0	74
79	0.3	93	0	90	3.6	78
80	0.3	93	0	90	0.6	79
81	0	93	0.3	90	0	79
82	0	93	0	90	0	79
83	0	93	0	90	2.2	81
84	0	93	0	90	0.7	82
85	0	93	0	90	0.2	82
86	0	93	0.2	91	0	82
87	0	93	0.1	91	0	82
88	0	93	0	91	1.1	83
89	0	94	0	91	1.1	84

90	0	94	0	91	0	84
91	0	94	0	91	0	84
92	0.3	94	0	91	0	84
93	0	94	0.1	91	0	84
94	0	94	0.1	91	0	84
95	0.5	94	0	91	0	84
96	0	94	0.3	91	0	84
97	0	94	0.1	91	0	84
98	0	94	0.3	92	0	84
99	0	94	0.1	92	0	84
100	0	94	0.2	92	0	84
101	0	94	0	92	0	84
102	0	94	0	92	0	84
103	0	94	0.2	92	0	84
104	0	94	0	92	0	84
105	0	94	0	92	0	84
106	0	94	0	92	0	84
107	0.2	94	0	92	0	84
108	0.2	95	0	92	0	84
109	0	95	0	92	0	84
110	0	95	0.3	92	0	84
111	0	95	0.2	93	0	84
112	0.1	95	0	93	0	84
113	0	95	0	93	0	84
114	0.2	95	0	93	0	84
115	0	95	0	93	0	84
116	0	95	0.3	93	0	84
117	0	95	0.3	93	0	84
118	0.1	95	0	93	0	84
119	0.3	95	0	93	0.1	84
120	0	95	0.1	93	0	84
121	0	95	0.1	93	0	84
122	0	95	0.2	93	0	84
123	0.3	96	0	93	0.1	84
124	0	96	0	93	0	84
125	0	96	0	93	0	84
126	0	96	0	93	0	84
127	0	96	0	93	0	84
128	0	96	0.1	94	0	84
129	0	96	0.1	94	0	84
130	0.1	96	0	94	1.2	85

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	Nuova linea Ferrandina – Matera La Martella per il collegamento di Matera con la rete ferroviaria nazionale					
	PROGETTO DEFINITIVO					
<i>Analisi con isolamento VI10, VI11, VI07 e VI04</i>	COMMESSA IA5F	LOTTO 03	CODIFICA CL	DOCUMENTO VI000002	REV. A	FOGLIO 33 di 105



Figura 5.2 – Deformata del primo modo di vibrare del viadotto ($T = 0.554 \text{ sec}$)



Figura 5.3 – Deformata del secondo modo di vibrare del viadotto ($T = 0.530 \text{ sec}$)



Figura 5.4 – Deformata del terzo modo di vibrare del viadotto ($T = 0.430 \text{ sec}$)

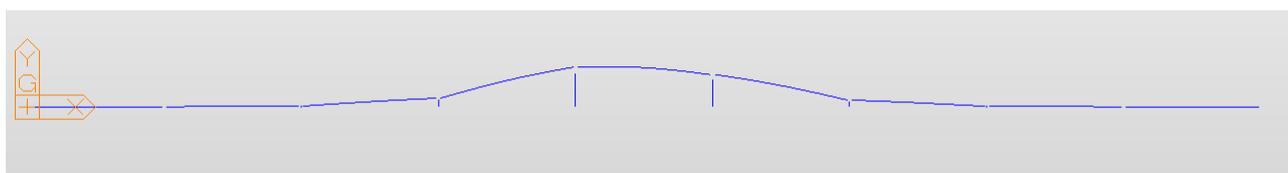


Figura 5.5 – Deformata del quinto modo di vibrare del viadotto ($T = 0.413 \text{ sec}$)

5.1.2 Valutazione del gap minimo da assegnare ai dissipatori

Nelle condizioni di normale esercizio della linea, il viadotto si deve comportare come vincolato alle sottostrutture tramite un sistema di appoggi fisso-mobile.

È dunque necessario che i dissipatori, posti in parallelo agli isolatori/appoggi anche sul “lato mobile”, non entrino in carico per effetto delle combinazioni non sismiche. In caso contrario, infatti, si limiterebbe la libera deformazione (longitudinale) che deve essere garantita all'appoggio “lato mobile”.

I dissipatori devono dunque essere dotati un certo gap, di dimensione tale da consentire le libere deformazioni dell'appoggio “lato mobile”, per le combinazioni suddette, senza portare in carico i dissipatori.

Per questioni di omogeneità di comportamento, si è deciso di assegnare lo stesso gap a tutti i dissipatori presenti in ognuno dei viadotti. Il gap minimo è stato allora dimensionato con riferimento alla situazione più critica che si presenta lungo la linea. Tale circostanza si verifica in corrispondenza dall'impalcato il cui “lato fisso” si trova in testa alla pila più alta: pila P7 del VI12 Ridola, avente un'altezza pari a 17.30 m.

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	Nuova linea Ferrandina – Matera La Martella per il collegamento di Matera con la rete ferroviaria nazionale PROGETTO DEFINITIVO					
	COMMESSA IA5F	LOTTO 03	CODIFICA CL	DOCUMENTO VI000002	REV. A	FOGLIO 34 di 105

Analisi con isolamento VI10, VI11, VI07 e VI04

È inoltre necessario che il gap non entri in carico neanche per condizioni sismiche che precedono la rottura dei fusibili. A favore di sicurezza (come verrà esposto nel paragrafo seguente, per condizioni corrispondenti allo SLD i fusibili giungono a rottura), si è considerata una condizione sismica corrispondente allo SLD.

È dunque stata effettuata un'analisi su un modello semplificato (figura 5.6) analogo al modello globale “fisso-mobile” descritto al capitolo “Modellazione della struttura”. Anche in questo caso le pile sono state prolungate di 80 cm per tener in conto la deformabilità del sistema terreno-fondazione.



Figura 5.6 – Modello semplificato per la valutazione del massimo scorrimento nell'appoggio mobile

Gap minimo per azioni non sismiche (SLU):

- frenatura (da relazione dell'epoca pari a 70.1 kN) = $1.45 \cdot 0.0075 \text{ m} = 1.09 \text{ cm}$
- variazione termica dell'impalcato = $1.5 \cdot 0.6 \cdot (1.5 \cdot 15^\circ\text{C}) \cdot \alpha \cdot 30 \text{ m} = 0.61 \text{ cm}$

La variazione termica è stata incrementata del 50% in accordo con quanto esposto sulla specifica ferroviaria.

Si ha un gap minimo totale pari a 1.70 cm.

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	Nuova linea Ferrandina – Matera La Martella per il collegamento di Matera con la rete ferroviaria nazionale PROGETTO DEFINITIVO					
	ANALISI IA5F	LOTTO 03	CODIFICA CL	DOCUMENTO VI000002	REV. A	FOGLIO 35 di 105

Analisi con isolamento V110, V111, V107 e V104

L'azione sismica è stata rappresentata attraverso gli spettri di risposta orizzontali e verticali corrispondenti allo SLD, ai quali è stato assegnato fattore di comportamento “ $q=1$ ”, in accordo con quanto esposto al paragrafo 7.10.2 delle NTC2018: “la sovrastruttura e sottostruttura si devono mantenere in campo sostanzialmente elastico”.

Per la definizione dello spettro è stato considerato un terreno di tipo E. Tale categoria di terreno non è presente nel Ridola, che si trova invece su un terreno tipo C, ma lo è comunque in prossimità di altri viadotti aventi pile di altezza di poco minore a 17.30 m.

Di seguito si riportano gli spostamenti del nodo rappresentativo dell’estradosso dell’appoggio mobile.

Load	DX (m)	DY (m)	DZ (m)	RX ([rad])	RY ([rad])	RZ ([rad])
SLD-Ex+0.3Ey+0.3Ez	0.01981	0.00169	0.00029	0.00013	0.00018	0.00002
SLD-0.3Ex+Ey+0.3Ez	0.00596	0.00564	0.00009	0.00044	0.00006	0.00008
SLD-0.3Ex+0.3Ey+Ez	0.00603	0.00169	0.00011	0.00013	0.00009	0.00002

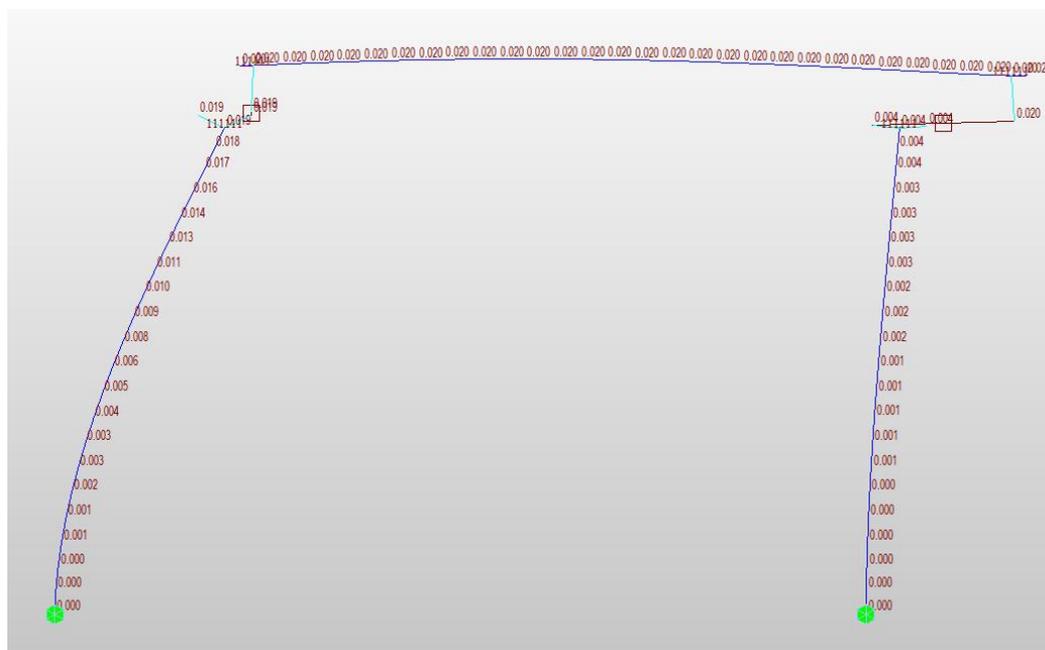


Figura 5.7 – Spostamenti nodali da analisi spettrale SLD-Ex+0.3Ey+0.3Ez

Si ha un massimo spostamento pari a 19.8 mm.

Nel modello eseguito sono stati trascurati, cautelativamente, la rigidità e il contributo allo smorzamento offerti dall’isolatore in elastomero armato presente sul lato mobile.

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	Nuova linea Ferrandina – Matera La Martella per il collegamento di Matera con la rete ferroviaria nazionale PROGETTO DEFINITIVO					
	ANALISI IA5F	LOTTO 03	CODIFICA CL	DOCUMENTO VI000002	REV. A	FOGLIO 36 di 105

Analisi con isolamento VI10, VI11, VI07 e VI04

Considerando cautelativamente la possibilità che le due pile adiacenti siano in perfetta controfase, il massimo scorrimento risulta essere pari a 39.6 mm.

L'effetto della variabilità spaziale del moto è stato tenuto in conto sovrapponendo, come specificato al 3.2.4.1 delle NTC2018, agli effetti dinamici (39.6 mm) gli effetti pseudo-statici indotti dagli spostamenti relativi del terreno.

Tali spostamenti sono stati calcolati come suggerito al 3.2.4.2 delle NTC2018: in assenza di forti discontinuità orografiche, lo spostamento relativo tra due punti a distanza x (in m) si può valutare con l'espressione:

$$d_{ij}(x) = d_{ij0} + (d_{ijmax} - d_{ij0}) [1 - \exp(-1.25(x/v_s)^{0.7})]$$

dove v_s è la velocità di propagazione delle onde di taglio in m/s e d_{ij0} è dato dall'espressione:

$$d_{ij0} = 1.25 |d_{gi} - d_{gj}|$$

Dalla [3.2.12] delle NTC2018 è stato calcolato il massimo spostamento orizzontale $d_g = d_{gi} = d_{gj}$ del terreno:

$$d_g = 0.025 a_g S T_C T_D = 22.1 \text{ mm}$$

La velocità delle onde di taglio, in accordo con i risultati delle prove down-hole eseguite su terreni di tipo E, è stata assunta pari a 180 m/s.

Essendo $x=30$ m, si ha:

$$d_{ij}(30\text{m}) = 11.7 \text{ mm per SLD}$$

Il massimo scorrimento che può verificarsi in condizioni sismiche di SLD nell'appoggio mobile è dunque pari a 51.3 mm. Tale spostamento deve avvenire senza portare in carico i dissipatori.

Tenendo conto delle varie ipotesi cautelative adottate, si assume un gap di 5 cm, comprensivo delle tolleranze di montaggio.

La testa del dissipatore a piolo avrà dunque sede all'interno di un foro circolare di diametro pari al diametro del piolo + 10 cm.

5.1.3 Valutazione delle sollecitazioni sulle sottostrutture al momento della rottura dei fusibili

È stato necessario valutare l'entità delle azioni trasmesse alle sottostrutture nelle condizioni antecedenti alla rottura dei fusibili poiché, in accordo con quanto espresso al 7.10.2 delle NTC18, tali sollecitazioni

non devono comportare l'entrata in campo plastico delle pile (permanenza in campo sostanzialmente elastico).

A tale scopo è stata eseguita una analisi spettrale con spettro elastico SLD (applicato nelle due direzioni principali del viadotto), dalla quale sono state ricavate le seguenti azione agenti sugli appoggi.

No.	Load	Axial (kN)	Shear-y (kN)	Shear-z (kN)	Torsion (kN*m)	Moment-y (kN*m)	Moment-z (kN*m)
1	SLD/Ex(RS)	378.49	0	963.98	0	0	0
2	SLD/Ex(RS)	499.3	0	1210.47	0	0	0
3	SLD/Ex(RS)	226.57	0	1511.51	0	0	0
4	SLD/Ex(RS)	115.15	0	1562.43	0	0	0
5	SLD/Ex(RS)	118.69	0	1757.79	0	0	0
6	SLD/Ex(RS)	103.4	0	1584.26	0	0	0
7	SLD/Ex(RS)	103.86	0	1550.2	0	0	0
8	SLD/Ex(RS)	267.23	0	1484.18	0	0	0
9	SLD/Ex(RS)	493.33	0	1198.78	0	0	0
10	SLD/Ex(RS)	308.78	0	5.45	0	0	0
11	SLD/Ex(RS)	504.88	0	20.98	0	0	0
12	SLD/Ex(RS)	363.14	0	42.81	0	0	0
13	SLD/Ex(RS)	250.01	0	79.29	0	0	0
14	SLD/Ex(RS)	182.37	0	33.1	0	0	0
15	SLD/Ex(RS)	208.98	0	70.24	0	0	0
16	SLD/Ex(RS)	248.25	0	42.9	0	0	0
17	SLD/Ex(RS)	394.02	0	21.51	0	0	0
18	SLD/Ex(RS)	487.96	0	8.08	0	0	0
1	SLD/Ey(RS)	0	462.11	0	0.76	0	1200.77
2	SLD/Ey(RS)	0	565.73	0	1.12	0	1411.96
3	SLD/Ey(RS)	0	703.82	0	1.92	0	1717.69
4	SLD/Ey(RS)	0	810.99	0	4.12	0	1947.94
5	SLD/Ey(RS)	0	1154.78	0	0.76	0	2706.57
6	SLD/Ey(RS)	0	780.71	0	2.81	0	1788.66
7	SLD/Ey(RS)	0	730.76	0	1.36	0	1721.59
8	SLD/Ey(RS)	0	691.87	0	0.4	0	1695.08
9	SLD/Ey(RS)	0	552.91	0	0.15	0	1401.74
10	SLD/Ey(RS)	0	561.19	0	0.17	0	1407.86
11	SLD/Ey(RS)	0	689.47	0	0.4	0	1659.25
12	SLD/Ey(RS)	0	793.29	0	1.31	0	1846.9
13	SLD/Ey(RS)	0	886.8	0	3.19	0	1991.74
14	SLD/Ey(RS)	0	1084.06	0	1.57	0	2549.58
15	SLD/Ey(RS)	0	753.91	0	3.47	0	1786.56

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	Nuova linea Ferrandina – Matera La Martella per il collegamento di Matera con la rete ferroviaria nazionale PROGETTO DEFINITIVO					
	ANALISI IA5F	LOTTO 03	CODIFICA CL	DOCUMENTO VI000002	REV. A	FOGLIO 38 di 105

Analisi con isolamento VI10, VI11, VI07 e VI04

16	SLD/Ey(RS)	0	649.18	0	1.85	0	1568.49
17	SLD/Ey(RS)	0	574.55	0	1.07	0	1420.76
18	SLD/Ey(RS)	0	455.18	0	0.78	0	1171.56

Gli appoggi dal N° 1 (spalla SA) al 9 sono quelli in corrispondenza del “lato fisso”. Dal N° 10 al 18 (spalla SB) sono quelli in corrispondenza del “lato mobile”.

Dai risultati ottenuti si nota come l’azione agente sugli appoggi delle pile nelle condizioni in cui si ha sisma longitudinale (Ex) corrispondente allo SLD sia pressoché sempre maggiore alla massima resistenza che i fusibili “lato fisso” offrono in direzione longitudinale (pari a **1200 kN**).

Considerando i tagli in direzione trasversale per condizioni in cui si ha sisma trasversale (Ey) corrispondente allo SLD, si nota come anche in questo caso l’azione tagliante sia (quasi) sempre maggiore della resistenza dei fusibili (**600 kN** in direzione trasversale) posti sulle pile.

Si può dunque concludere che, sicuramente, i fusibili giungeranno a rottura per condizioni sismiche più contenute rispetto a quella corrispondente allo SLD.

Per valutare le azioni agenti sulle sottostrutture nelle condizioni di incipiente rottura dei fusibili sono state assunte le seguenti azioni:

- Azione tagliante in testa alla pila pari alla resistenza dei fusibili (può essere diretta in qualsiasi direzione);
- azioni inerziali dovute alle masse delle sottostrutture ipotizzate, in via cautelativa, sottoposte ad una accelerazione corrispondente a quella del plateau dello spettro SLD. La forza d’inerzia della pila è stata applicata in testa alla stessa, considerando l’intera massa del pulvino e il 25% della massa del fusto.

Tale assunzione è sicuramente a favore di sicurezza poiché, da quanto si può osservare dai risultati riportati nella tabella precedente le accelerazioni presenti in concomitanza della rottura dei fusibili saranno sicuramente minori di quelle corrispondenti ad una condizione sismica di SLD.

Le verifiche delle sottostrutture precedenti alla rottura dei fusibili sono riportate al capitolo “Risultati e verifiche”.

	Nuova linea Ferrandina – Matera La Martella per il collegamento di Matera con la rete ferroviaria nazionale PROGETTO DEFINITIVO					
	ANALISI CON ISOLAMENTO IA5F	LOTTO 03	CODIFICA CL	DOCUMENTO VI000002	REV. A	FOGLIO 39 di 105

5.2 Analisi dinamiche non lineari sul modello “isolato”

Per valutare le sollecitazioni e gli spostamenti in seguito all'attivazione dell'isolamento, è stato necessario implementare all'interno del software MIDAS delle analisi dinamiche non lineari.

Queste sono state condotte attraverso l'integrazione nel tempo delle equazioni del moto utilizzando il metodo di Newmark.

Il metodo di Newmark appartiene alla famiglia dei metodi alle differenze finite. Tale metodo prevede la discretizzazione dell'intervallo temporale di analisi in passi temporali " Δt " uguali fra loro.

Conoscendo la configurazione del sistema all'istante iniziale, questo metodo permette di ricavare la soluzione all'istante temporale successivo. Tale soluzione diviene la condizione iniziale per il successivo step di calcolo.

In particolare, il metodo si basa sulle seguenti equazioni:

$$\dot{u}_{i+1} = \dot{u}_i + [(1 - \gamma)\Delta t]\ddot{u}_i + (\gamma\Delta t)\ddot{u}_{i+1}$$

$$u_{i+1} = u_i + (\Delta t)\dot{u}_i + [(0.5 - \beta)(\Delta t)^2]\ddot{u}_i + [\beta(\Delta t)^2]\ddot{u}_{i+1}$$

Queste due equazioni, combinate con l'equazione del moto allo step " $i+1$ ", permettono di ricavare i valori di spostamento, velocità e accelerazione allo step " $i+1$ ", conoscendo i valori delle stesse tre grandezze allo step " i ".

I parametri γ e β definiscono in che modo varia l'accelerazione all'interno di ogni step Δt . Nella figura 5.8 sono riportati i casi in cui viene assunto che l'accelerazione sia costante e pari a quella media, oppure vari linearmente all'interno dello step di calcolo.

Prendere $\gamma = 1/2$ e $\beta = 1/4$ equivale ad assumere un valore costante dell'accelerazione.

Prendere $\gamma = 1/2$ e $\beta = 1/6$ equivale ad assumere che l'accelerazione vari linearmente in Δt .

Nelle analisi svolte in questo lavoro si è sempre assunta un'accelerazione costante all'interno degli intervalli di discretizzazione ($\gamma = 1/2$ e $\beta = 1/4$).

Gli steps temporali di integrazione Δt sono costanti ed ognuno pari a 0.01 sec.

Constant Average Acceleration

Linear Acceleration

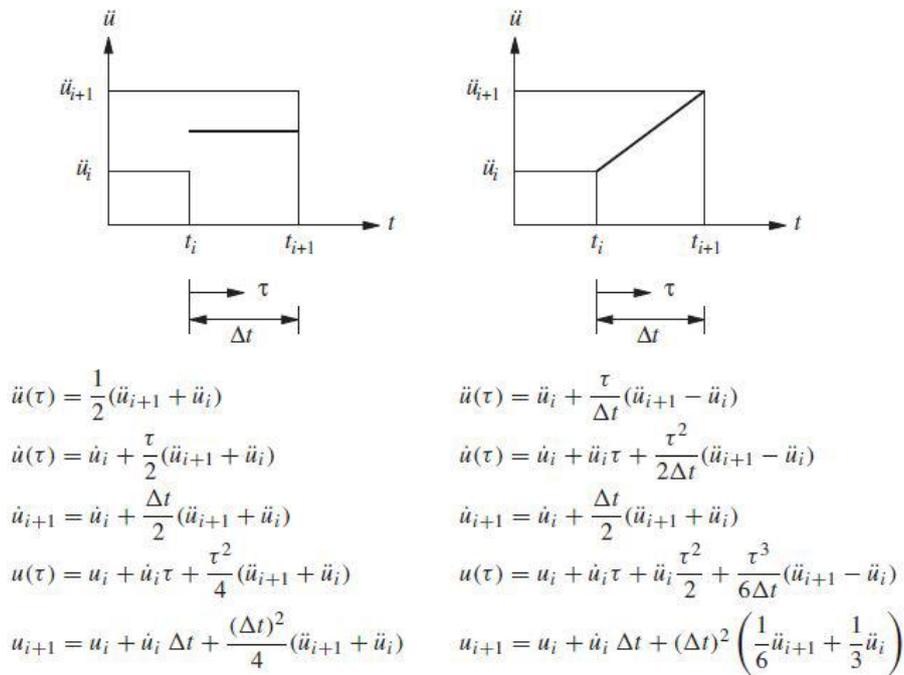


Figura 5.8 – Metodo di Newmark con accelerazione costante e variabile linearmente

Per tener conto delle dissipazioni di energia supplementari, ossia quelle che non vengono direttamente rappresentate nel modello, nell'equazione dinamica:

$$M \ddot{u}(t) + C \dot{u}(t) + K u(t) = -M \ddot{x}_g(t)$$

la matrice dello smorzamento C è stata assegnata attraverso il metodo di Rayleigh:

$$C = \alpha M + \beta K$$

Dove α e β sono dei coefficienti che vengono calibrati in maniera tale da ottenere un certo smorzamento in corrispondenza di determinati modi di vibrare della struttura, i quali sono ritenuti più significativi.

Riscrivendo infatti l'espressione precedente per l' n -esimo modo, si ottiene:

$$\xi = \alpha / (2\omega) + \beta \omega / 2$$

Il vantaggio di questo metodo in una analisi time-history è quello di consentire una modellazione dello smorzamento corrispondente ad ogni modo senza dover ricorrere a metodi che si basano sull'analisi modale (aventi maggior onere computazionale).

 ITAFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	Nuova linea Ferrandina – Matera La Martella per il collegamento di Matera con la rete ferroviaria nazionale PROGETTO DEFINITIVO					
	COMMESSA IA5F	LOTTO 03	CODIFICA CL	DOCUMENTO VI000002	REV. A	FOGLIO 41 di 105

Analisi con isolamento VI10, VI11, VI07 e VI04

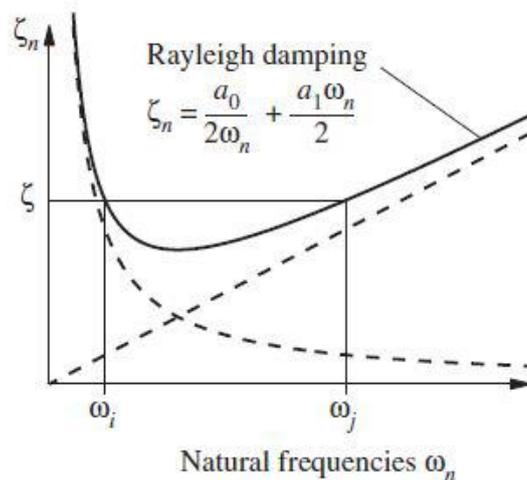


Figura 5.9 – Metodo di Rayleigh per la modellazione dello smorzamento

Nelle analisi svolte, il coefficiente α è stato assunto pari a zero e si è calibrato β in modo tale che lo smorzamento corrispondente ai modi di vibrare delle pile più basse sia circa pari al 5%.

La scelta di imporre coefficiente α nullo, è motivata dal fatto che, poiché si sta eseguendo un'analisi non lineare, si vuole evitare di sovrastimare in maniera eccessiva lo smorzamento dei modi di vibrare caratterizzati da periodo elevato, i quali possono presentarsi dal momento che la struttura (in particolare il sistema di isolamento) entra in campo plastico. Considerando l' n -esimo modo di vibrare si ha infatti:

$$\xi = \alpha / (2\omega) + \beta \omega / 2$$

Dunque, si nota come, dando un valore finito ad α , al tendere del periodo a infinito (ossia per ω che va a zero), anche lo smorzamento tende all'infinito (si è in prossimità per primo tratto della curva $\xi(\omega)$).

Per quanto riguarda invece la definizione del parametro β , si è deciso di rinunciare a calibrarlo in modo tale da avere uno smorzamento pari al 5% in corrispondenza dei primi modi di vibrare che caratterizzano la struttura, ossia quelli che coinvolgono le masse (isolate) degli impalcati. In effetti, così facendo, si andrebbe incontro ad una sovrastima dello smorzamento per i periodi associati alle masse delle sottostrutture (aumenta la pendenza della retta di figura 5.10 e ne conseguono valori di ξ in corrispondenza di periodi pari a 0.1-0.2 secondi, ossia quelli che caratterizzano le masse delle pile, che risultano essere troppo elevati). Tale sovrastima dello smorzamento comporterebbe una sottostima degli effetti inerziali provocati dalle masse di pile e pulvini).

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	Nuova linea Ferrandina – Matera La Martella per il collegamento di Matera con la rete ferroviaria nazionale PROGETTO DEFINITIVO					
	ANALISI IA5F	LOTTO 03	CODIFICA CL	DOCUMENTO VI000002	REV. A	FOGLIO 42 di 105

Analisi con isolamento VI10, VI11, VI07 e VI04

Si è dunque deciso di calibrare il coefficiente β imponendo che in corrispondenza di un periodo pari a 0.1 secondi (valore rappresentativo dei periodi associati alle masse delle pile) si avesse uno smorzamento pari al 5%.

Si ha dunque:

$$\alpha = 0$$

$$\beta = \xi T / \pi = 0.05 \cdot 0.1 / \pi = 0.00159$$

Tale scelta pur se cautelativa (per il viadotto isolato si arriva a periodi equivalenti superiori a 1.5 secondi, per i quali si ha, se $T_{eq}=1.5s$, $\xi = \beta\omega/2 = 0.00159 \cdot 2\pi/1.5s/2 \cdot 100 = 0.33\%$), è giustificata dal fatto che nei primi modi di vibrare lo smorzamento è in realtà causato principalmente dalle deformazioni che avvengono all'interno degli isolatori in elastomero e nei dissipatori isteretici, i quali, come visto al capitolo precedente, sono direttamente modellati all'interno dell'analisi.

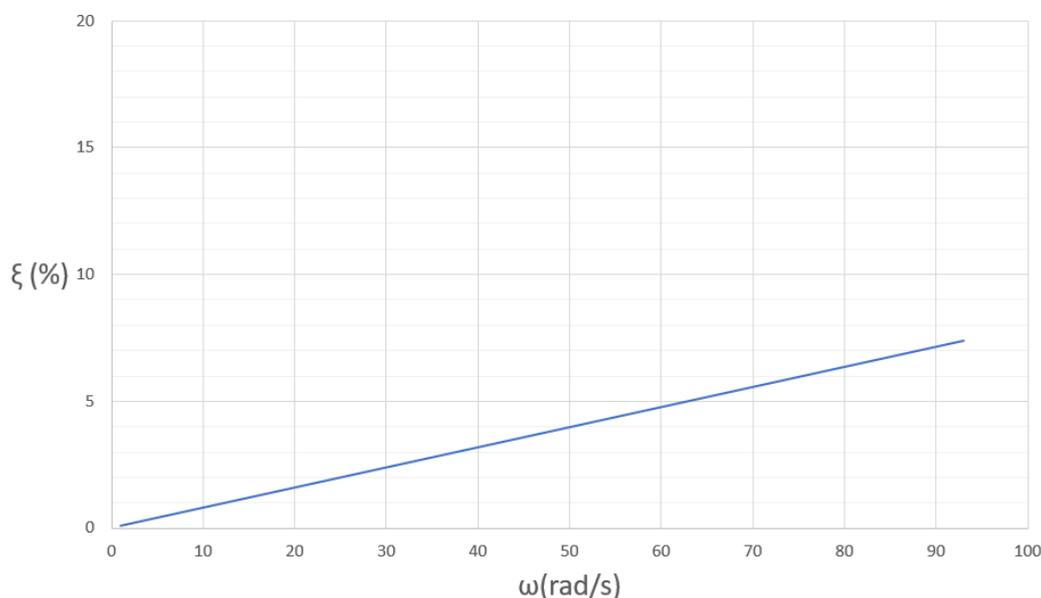


Figura 5.10 – Curva di smorzamento in funzione di ω assunta nelle analisi

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	Nuova linea Ferrandina – Matera La Martella per il collegamento di Matera con la rete ferroviaria nazionale PROGETTO DEFINITIVO					
	ANALISI IA5F	LOTTO 03	CODIFICA CL	DOCUMENTO VI000002	REV. A	FOGLIO 43 di 105

Analisi con isolamento VI10, VI11, VI07 e VI04

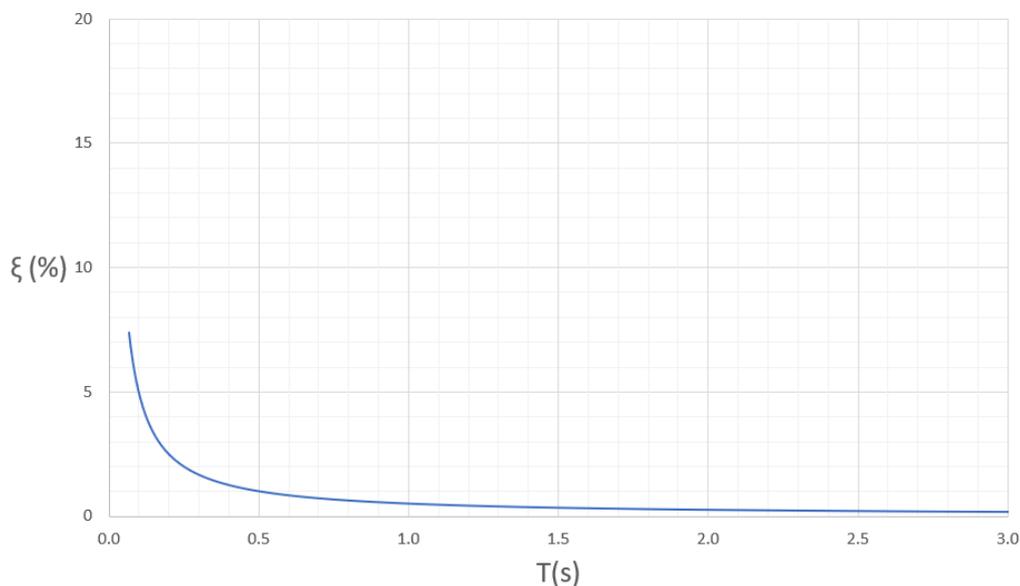


Figura 5.11 – Curva di smorzamento in funzione di T assunta nelle analisi

In accordo con il punto 7.3.5 del D.M.17.01.2018, sono stati definiti 3 gruppi di accelerogrammi artificiali (per gruppo si intende l'insieme delle due componenti orizzontali e di quella verticale) di durata 25, 30 e 45 secondi, come meglio indicato nella relazione IA5F03D09CLVI0000009.

L'analisi time-history è stata dunque eseguita per ognuno dei 3 gruppi, considerando le tre possibili condizioni che vedono come direzione principale dell'azione sismica quella longitudinale e quella trasversale al viadotto oppure quella verticale.

Per quanto riguarda invece la valutazione degli effetti dovuti alla variabilità spaziale del moto (tenuta in conto solo per calcolare gli spostamenti allo SLC), sono state effettuate delle analisi time-history nelle quali è stato applicato lo stesso input sismico su tutto il viadotto, tenendo conto però di un tempo di arrivo differente per ogni pila.

Questo è stato possibile applicando ai nodi di base di ognuna delle pile uno stesso spostogramma con diversi tempi di arrivo. Tali spostogrammi sono quelli ottenuti per integrazione degli accelerogrammi.

Per tale viadotto è stata considerata come unica combinazione quella che vede come direzione di propagazione dell'azione sismica quella inclinata di circa 16° rispetto l'asse longitudinale del viadotto (combinazione $E_x + 0.3E_y + 0.3E_z$).

Il tempo di arrivo degli input sismici (100% in direzione longitudinale e 30% in direzione trasversale) applicati agli incastri di ognuna delle pile è differenziato di un Δt tale per cui si hanno spostamenti massimi differenziali in direzione longitudinale tra pile consecutive pari circa al massimo spostamento relativo del

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	Nuova linea Ferrandina – Matera La Martella per il collegamento di Matera con la rete ferroviaria nazionale PROGETTO DEFINITIVO					
	ANALISI CON ISOLAMENTO V110, V111, V107 e V104	COMMESSA IA5F	LOTTO 03	CODIFICA CL	DOCUMENTO VI000002	REV. A

terreno in condizioni di SLC, valutato come indicato al 3.2.4.2 delle NTC2018 (condizione a favore di sicurezza, infatti il Δt dovrebbe essere tarato su uno spostamento relativo del terreno calcolato per la distanza delle pile proiettata lungo la direzione di propagazione del sisma).

Per maggiori dettagli sulla valutazione del tempo di ritardo di propagazione si rimanda alla relazione specifica per la rappresentazione dell'azione sismica.

L'analisi dinamica non lineare deve partire da una configurazione in cui la struttura è caricata dai carichi permanenti e da una quota parte dei carichi variabili. Occorre pertanto specificare che tali analisi debbano proseguire dalla fine dei casi di carico riguardanti i carichi appena menzionati.

Va dunque spuntata l'opzione "subsequent to" e selezionato il caso di carico nominato "carichi statici" all'interno dei "Time History Load Cases".

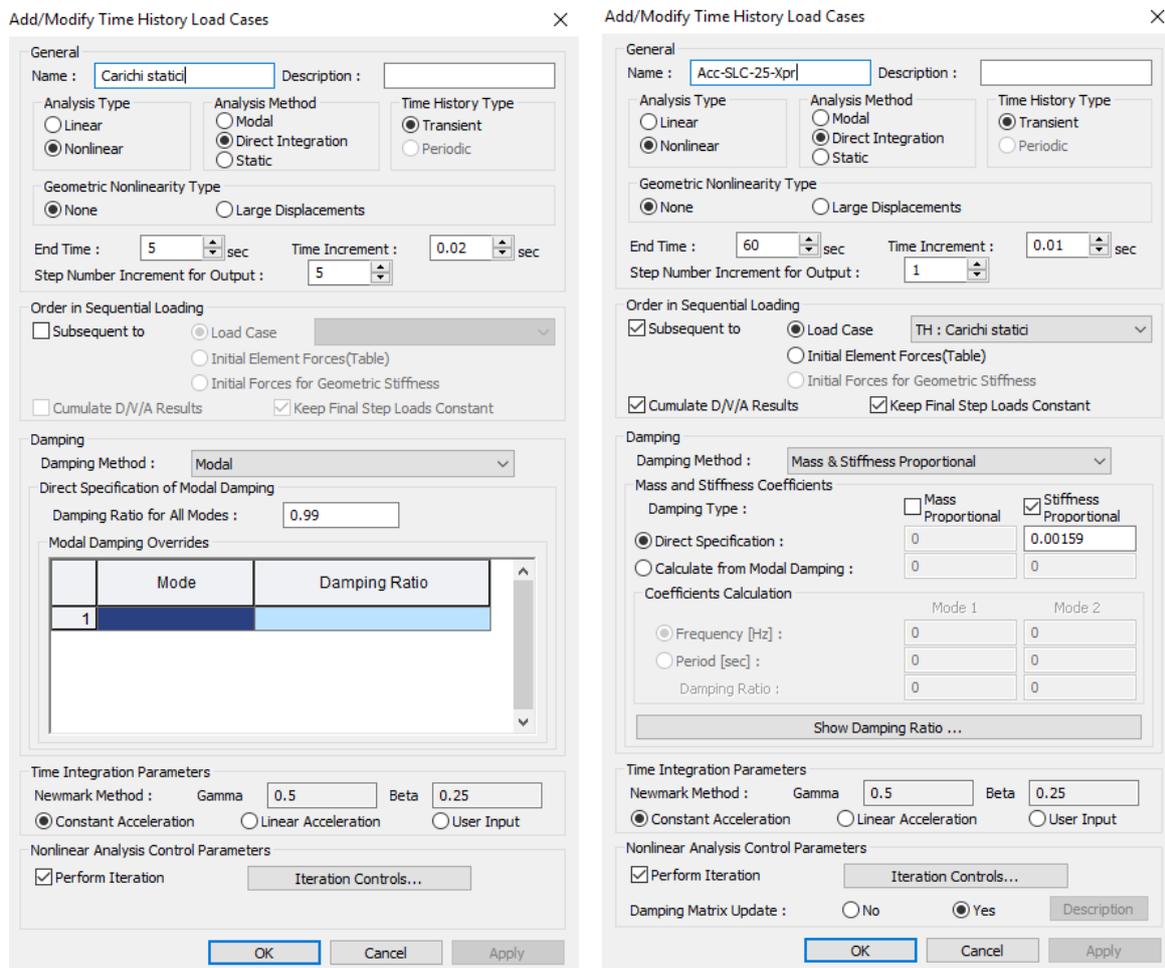


Figura 5.12 – Esempio di un caso di carico dinamico associato ad una analisi dinamica non lineare

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	Nuova linea Ferrandina – Matera La Martella per il collegamento di Matera con la rete ferroviaria nazionale PROGETTO DEFINITIVO					
	COMMESSA IA5F	LOTTO 03	CODIFICA CL	DOCUMENTO VI000002	REV. A	FOGLIO 45 di 105

Analisi con isolamento V110, V111, V107 e V104

È necessario che il caso di carico precedente alla time-history sia anch'esso di tipo dinamico. Per rappresentare allora dei carichi statici come dinamici è stato sufficiente associarli ad una storia temporale costituita da una rampa normalizzata.

Per far sì che gli effetti delle amplificazioni dinamiche siano trascurabili, ad ogni modo di vibrare preso in considerazione nell'analisi è stato assegnato uno smorzamento pari al 99%.

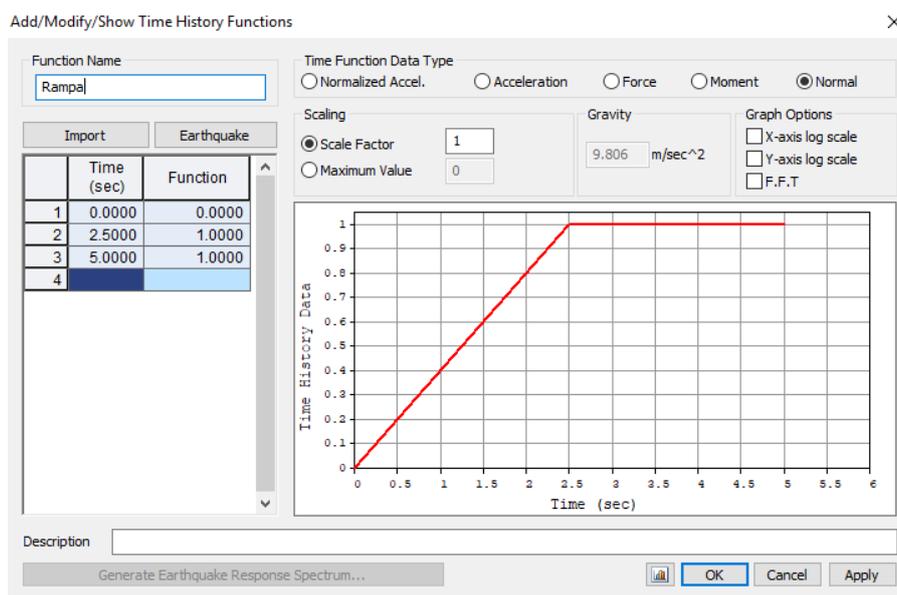


Figura 5.13 – Rampa normalizzata

	Nuova linea Ferrandina – Matera La Martella per il collegamento di Matera con la rete ferroviaria nazionale PROGETTO DEFINITIVO					
	ANALISI IA5F	LOTTO 03	CODIFICA CL	DOCUMENTO VI000002	REV. A	FOGLIO 46 di 105

Analisi con isolamento VI10, VI11, VI07 e VI04

6 RISULTATI E VERIFICHE

Un intervento di miglioramento sismico, secondo quanto riportato al paragrafo 8.4 delle NTC2018, è finalizzato ad ottenere un aumento della sicurezza strutturale preesistente, senza necessariamente raggiungere livelli di sicurezza fissati al paragrafo 8.4.2 della stessa norma (il parametro ζ_E deve essere necessariamente ≥ 1 nelle verifiche dei sistemi di isolamento rispetto alle azioni sismiche, mentre può essere anche minore dell'unità nelle verifiche della parte "esistente").

Da questo punto in poi si indicherà con E_x l'azione sismica diretta lungo la direzione longitudinale al viadotto e con E_y quella diretta lungo la direzione trasversale. Con E_z si indica l'azione sismica verticale.

6.1 Verifiche delle sottostrutture per SLV

Per evitare effetti indesiderati che possono essere causati dalla plasticizzazione delle sottostrutture in viadotti dotati di isolamento, è necessario che le stesse sottostrutture (pile e fondazioni) rimangano in campo sostanzialmente elastico anche in concomitanza di eventi sismici rari (come indicato al 7.10.2 delle NTC2018).

Più in particolare, per la struttura in esame, è richiesto dalla norma che le sottostrutture rimangano in campo sostanzialmente elastico durante un evento sismico SLV, sia prima della rottura dei fusibili, ovvero quando la struttura si comporta come se non fosse isolata, sia dopo che questi sono giunti a rottura e si è attivato il sistema di isolamento.

6.1.1 Definizione del dominio sostanzialmente elastico di una sezione

Per momento resistente sostanzialmente elastico si intende quello corrispondente ad una curvatura pari a quella di primo snervamento dell'acciaio o alla curvatura corrispondente alla deformazione di picco del calcestruzzo ϵ_{c2} (0.002) nel caso in cui questa curvatura (snervamento apparente) risulti minore di quella di snervamento.

Per la definizione del dominio a pressoflessione sostanzialmente elastico delle pile e dei pali, si è fatto uso del software V.C.A.S.L.U. del professor Piero Gelfi. Poiché tale programma consente la sola definizione di domini a stato limite ultimo, allo scopo di ottenere un dominio elastico, si è impostato come input, per ciò che riguarda le caratteristiche dei materiali, che le deformazioni ultime coincidessero rispettivamente con quelle di snervamento per l'acciaio (f_{yd} / E_s) e di picco per il calcestruzzo (0.002).

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	Nuova linea Ferrandina – Matera La Martella per il collegamento di Matera con la rete ferroviaria nazionale PROGETTO DEFINITIVO					
	COMMESSA IA5F	LOTTO 03	CODIFICA CL	DOCUMENTO VI0000002	REV. A	FOGLIO 47 di 105

Analisi con isolamento VI10, VI11, VI07 e VI04

Il software V.C.A.S.L.U. fa riferimento come legami di calcestruzzo e acciaio rispettivamente a quello parabola-rettangolo (figura 12.1 a) e a quello elastico perfettamente plastico (figura 12.a), definiti ai paragrafi 4.1.2.1.2.1 e 4.1.2.1.2.2 delle NTC18.

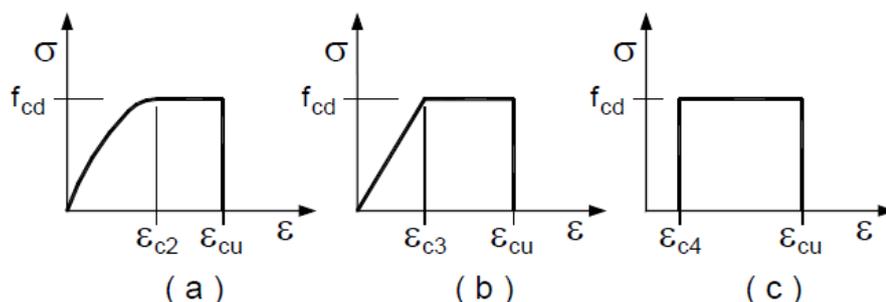


Figura 6.1 – Diagrammi di progetto tensione-deformazione del calcestruzzo (NTC2018)

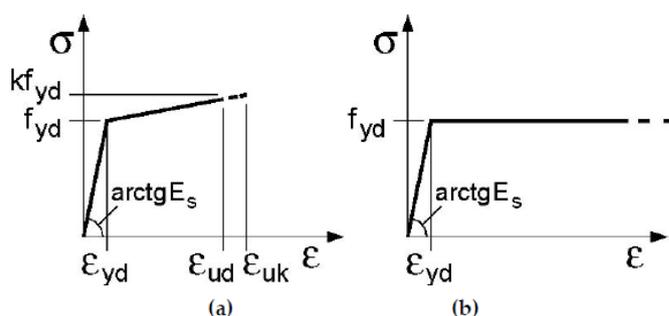


Figura 6.2 – Diagrammi di progetto tensione-deformazione dell'acciaio (NTC2018)

I valori di progetto f_{cd} e f_{yd} sono stati ottenuti abbattendo i valori caratteristici (assunti come da progetto originario -vedere elaborato IAF03D09ROVI0000001-) per i corrispondenti coefficienti di sicurezza γ_c e γ_s e per i fattori di confidenza FC , definiti al C8.5.4. della Circolare 21/01/2019.

In accordo con quanto esposto al paragrafo 8.7.2 delle NTC2018 si è assunto $\gamma_c = \gamma_s = 1$ poiché si sta eseguendo una verifica a pressoflessione e quindi una verifica di un meccanismo non fragile di un ponte esistente.

Per quanto riguarda invece i coefficienti di confidenza, poiché si intende raggiunto un livello di conoscenza dei materiali costituenti le pile pari a LC2, si è assunto $FC=1.2$ (paragrafo C8.5.4. della Circolare 21/01/2019).

Si ha per il calcestruzzo delle pile un valore di f_{cd} pari a $20 \text{ MPa} / 1.2 = 16.67 \text{ Mpa}$.

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	Nuova linea Ferrandina – Matera La Martella per il collegamento di Matera con la rete ferroviaria nazionale					
	PROGETTO DEFINITIVO					
<i>Analisi con isolamento VI10, VI11, VI07 e VI04</i>	COMMESSA IA5F	LOTTO 03	CODIFICA CL	DOCUMENTO VI000002	REV. A	FOGLIO 48 di 105

Per l'acciaio Feb38k delle armature si ha f_{yd} pari a $375 \text{ MPa} / 1.2 = 312.5 \text{ MPa}$.

La deformazione ultima, che come detto deve essere pari alla deformazione di snervamento per l'acciaio e a quella di snervamento apparente per il calcestruzzo, è stato imposta essere pari al 1.563‰ per l'acciaio e 2‰ per il calcestruzzo.

Materials	
FeB38k	C20/25
ϵ_{su} 1.563 ‰	ϵ_{c2} 2 ‰
f_{yd} 312.5 N/mm ²	ϵ_{cu} 2
E_s 200.000 N/mm ²	f_{cd} 16.67
E_s/E_c 15	f_{cc}/f_{cd} 1 ?
ϵ_{syd} 1.563 ‰	$\sigma_{c,adm}$ 8.5
$\sigma_{s,adm}$ 215 N/mm ²	τ_{co} 0.5333
	τ_{c1} 1.686

Figura 6.3 – Caratteristiche dei materiali assunte come input nel software V.C.A.S.L.U.

Per le verifiche delle sezioni delle pile ringrossate, il dominio resistente corrispondente alla condizione post-intervento è stato calcolato considerando anche per i materiali “nuovi” le caratteristiche meccaniche dei materiali già presenti abbattute di $FC=1.2$.

6.1.2 Verifiche a pressoflessione delle pile pre-rottura dei fusibili

Le verifiche sono state condotte nelle sezioni più critiche per ogni gruppo di pile. Quest'ultimi sono composti da pile caratterizzate da altezze tra loro simili.

Sono stati definiti 4 gruppi: pile P1 e P8, P2 e P7, P3 e P6, P4 e P5. Le verifiche sono state effettuate sulle pile P1, P2, P3, P4.

Facendo riferimento a quanto riportato sugli elaborati grafici del progetto dell'epoca, è stata individuata una sezione di salto per le armature (si passa da $116\Phi16+116\Phi26$ dello spiccato a $116\Phi16$) che accomuna tutte le pile di altezza maggiore a 13m. Tale sezione si trova a 11.50 m dalla testa del pulvino. Considerando in maniera cautelativa una lunghezza di ancoraggio pari a 150 cm (che corrisponde circa a 60 volte il diametro delle barre di armatura), si può allora fare affidamento sulle barre $\Phi26$ da spiccato fino a 13 m dalla testa del pulvino.

Si è dunque individuata come sezione più critica per tali pile la sezione posta a 13m da testa -pila.

<i>Analisi con isolamento VI10, VI11, VI07 e VI04</i>	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IA5F	03	CL	VI000002	A	49 di 105

Per le pile di altezza poco maggiore a 13 m le verifiche andrebbero condotte a 50 cm dallo spiccato (le barre si prolungano oltre il plinto di un minimo di 2.00m, che depurato di 1.50 m di lunghezza di ancoraggio danno una lunghezza collaborante di 0.50m). Per semplicità tali verifiche vengono svolte direttamente a spiccato considerando 116Φ16 (per il viadotto Marchese ne sono un esempio le pile P3 e P6).

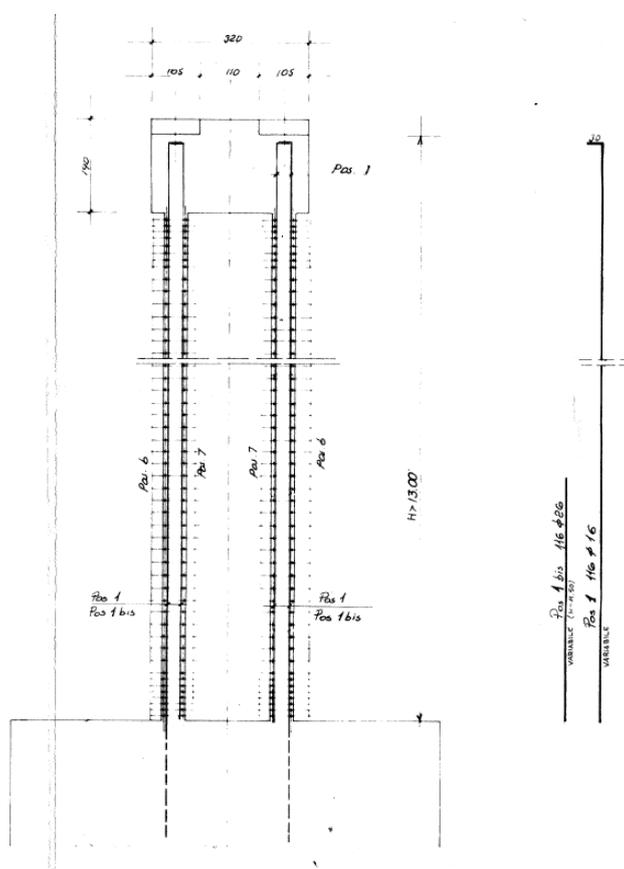


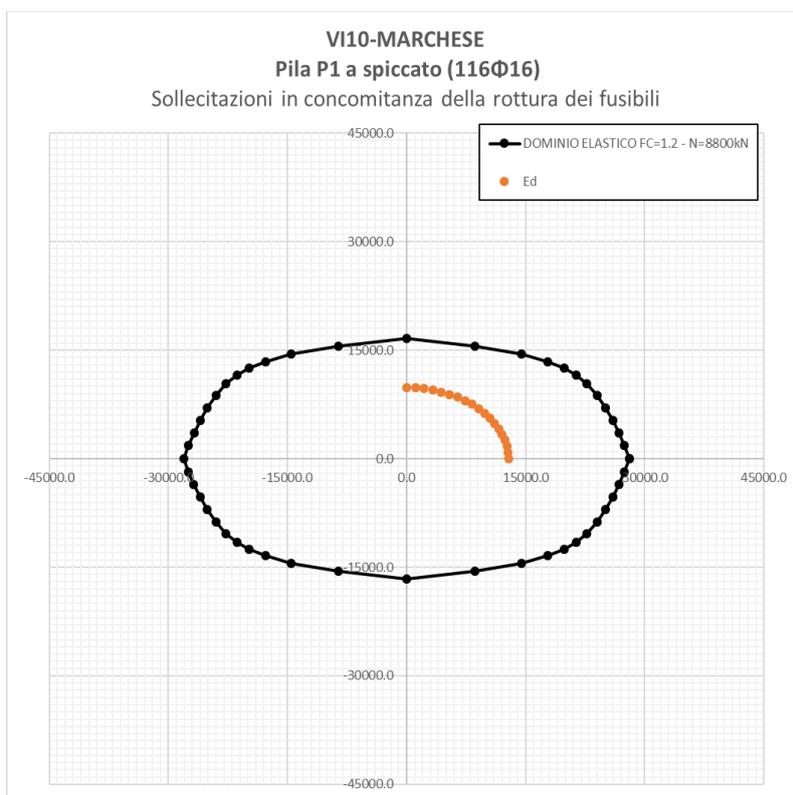
Figura 6.4 – Armature delle pile di altezza maggiore a 13m (da elaborato grafico del progetto dell'epoca)

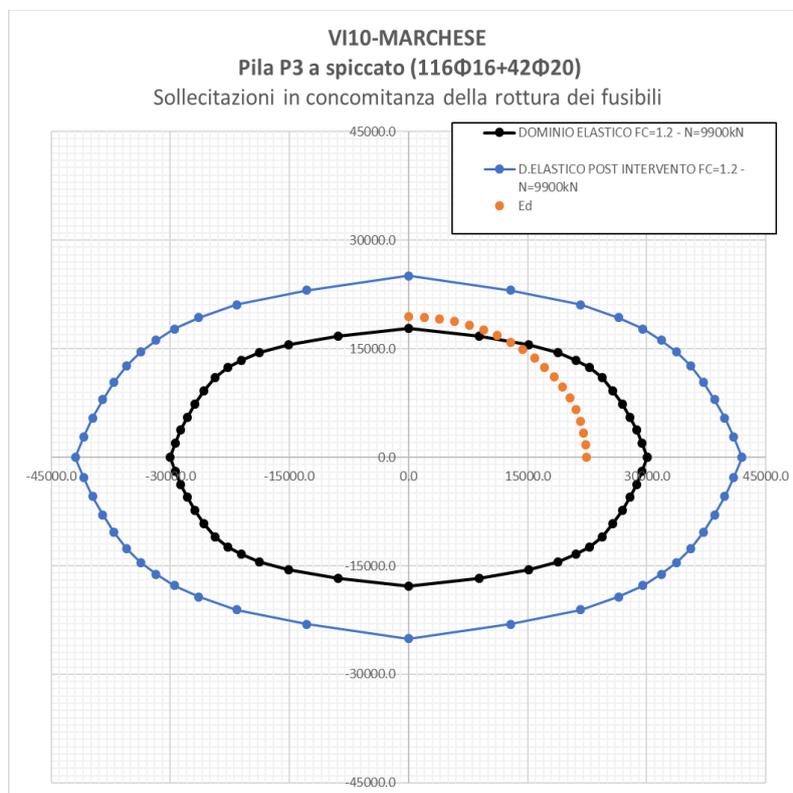
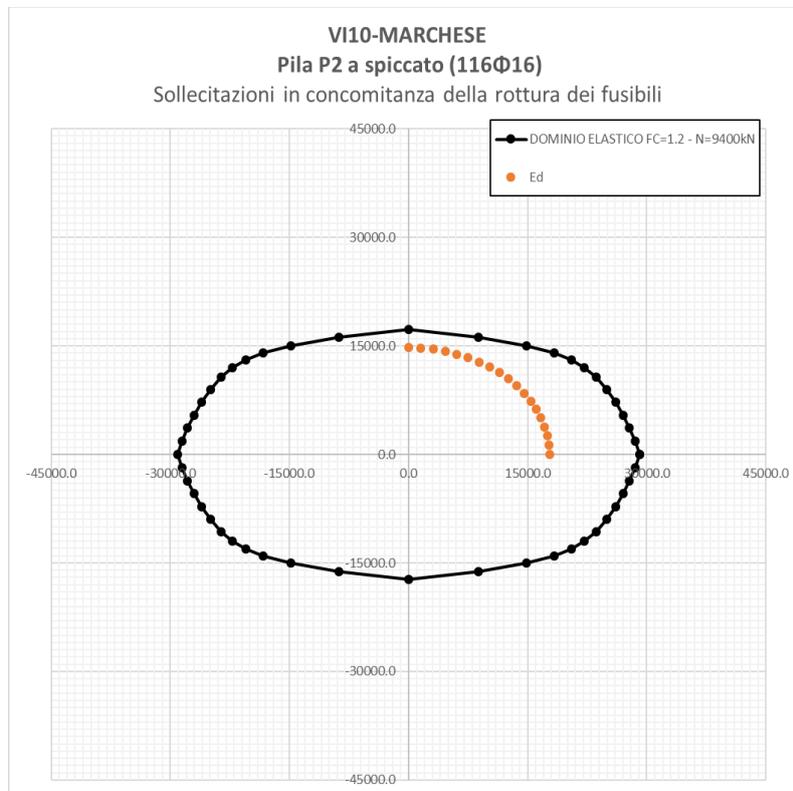
Per le pile cui è previsto il rinforzo alla base (dalla P3 alla P6), le verifiche sono state condotte anche in corrispondenza della sezione a partire della quale le armature di rinforzo non risultano collaboranti (situata a 9.50 metri dell'estradosso del pulvino).

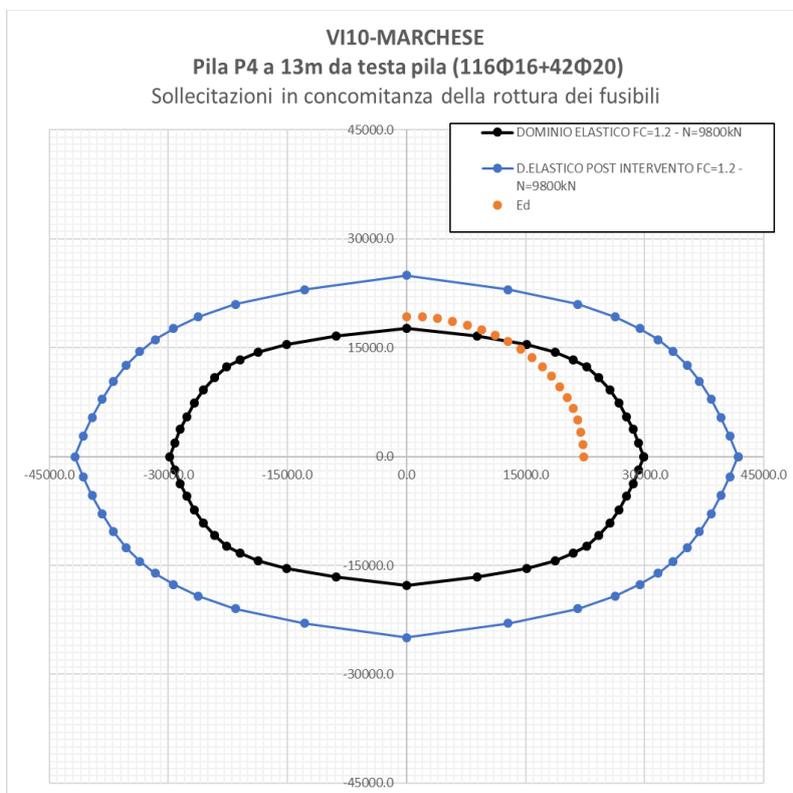
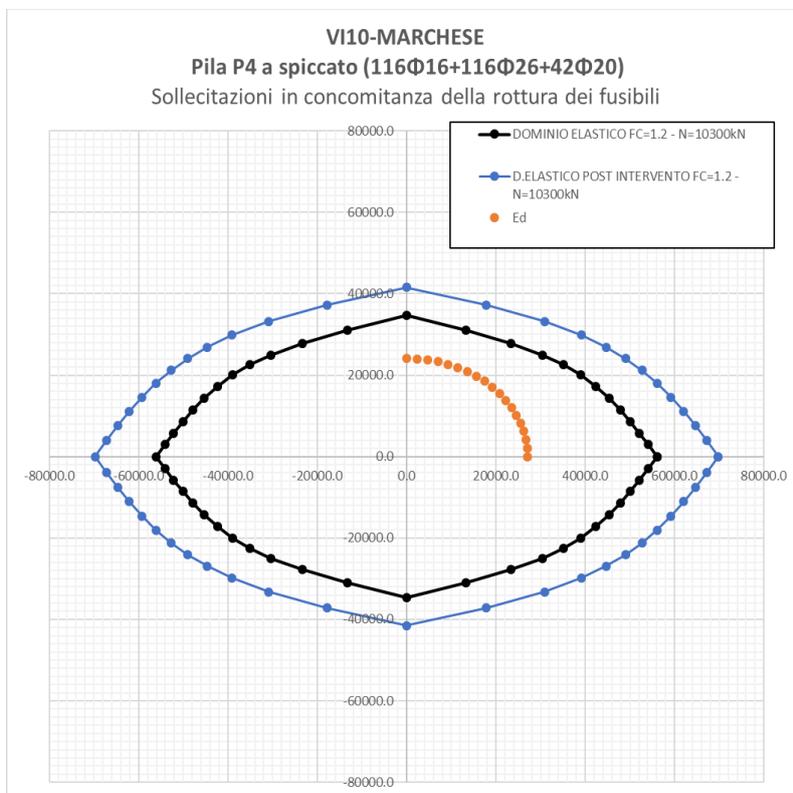
Le sollecitazioni utilizzate per le seguenti verifiche sono state ricavate adottando il calcolo semplificato esposto al paragrafo “valutazione delle sollecitazioni sulle sottostrutture al momento della rottura dei fusibili” della presente relazione di calcolo.

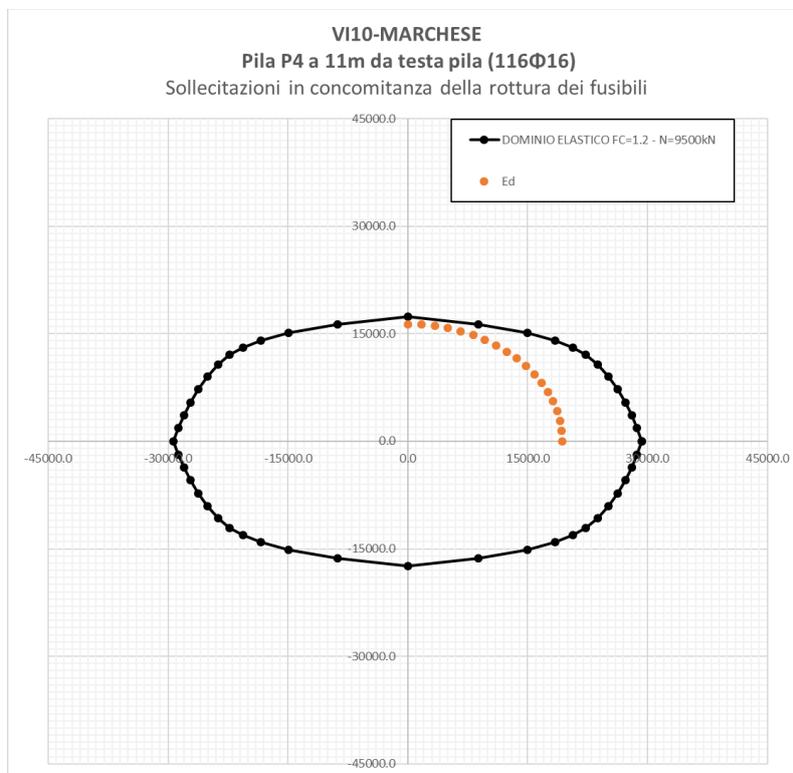
I domini riportati di seguito sono calcolati per una forza assiale pari a quella provocata da soli carichi statici e variabili di traffico (quest'ultimi considerati con un coefficiente pari a 0.2).

Il restringimento del dominio per effetto di un decremento dei carichi assiali agenti sulla pila dovuto all'azione sismica risulta essere trascurabile.







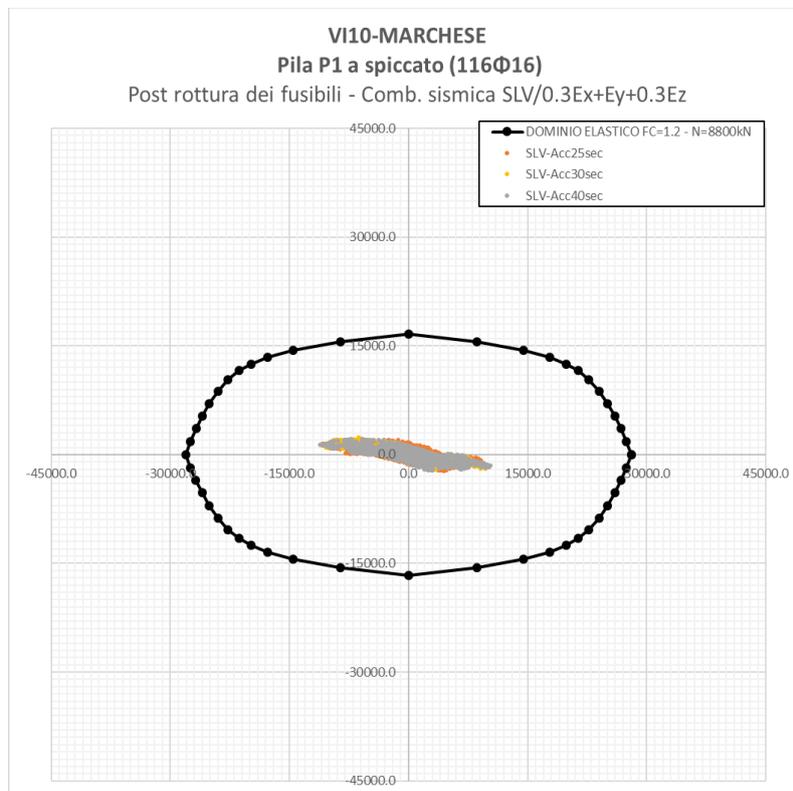
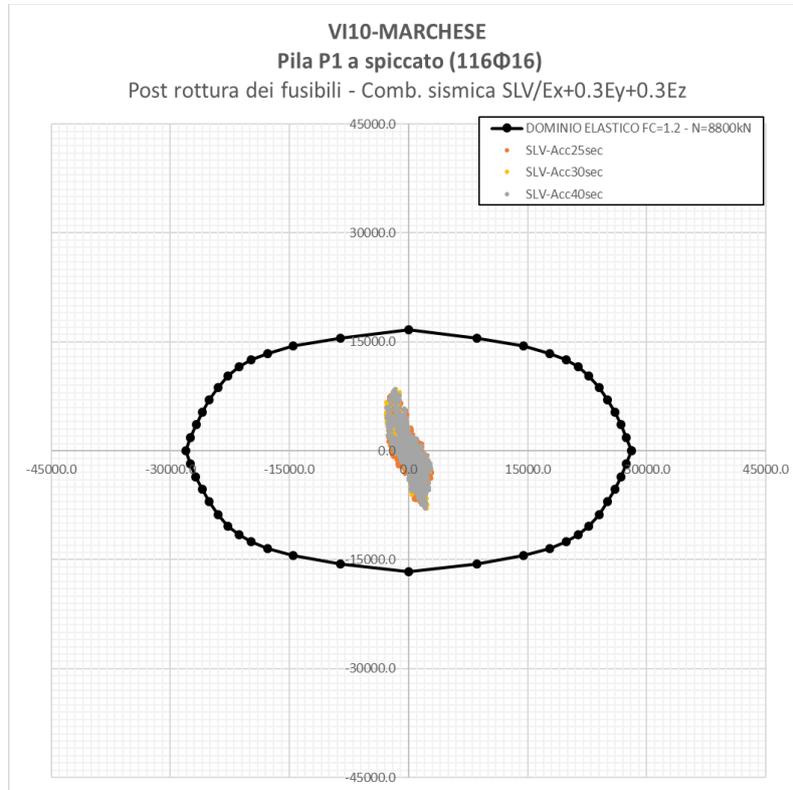


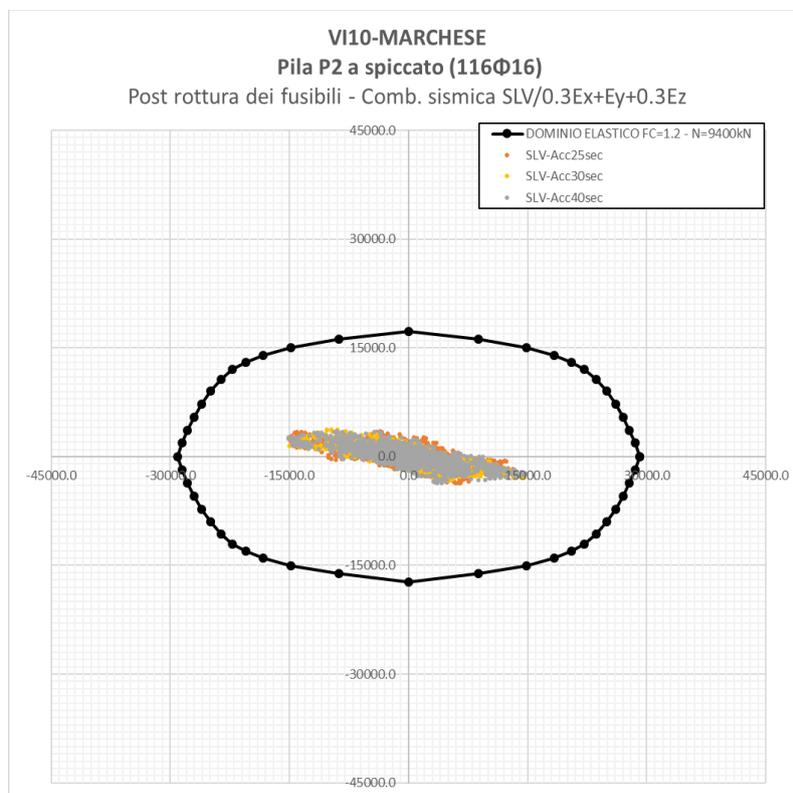
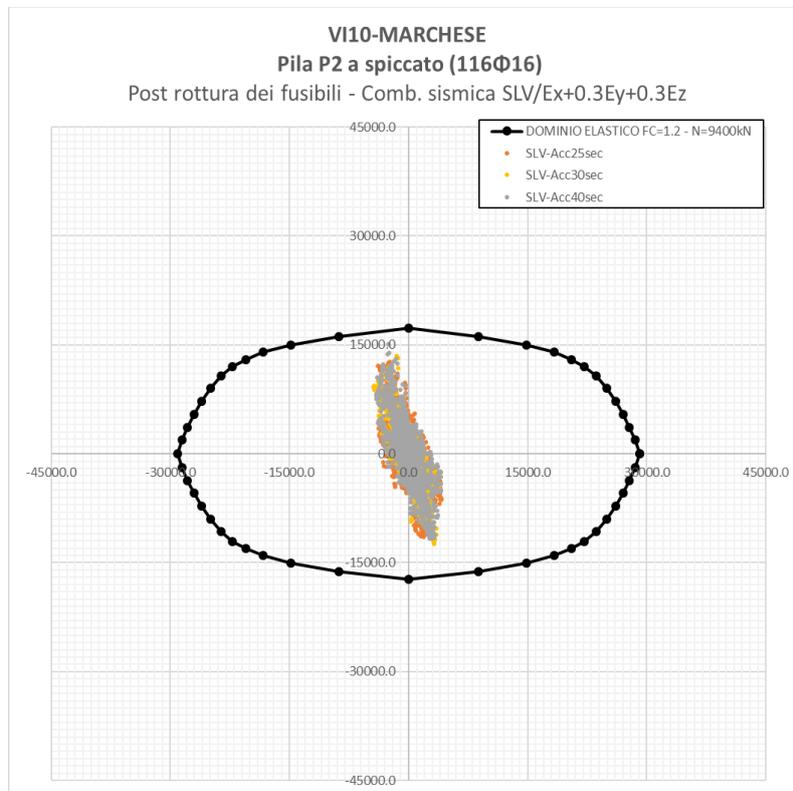
6.1.3 Verifiche a pressoflessione delle pile post rottura dei fusibili

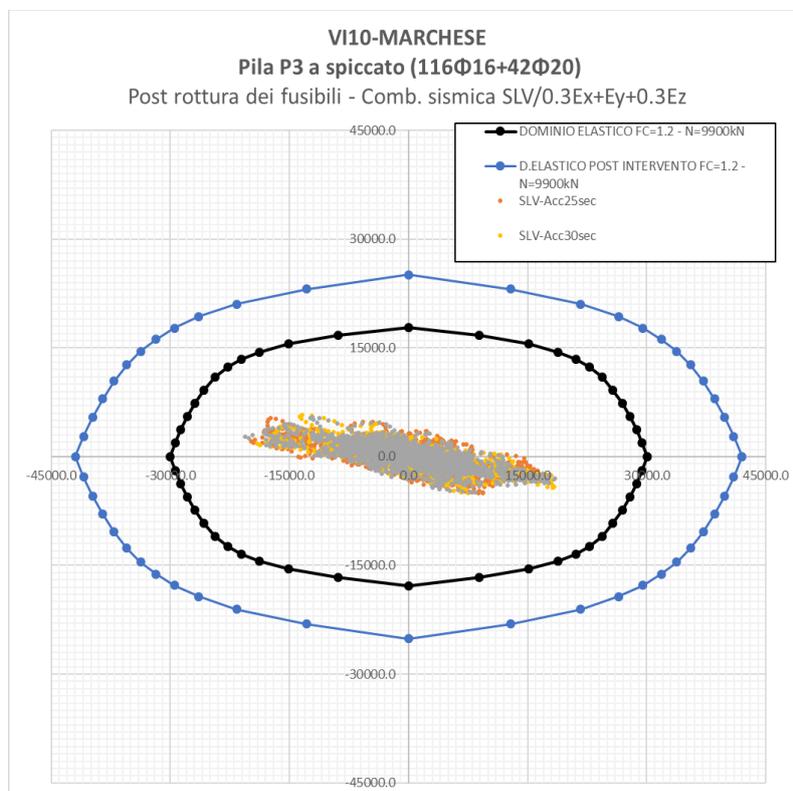
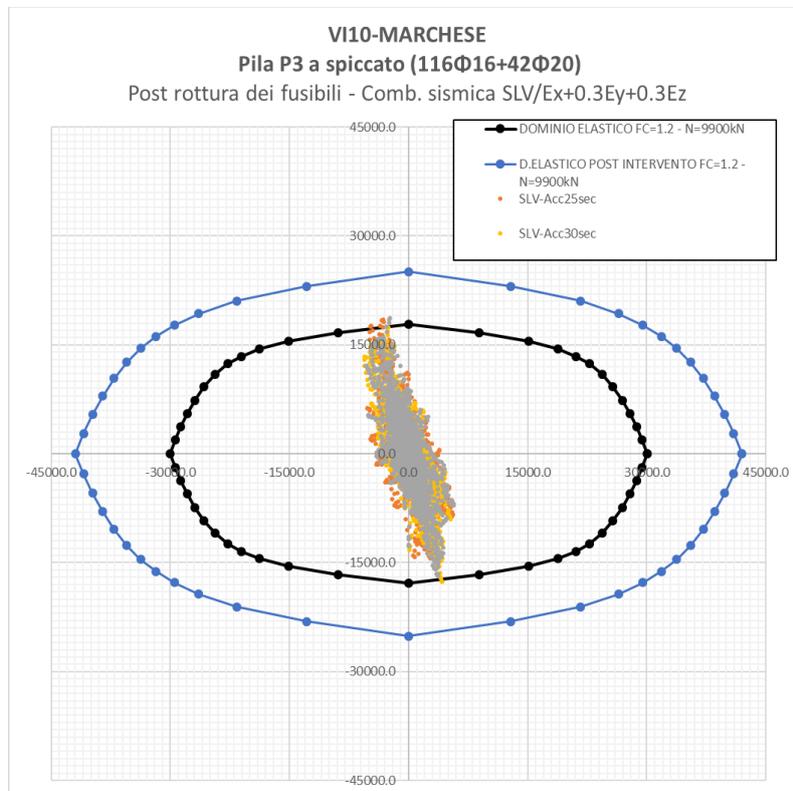
Le sollecitazioni sottoposte alle seguenti verifiche sono state ricavate dalle analisi dinamiche non lineari applicate sul modello “isolato” esposte al capitolo “Analisi della struttura”.

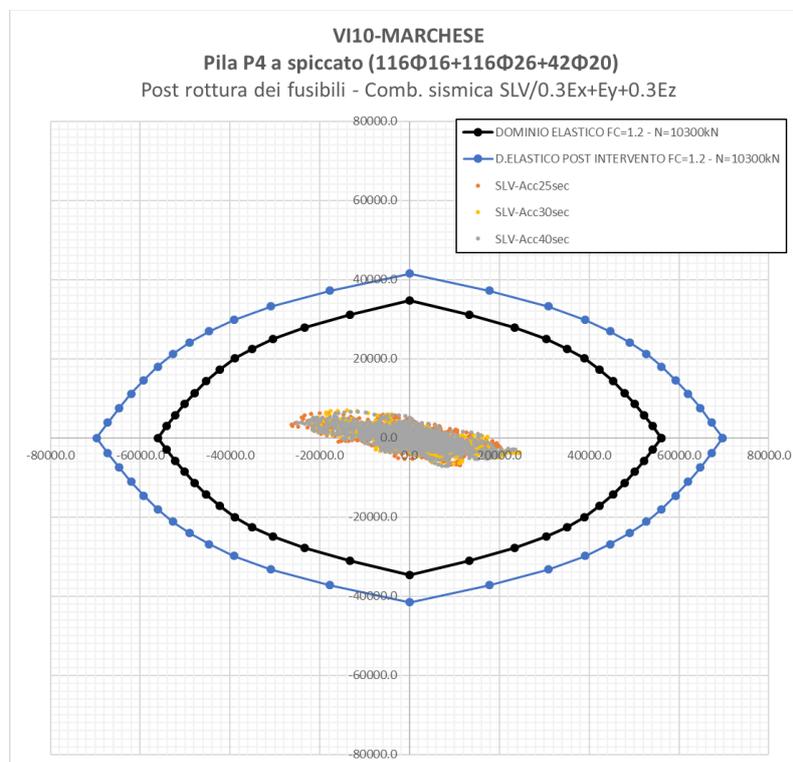
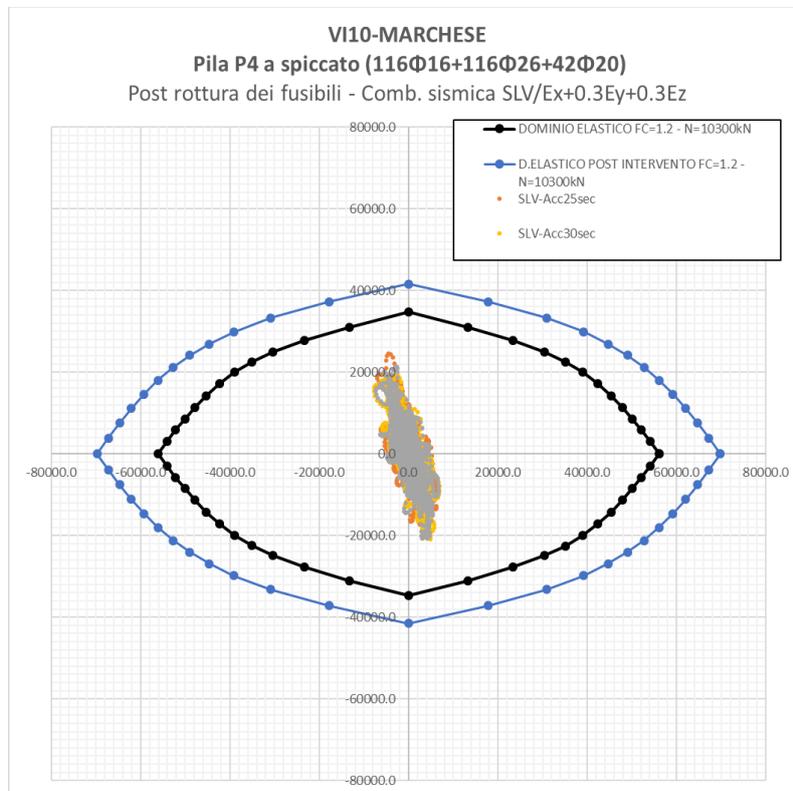
Sono state considerate le combinazioni sismiche corrispondenti allo SLV.

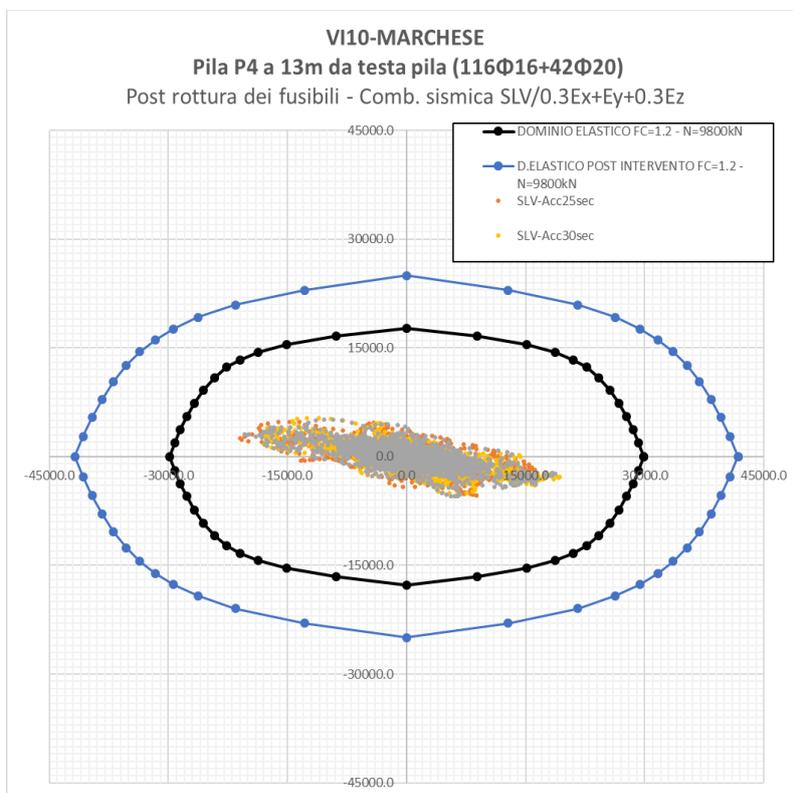
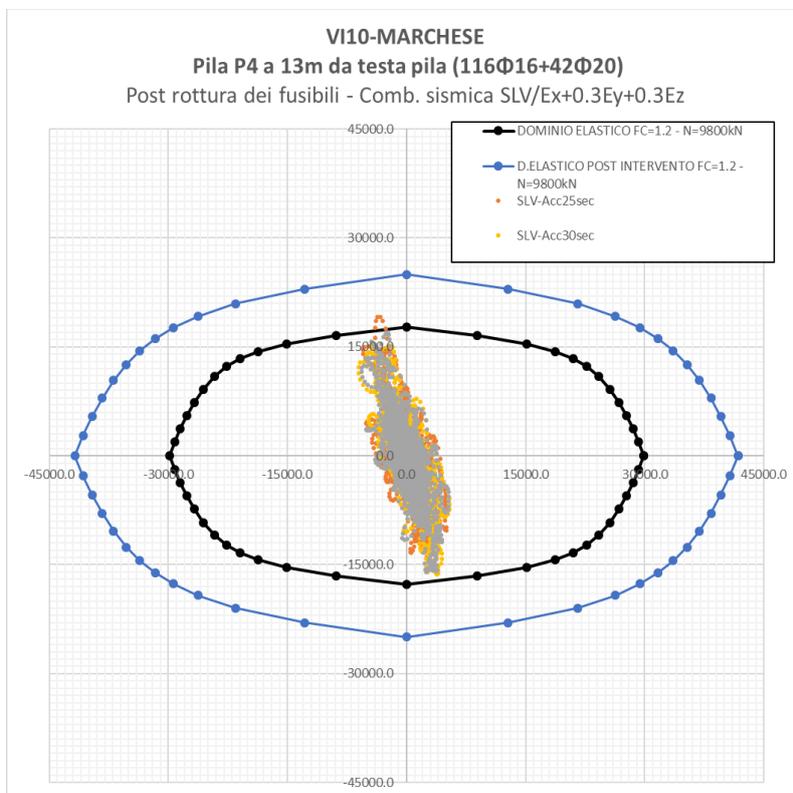
Per la scelta delle sezioni di verifica vale quanto esposto al paragrafo precedente.

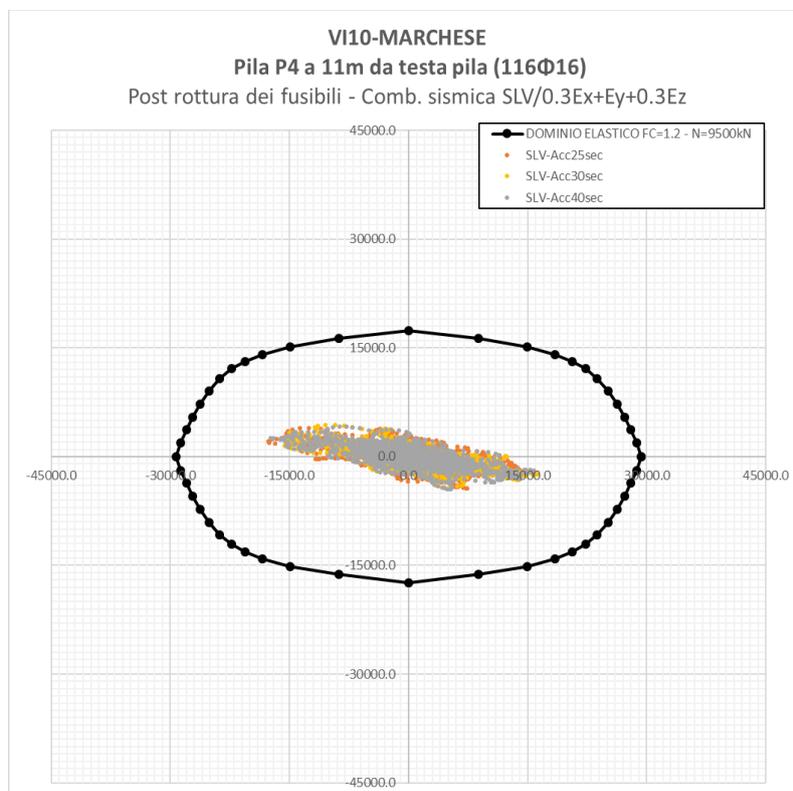
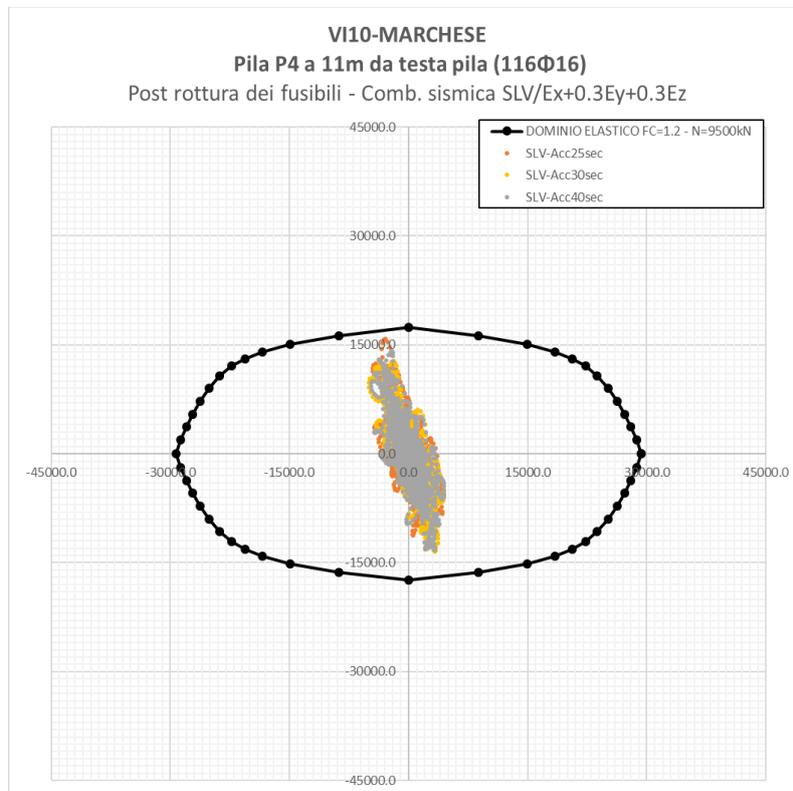












 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	Nuova linea Ferrandina – Matera La Martella per il collegamento di Matera con la rete ferroviaria nazionale PROGETTO DEFINITIVO					
	ANALISI IA5F	LOTTO 03	CODIFICA CL	DOCUMENTO VI000002	REV. A	FOGLIO 60 di 105

Analisi con isolamento VI10, VI11, VI07 e VI04

Le sollecitazioni agenti sulle pile del Marchese sono tutte interne al dominio sostanzialmente elastico sia prima che dopo della rottura dei fusibili.

Grazie all'abbattimento delle sollecitazioni ottenuto con l'isolamento e l'incamiciatura effettuata sulle pile più critiche, la totalità delle pile rimane in campo sostanzialmente elastico per condizioni sismiche corrispondenti allo SLV.

6.1.4 Verifiche a pressoflessione dei pali di fondazione delle pile pre-rottura dei fusibili

Sono stati presi come riferimento per le verifiche i pali sottostanti alle pile P1 (fondazione a 6 pali), P2 e P3 (fondazioni a 8 pali).

Come fatto anche per le verifiche delle pile, tali risultati sono stati estesi al resto dei pali presenti nelle fondazioni delle pile P6, P7 e P8, sottoposte a sollecitazioni analoghe.

Le pile P4 e P5 sono dotate di fondazioni superficiali.

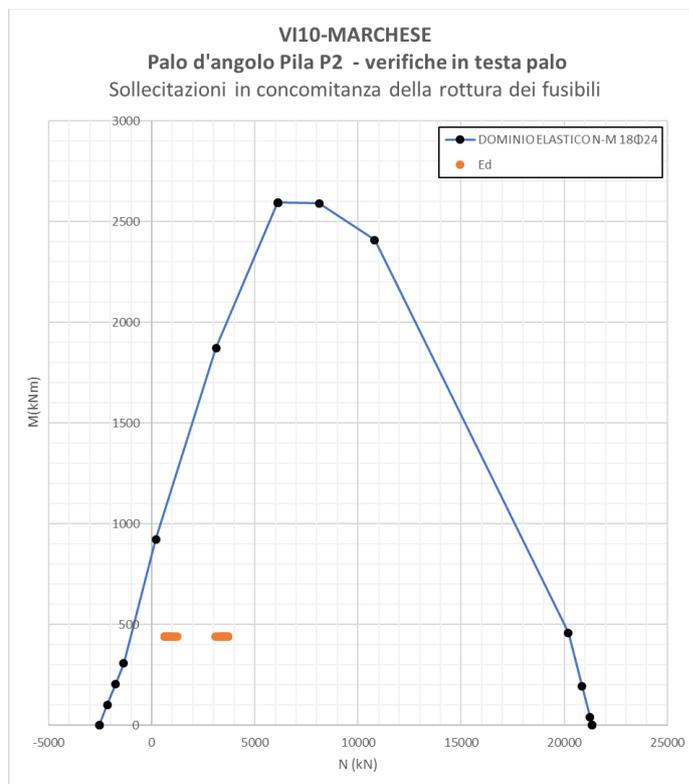
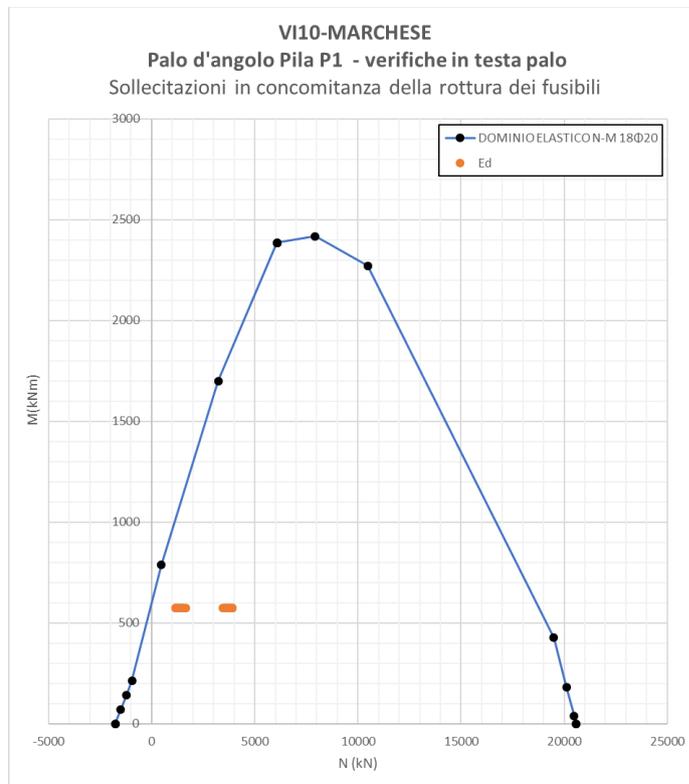
Sono state considerate delle armature costituite da 18Φ20 per i pali delle fondazioni a 6 pali e da 18Φ24 per i pali delle fondazioni a 8 pali.

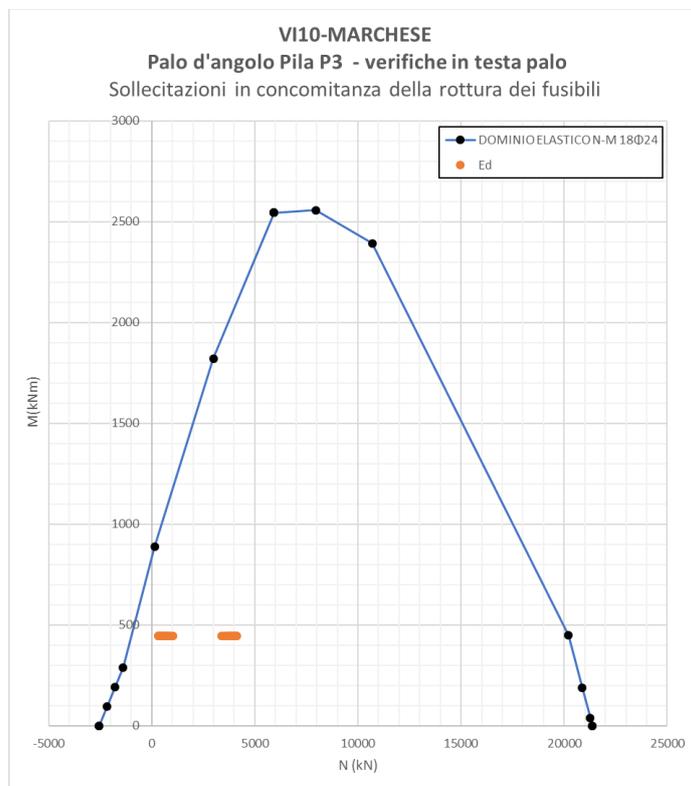
Le sollecitazioni utilizzate per le seguenti verifiche sono state ricavate adottando il calcolo semplificato esposto al paragrafo “Valutazione delle sollecitazioni sulle sottostrutture al momento della rottura dei fusibili” della presente relazione di calcolo. Le sollecitazioni ottenute fanno riferimento al generico palo d'angolo della fondazione considerata.

Per la valutazione delle azioni sollecitanti non sono state considerate le inerzie di plinto e rinterro.

Per la valutazione dello sforzo normale agente sui pali si è assunto un rinterro pari a 1.5m costituito da un terreno di $\gamma=18 \text{ kN/m}^3$.

Per il calcolo dei momenti agenti in testa ai pali, si è assunto per il coefficiente α un valore pari a **2.45m** (vedere elaborato IA5F03D09GEVI1000001A “Relazione Geotecnica e di calcolo delle fondazioni VI10”). Tale valore di α pari è il più alto che si ha lungo lo sviluppo dei viadotti VI10, VI11, VI07 e VI04.





6.1.5 Verifiche a pressoflessione dei pali di fondazione delle pile post rottura dei fusibili

Per la scelta delle sezioni di verifica vale quanto esposto al paragrafo precedente.

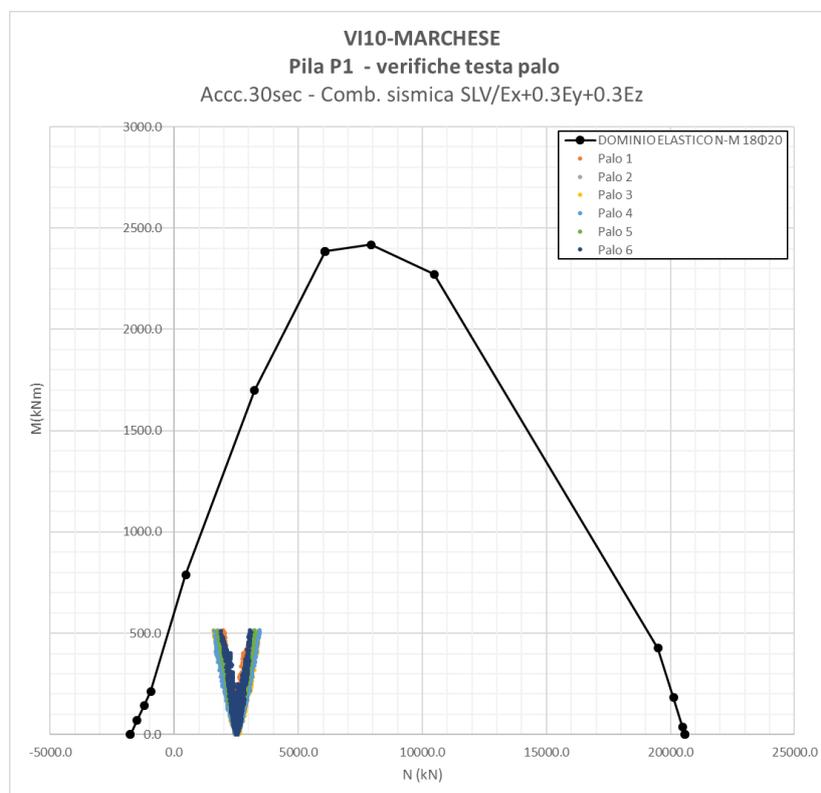
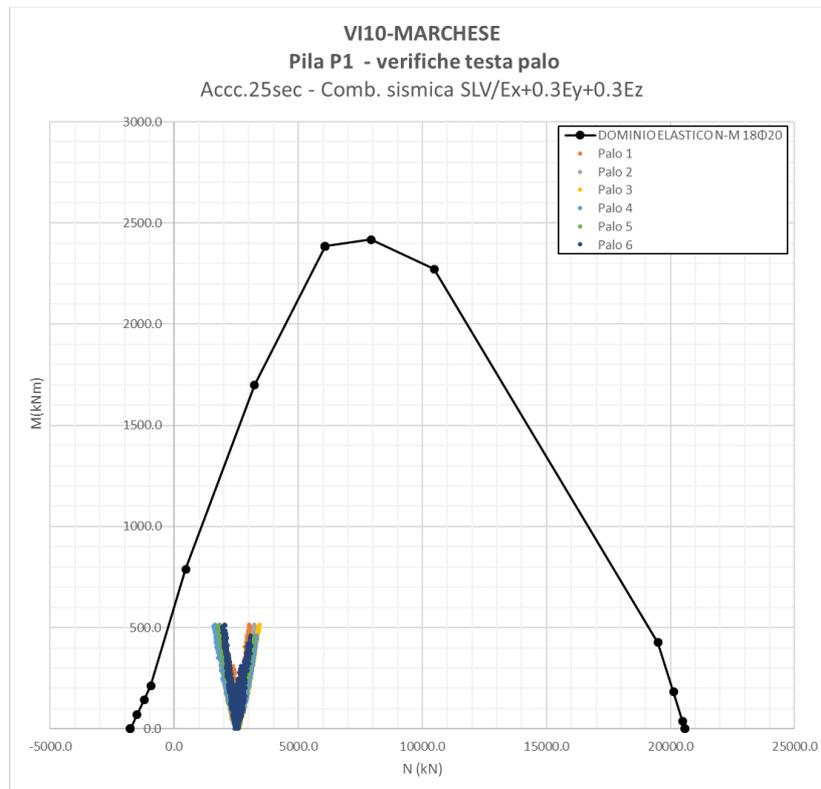
Le sollecitazioni sottoposte alle seguenti verifiche sono state ricavate dalle analisi dinamiche non lineari applicate sul modello “isolato” esposte al capitolo “Analisi della struttura”.

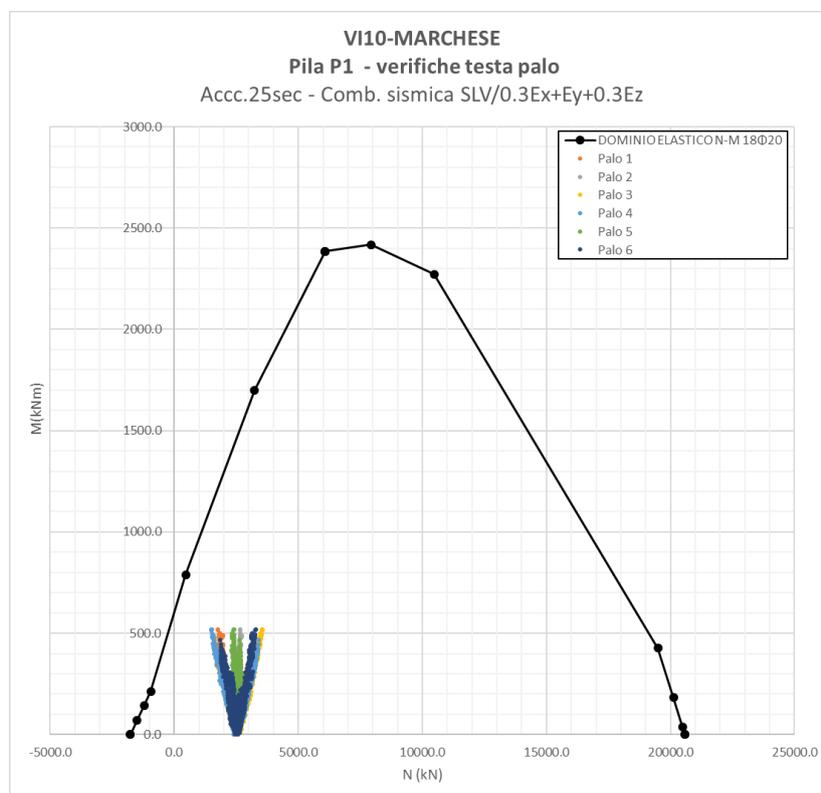
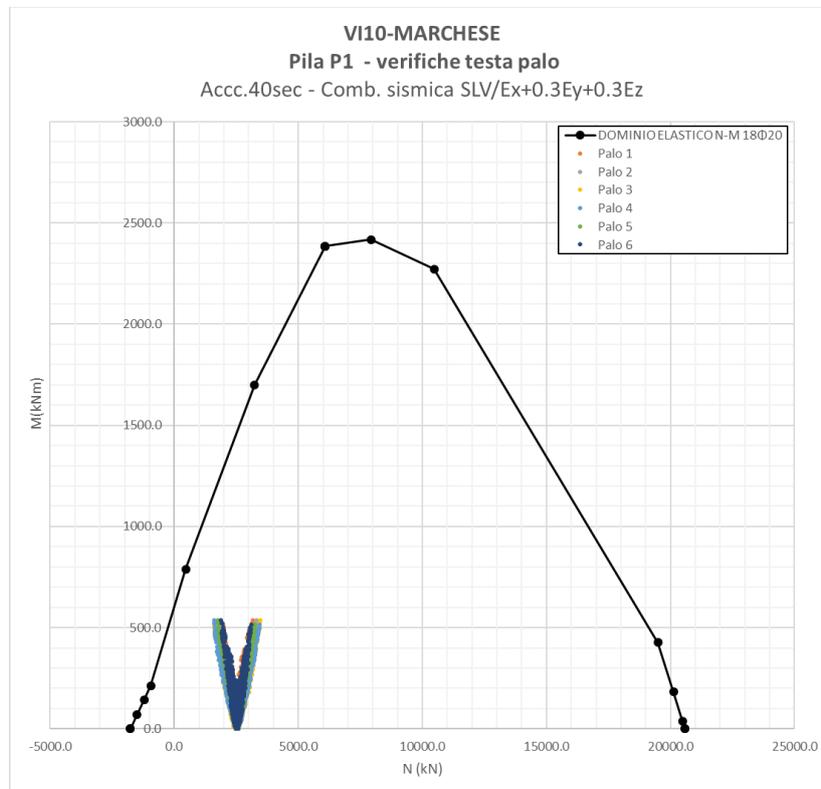
Sono state considerate le combinazioni sismiche corrispondenti allo SLV.

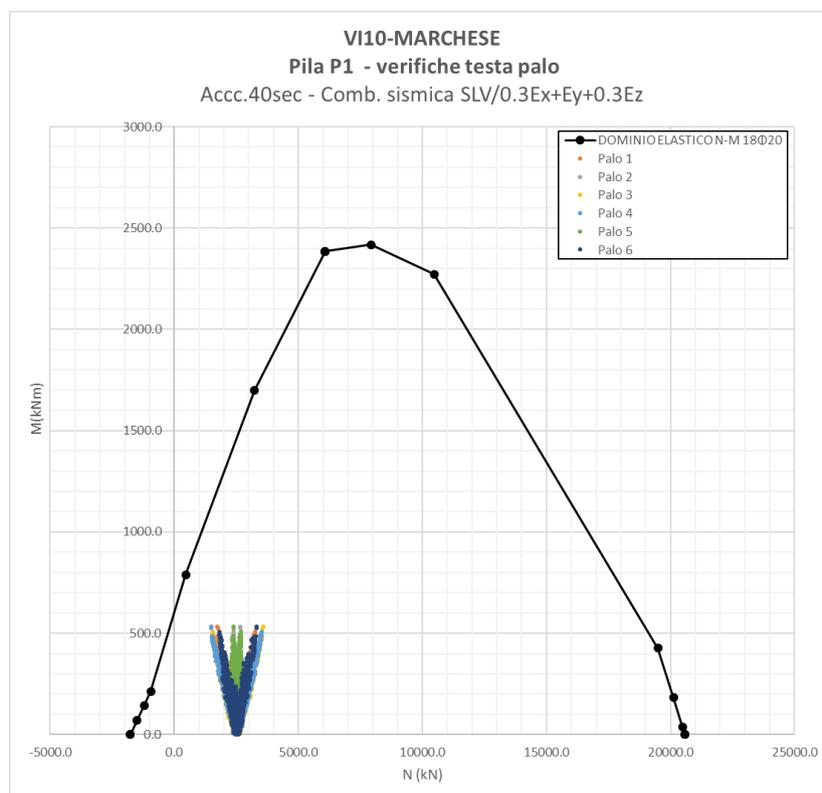
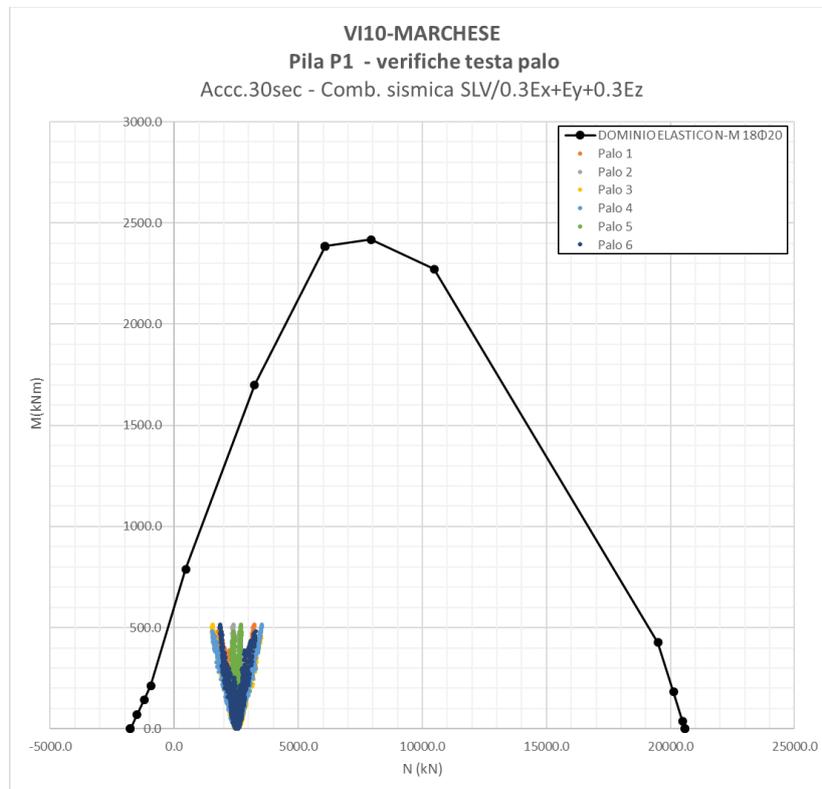
Per la valutazione delle azioni sollecitanti non sono state considerate le inerzie di plinto e rinterro.

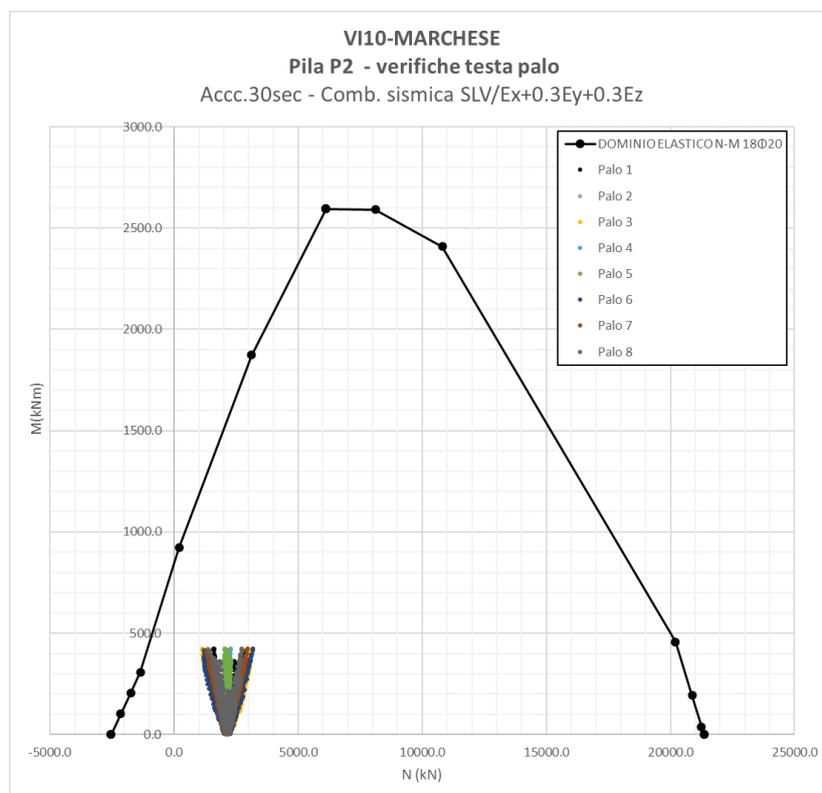
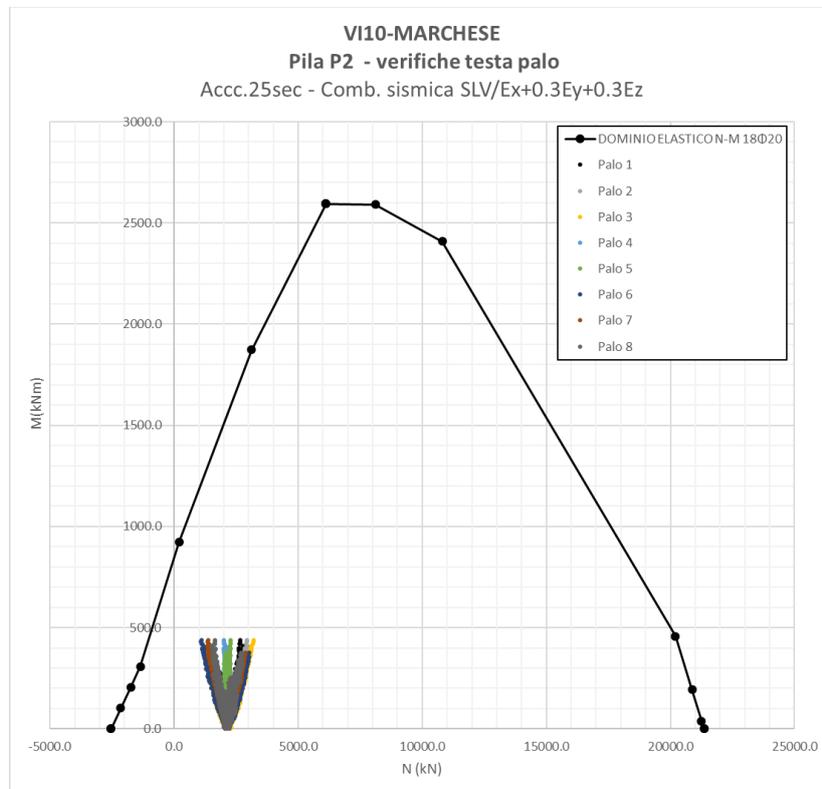
Per la valutazione dello sforzo normale agente sui pali si è assunto un rinterro pari a 1.5m costituito da un terreno di $\gamma=18 \text{ kN/m}^3$.

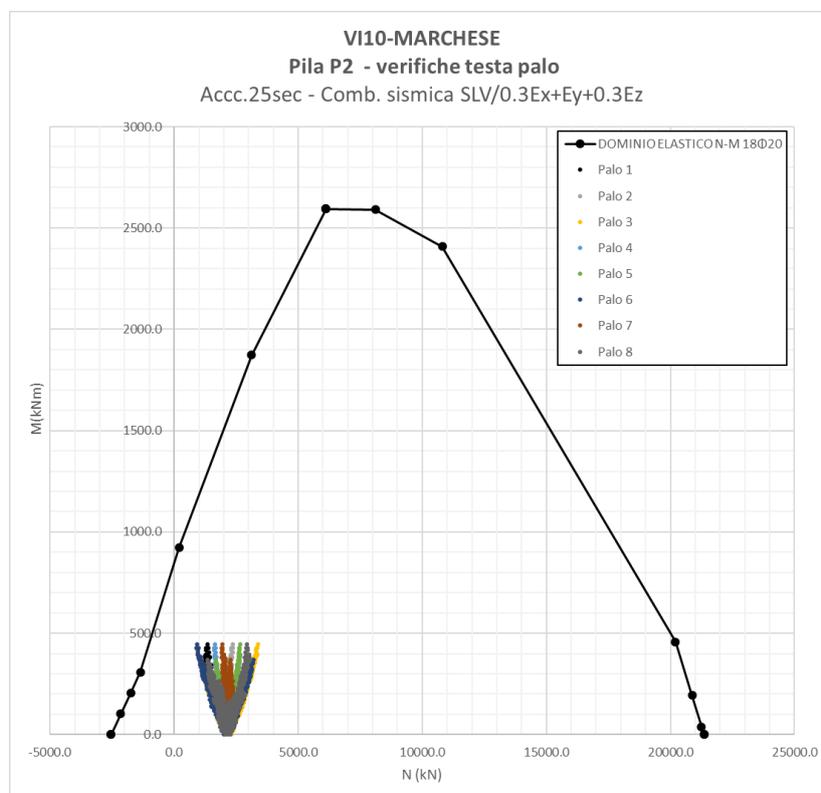
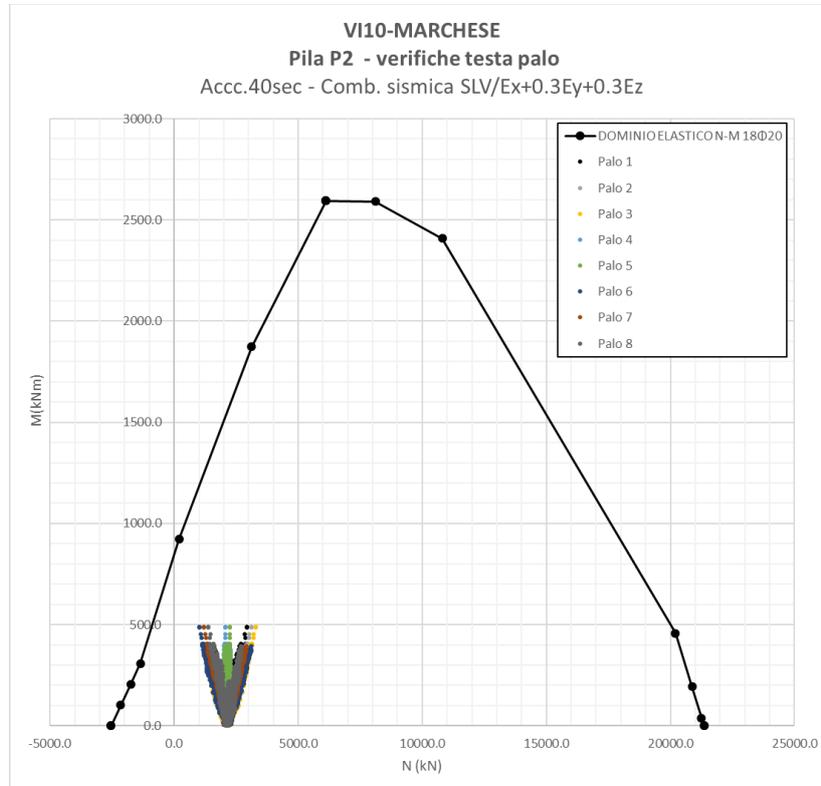
Per il calcolo dei momenti agenti in testa ai pali, si è assunto per il coefficiente α un valore pari a **2.45m**.

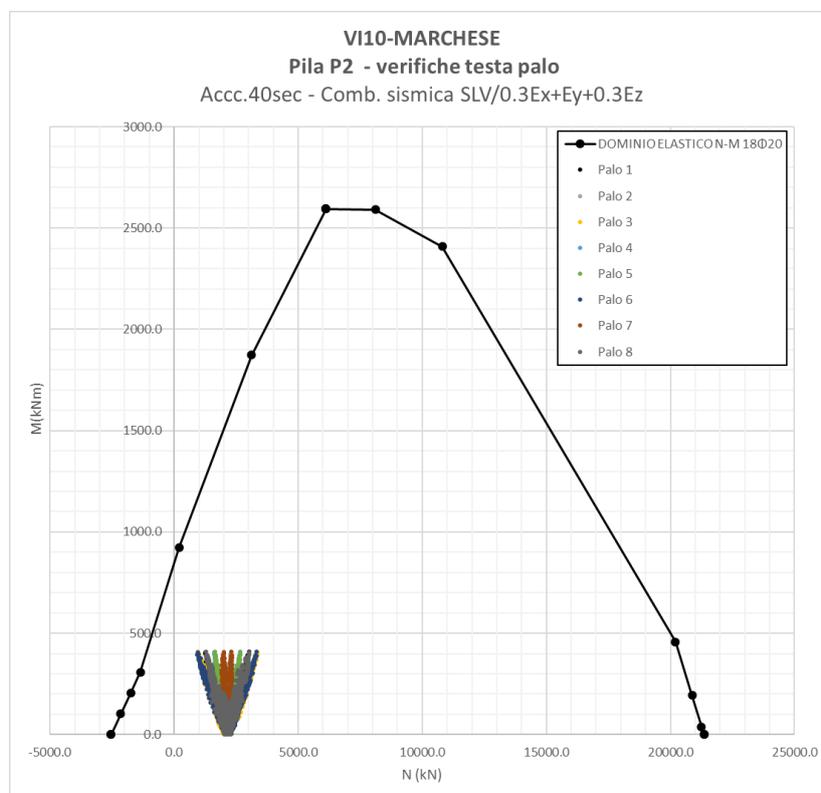
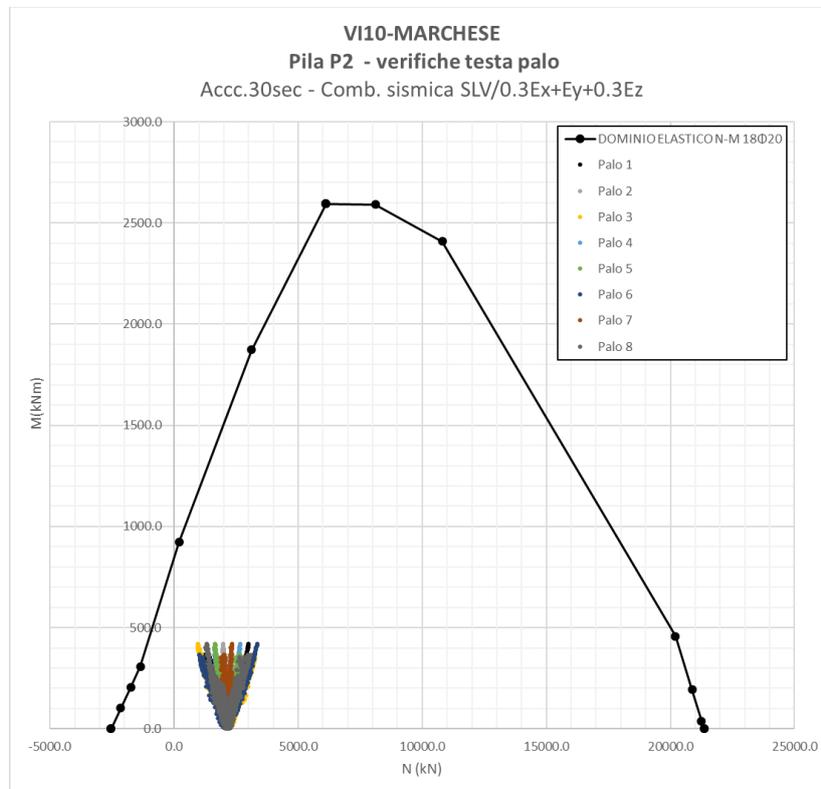


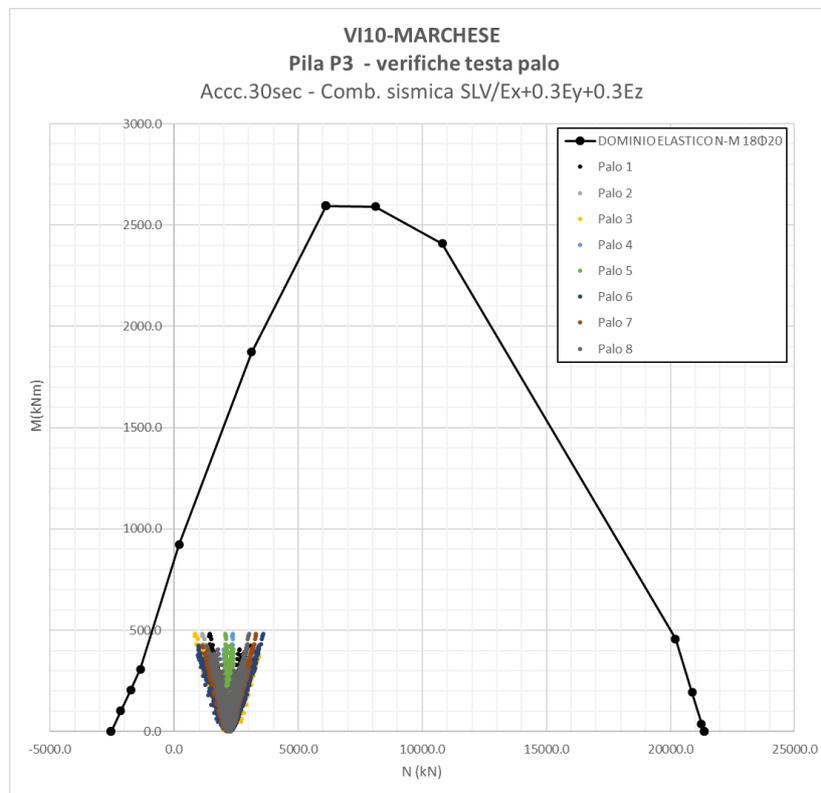
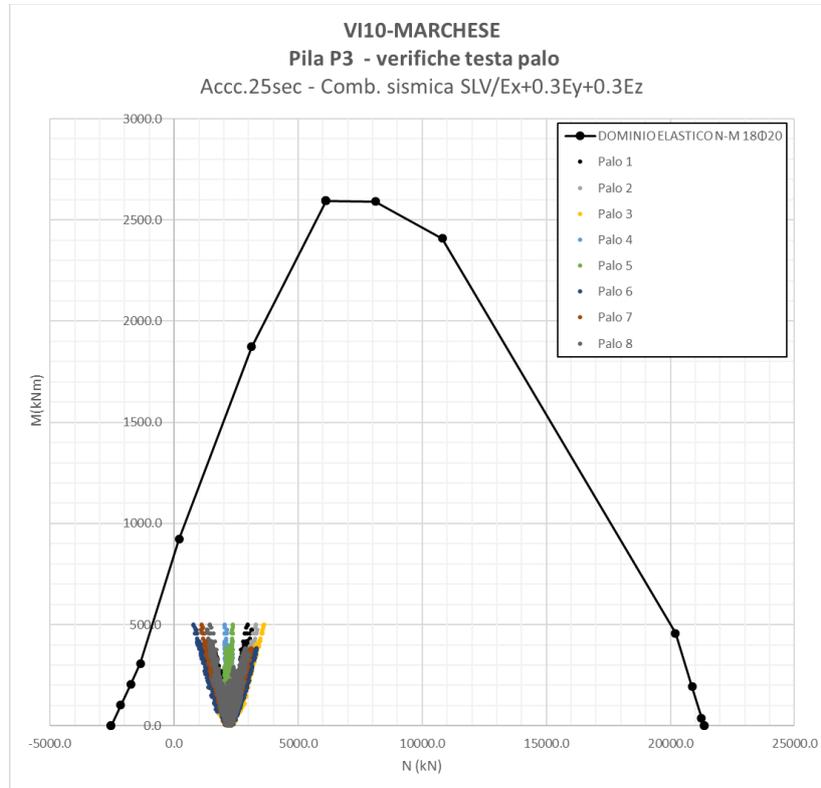


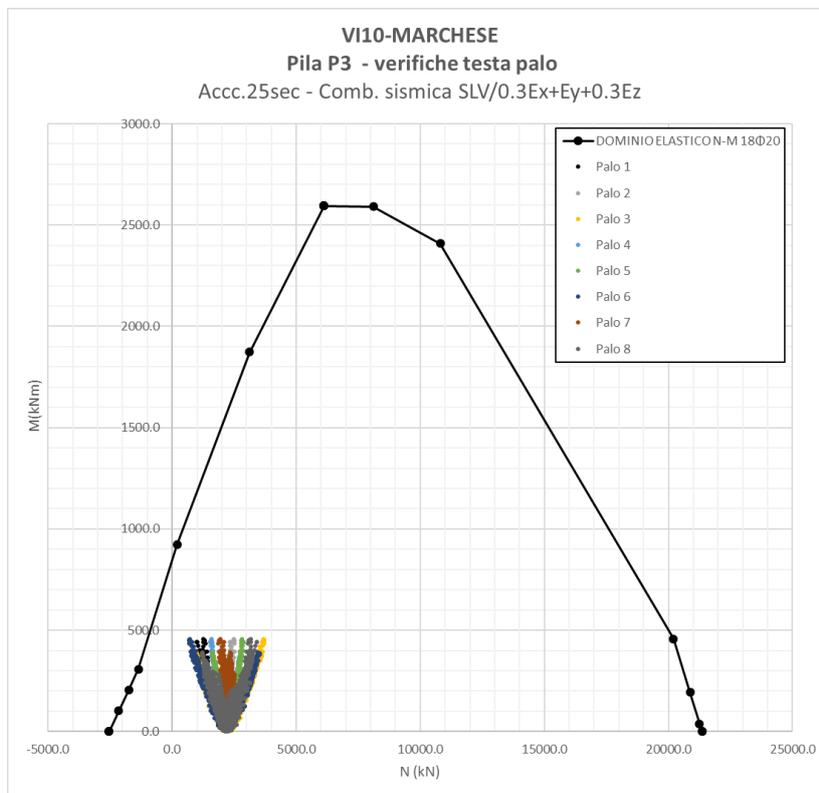
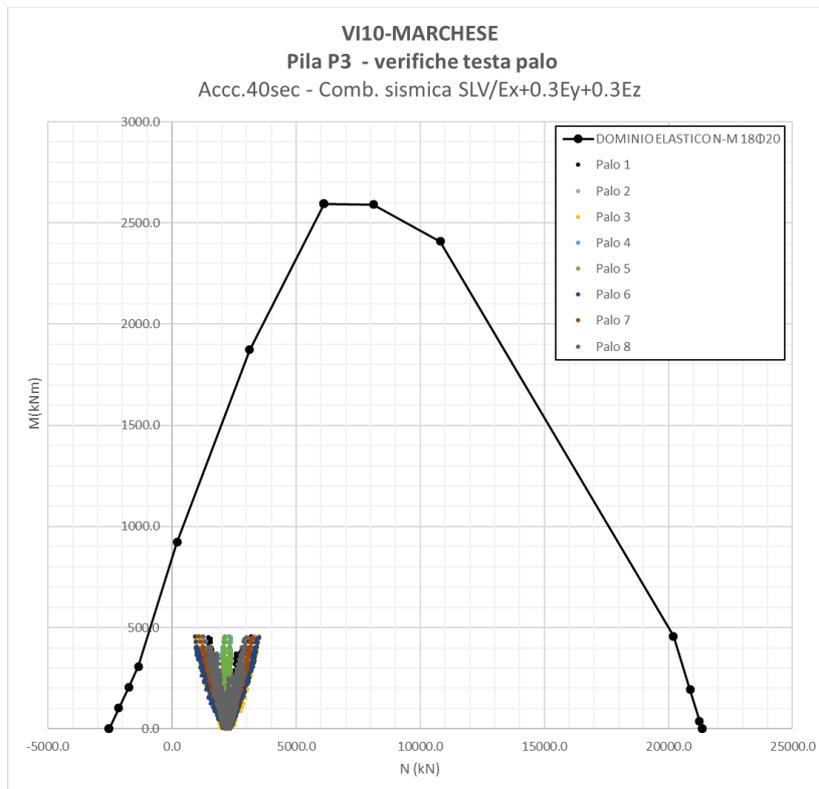


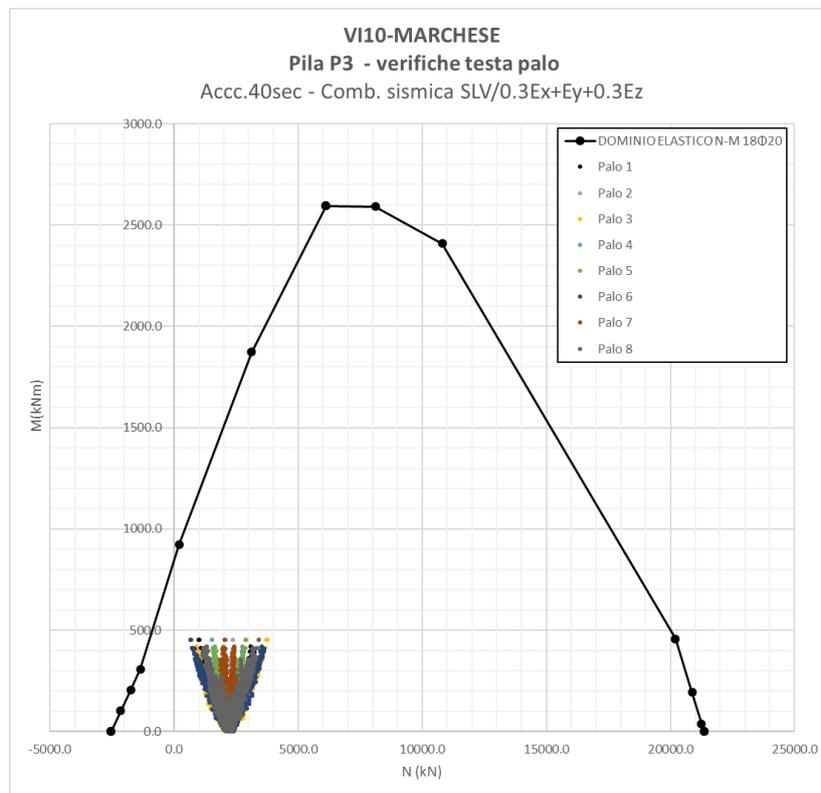
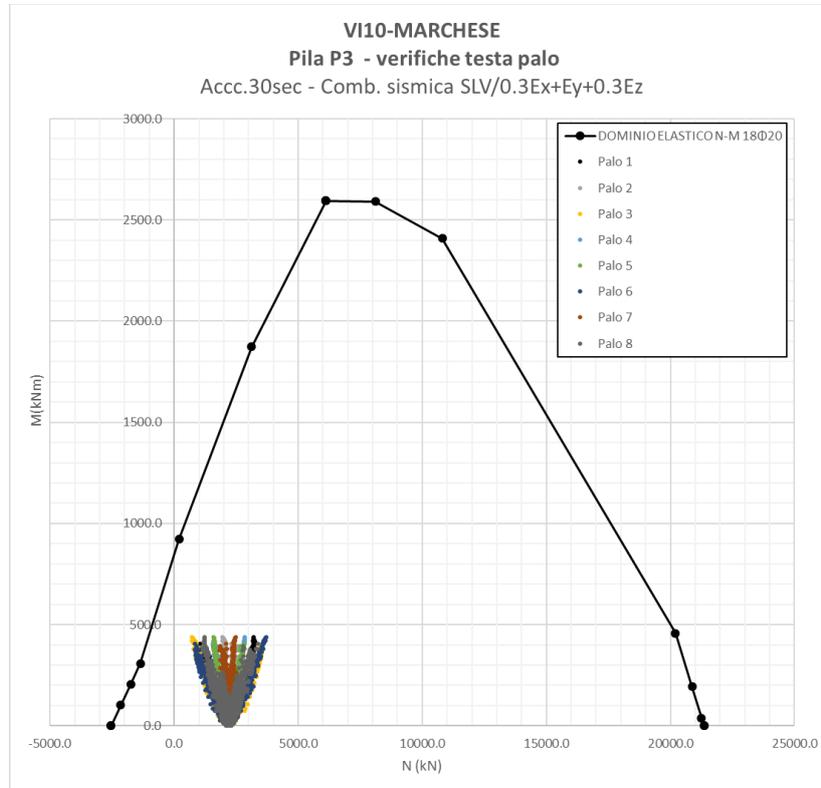












	Nuova linea Ferrandina – Matera La Martella per il collegamento di Matera con la rete ferroviaria nazionale PROGETTO DEFINITIVO					
	COMMESSA IA5F	LOTTO 03	CODIFICA CL	DOCUMENTO VI000002	REV. A	FOGLIO 72 di 105

Analisi con isolamento VI10, VI11, VI07 e VI04

Anche le sollecitazioni agenti sui pali, come anche quelle agenti sulle pile, sono tutte interne al dominio sostanzialmente elastico durante un evento sismico corrispondente allo SLV, sia prima che dopo la rottura dei fusibili.

Grazie all’abbattimento delle sollecitazioni ottenuto con l’isolamento, la totalità dei pali di fondazione rimane in campo sostanzialmente elastico per condizioni sismiche corrispondenti allo SLV.

6.1.6 Verifiche a taglio delle pile pre-rottura dei fusibili

Le verifiche sono state effettuate sulle sole pile P1, P2, P3 e P4. I risultati si estendono, come fatto anche per le verifiche a pressoflessione, anche alle restanti pile.

Le sollecitazioni utilizzate per le seguenti verifiche sono state ricavate adottando il calcolo semplificato esposto al paragrafo “Valutazione delle sollecitazioni sulle sottostrutture al momento della rottura dei fusibili” della presente relazione di calcolo.

Di seguito sono riportate le massime azione di taglio a base pile che possono verificarsi al momento della rottura dei fusibili.

	$T_{long,max}$ [kN]	$T_{trav,max}$ [kN]
P1	1402	1402
P2	1431	1431
P3	1458	1458
P4	1484	1484

Il taglio resistente, in accordo con quanto esposto al 4.1.2.3.5.2 delle NTC2018, e considerando una armatura trasversale composta da staffe $\Phi 14$ a 4 bracci con passo 25 cm, è pari a:

$V_{Rd} = 3861.0$ kN in direzione longitudinale

$V_{Rd} = 6433.2$ kN in direzione trasversale

In quanto si sta verificando un meccanismo fragile, le resistenze dei materiali sono state abbattute, come indicato al paragrafo 8.7.2 delle NTC2018, per i corrispondenti coefficienti parziali (1.15 per l’acciaio e 1.5 per il calcestruzzo) e per il fattore di confidenza ($FC=1.2$).

Le verifiche risultano ampiamente soddisfatte.

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	Nuova linea Ferrandina – Matera La Martella per il collegamento di Matera con la rete ferroviaria nazionale PROGETTO DEFINITIVO					
	ANALISI CON ISOLAMENTO V110, V111, V107 e V104	COMMESSA IA5F	LOTTO 03	CODIFICA CL	DOCUMENTO VI000002	REV. A

6.1.7 Verifiche a taglio delle pile post rottura dei fusibili

Nella seguente tabella sono riportati i tagli massimi ottenuti dalle analisi dinamiche non lineari applicate sul modello “isolato” esposte al capitolo “Analisi della struttura”.

Elem	Load	Axial (kN)	Shear-y (kN)	Shear-z (kN)
1	Acc-SLV-25-Xpr(all)	-9093.8	351.5	1222.7
2	Acc-SLV-25-Xpr(all)	-9727.1	388.6	1378.6
3	Acc-SLV-25-Xpr(all)	-10276.3	420.0	1592.0
4	Acc-SLV-25-Xpr(all)	-10733.1	-501.6	1648.0
5	Acc-SLV-25-Xpr(all)	-10603.3	-491.6	1672.2
6	Acc-SLV-25-Xpr(all)	-10159.7	419.9	1573.3
7	Acc-SLV-25-Xpr(all)	-9590.1	393.2	1343.5
8	Acc-SLV-25-Xpr(all)	-9059.1	349.8	1216.7
1	Acc-SLV-25-Ypr(all)	-9073.7	-1254.7	-353.2
2	Acc-SLV-25-Ypr(all)	-9660.2	-1397.9	-390.5
3	Acc-SLV-25-Ypr(all)	-10164.1	-1439.6	478.0
4	Acc-SLV-25-Ypr(all)	-10651.1	-1680.5	-479.2
5	Acc-SLV-25-Ypr(all)	-10530.3	-1663.2	-483.7
6	Acc-SLV-25-Ypr(all)	-10123.4	-1428.7	472.1
7	Acc-SLV-25-Ypr(all)	-9583.0	-1380.0	-395.7
8	Acc-SLV-25-Ypr(all)	-9055.3	-1255.9	-355.3
1	Acc-SLV-25-Zpr(all)	-9849.7	351.4	-353.3
2	Acc-SLV-25-Zpr(all)	-10498.6	388.6	387.2
3	Acc-SLV-25-Zpr(all)	-11045.8	422.7	479.6
4	Acc-SLV-25-Zpr(all)	-11553.3	-501.5	-476.4
5	Acc-SLV-25-Zpr(all)	-11428.4	-491.5	-481.9
6	Acc-SLV-25-Zpr(all)	-10979.5	422.6	472.8
7	Acc-SLV-25-Zpr(all)	-10415.4	393.2	-399.3
8	Acc-SLV-25-Zpr(all)	-9832.9	349.7	-357.5
1	Acc-SLV-30-Xpr(all)	-9130.1	-365.9	1243.8
2	Acc-SLV-30-Xpr(all)	-9755.8	-426.5	1354.9
3	Acc-SLV-30-Xpr(all)	-10189.6	-448.0	-1543.6
4	Acc-SLV-30-Xpr(all)	-10652.1	-544.8	-1461.5
5	Acc-SLV-30-Xpr(all)	-10567.3	-535.5	-1502.5
6	Acc-SLV-30-Xpr(all)	-10122.5	446.8	-1543.5
7	Acc-SLV-30-Xpr(all)	-9528.2	420.4	1373.6
8	Acc-SLV-30-Xpr(all)	-9039.6	-364.6	1238.4
1	Acc-SLV-30-Ypr(all)	-9101.7	1227.3	382.7
2	Acc-SLV-30-Ypr(all)	-9702.2	1339.8	422.1

3	Acc-SLV-30-Ypr(all)	-10201.6	1376.7	510.1
4	Acc-SLV-30-Ypr(all)	-10674.1	1616.1	493.6
5	Acc-SLV-30-Ypr(all)	-10535.8	1615.4	484.6
6	Acc-SLV-30-Ypr(all)	-10118.7	1379.7	506.8
7	Acc-SLV-30-Ypr(all)	-9585.9	1312.5	411.4
8	Acc-SLV-30-Ypr(all)	-9067.5	1223.5	382.1
1	Acc-SLV-30-Zpr(all)	-9943.4	-365.9	380.8
2	Acc-SLV-30-Zpr(all)	-10618.8	426.8	421.6
3	Acc-SLV-30-Zpr(all)	-11160.4	-448.3	510.4
4	Acc-SLV-30-Zpr(all)	-11664.3	-544.1	493.5
5	Acc-SLV-30-Zpr(all)	-11522.6	-535.0	486.6
6	Acc-SLV-30-Zpr(all)	-11080.6	-446.7	507.8
7	Acc-SLV-30-Zpr(all)	-10500.7	-420.4	413.2
8	Acc-SLV-30-Zpr(all)	-9909.4	-364.6	383.4
1	Acc-SLV-40-Xpr(all)	-9097.7	349.0	1302.1
2	Acc-SLV-40-Xpr(all)	-9738.7	-390.0	1587.0
3	Acc-SLV-40-Xpr(all)	-10321.8	430.4	1482.6
4	Acc-SLV-40-Xpr(all)	-10750.0	-504.5	-1543.3
5	Acc-SLV-40-Xpr(all)	-10623.2	-493.4	-1576.2
6	Acc-SLV-40-Xpr(all)	-10144.9	430.4	1509.8
7	Acc-SLV-40-Xpr(all)	-9530.9	-380.6	1590.9
8	Acc-SLV-40-Xpr(all)	-9047.4	347.4	1297.2
1	Acc-SLV-40-Ypr(all)	-9084.1	-1284.3	-347.9
2	Acc-SLV-40-Ypr(all)	-9687.9	1311.0	388.0
3	Acc-SLV-40-Ypr(all)	-10205.3	-1466.0	482.4
4	Acc-SLV-40-Ypr(all)	-10673.2	1512.8	-511.9
5	Acc-SLV-40-Ypr(all)	-10543.7	1514.3	495.9
6	Acc-SLV-40-Ypr(all)	-10108.6	-1496.9	477.8
7	Acc-SLV-40-Ypr(all)	-9577.7	1302.3	-395.0
8	Acc-SLV-40-Ypr(all)	-9057.1	-1278.1	-344.0
1	Acc-SLV-40-Zpr(all)	-9884.5	349.1	-352.6
2	Acc-SLV-40-Zpr(all)	-10578.9	-390.1	389.0
3	Acc-SLV-40-Zpr(all)	-11139.9	430.6	484.2
4	Acc-SLV-40-Zpr(all)	-11627.9	-504.4	-508.0
5	Acc-SLV-40-Zpr(all)	-11456.6	-493.0	-498.6
6	Acc-SLV-40-Zpr(all)	-11022.4	430.5	477.4
7	Acc-SLV-40-Zpr(all)	-10462.3	-380.5	-395.5
8	Acc-SLV-40-Zpr(all)	-9854.1	347.5	-343.5

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	Nuova linea Ferrandina – Matera La Martella per il collegamento di Matera con la rete ferroviaria nazionale PROGETTO DEFINITIVO					
	ANALISI IA5F	LOTTO 03	CODIFICA CL	DOCUMENTO VI000002	REV. A	FOGLIO 75 di 105

Analisi con isolamento VI10, VI11, VI07 e VI04

Il massimo taglio in direzione longitudinale risulta essere pari a 1672 kN.

Il massimo taglio in direzione trasversale risulta essere pari a 1616 kN.

Come visto al paragrafo precedente, i tagli resistenti nelle due direzioni sono pari a:

$V_{Rd} = 3861.0 \text{ kN}$ in direzione longitudinale

$V_{Rd} = 6433.2 \text{ kN}$ in direzione trasversale

Le verifiche risultano ampiamente soddisfatte.

6.1.8 Verifiche a taglio dei pali di fondazione delle pile pre-rottura dei fusibili

Le verifiche sono state effettuate sui soli pali delle pile P1, P2, P3. I risultati si estendono, come fatto anche per le verifiche a pressoflessione, anche ai pali delle restanti pile (P6, P7 e P8).

Le sollecitazioni utilizzate per le seguenti verifiche sono state ricavate adottando il calcolo semplificato esposto al paragrafo “Valutazione delle sollecitazioni sulle sottostrutture al momento della rottura dei fusibili” della presente relazione di calcolo.

Di seguito sono riportate le massime azioni di taglio agenti a testa palo che possono verificarsi al momento della rottura dei fusibili.

Per la valutazione delle azioni sollecitanti non sono state considerate le inerzie di plinto e rinterro.

	T [kN]
P1	233.7
P2	179.0
P3	182.2

Il taglio resistente, in accordo con quanto esposto ai paragrafi 4.1.2.3.5.2 e 7.9.5.1.1 delle NTC2018, e considerando una armatura trasversale composta da staffe $\Phi 8$ a spirale con passo 20 cm, è pari a:

$V_{Rd} = 562.1 \text{ kN}$

Le verifiche risultano soddisfatte.

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	Nuova linea Ferrandina – Matera La Martella per il collegamento di Matera con la rete ferroviaria nazionale PROGETTO DEFINITIVO					
	ANALISI CON ISOLAMENTO VI10, VI11, VI07 e VI04	COMMESSA IA5F	LOTTO 03	CODIFICA CL	DOCUMENTO VI000002	REV. A

6.1.9 Verifiche a taglio dei pali di fondazione delle pile post rottura dei fusibili

Nella seguente tabella sono riportati i tagli massimi ottenuti dalle analisi dinamiche non lineari applicate sul modello “isolato” esposte al capitolo “Analisi della struttura”.

Dalle sollecitazioni di output agenti a base pila sono stati ricavati i tagli massimi agenti su ogni palo.

Pila	Combinazione	T _{max} [kN]
P1	SLV-Ex+0.3Ey+0.3Ez-Acc.25s	210.3
P1	SLV-Ex+0.3Ey+0.3Ez-Acc.30s	210.1
P1	SLV-Ex+0.3Ey+0.3Ez-Acc.40s	219.5
P1	SLV-0.3Ex+Ey+0.3Ez-Acc.25s	211.9
P1	SLV-0.3Ex+Ey+0.3Ez-Acc.30s	209.6
P1	SLV-0.3Ex+Ey+0.3Ez-Acc.40s	217.0
P2	SLV-Ex+0.3Ey+0.3Ez-Acc.25s	178.9
P2	SLV-Ex+0.3Ey+0.3Ez-Acc.30s	172.7
P2	SLV-Ex+0.3Ey+0.3Ez-Acc.40s	200.3
P2	SLV-0.3Ex+Ey+0.3Ez-Acc.25s	181.3
P2	SLV-0.3Ex+Ey+0.3Ez-Acc.30s	172.2
P2	SLV-0.3Ex+Ey+0.3Ez-Acc.40s	166.9
P3	SLV-Ex+0.3Ey+0.3Ez-Acc.25s	204.8
P3	SLV-Ex+0.3Ey+0.3Ez-Acc.30s	197.4
P3	SLV-Ex+0.3Ey+0.3Ez-Acc.40s	186.0
P3	SLV-0.3Ex+Ey+0.3Ez-Acc.25s	204.8
P3	SLV-0.3Ex+Ey+0.3Ez-Acc.30s	197.4
P3	SLV-0.3Ex+Ey+0.3Ez-Acc.40s	186.0

Come visto al paragrafo precedente, il taglio resistente è pari a:

$$V_{Rd} = 562.1 \text{ kN}$$

Le verifiche risultano soddisfatte.

6.2 Verifiche dei dispositivi di isolamento allo SLC

In accordo con quanto esposto al 7.10.6.2.2 delle NTC2018, i dispositivi di isolamento devono essere in grado di sostenere, senza rotture, gli spostamenti d_2 , valutati per una azione sismica riferita allo SLC.

Per quanto riguarda i dissipatori a piolo, poiché hanno comportamento non lineare, allo spostamento ottenuto con l'azione sismica detta, occorre aggiungere il maggiore tra lo spostamento residuo allo SLD

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	Nuova linea Ferrandina – Matera La Martella per il collegamento di Matera con la rete ferroviaria nazionale PROGETTO DEFINITIVO					
	ANALISI CON ISOLAMENTO	COMMESSA IA5F	LOTTO 03	CODIFICA CL	DOCUMENTO VI000002	REV. A

Analisi con isolamento VI10, VI11, VI07 e VI04

e il 50% dello spostamento corrispondente all'annullamento della forza, seguendo il ramo di scarico a partire dal punto di massimo spostamento raggiunto allo SLD.

Poiché per condizioni sismiche corrispondenti allo SLD i fusibili giungono a rottura, gli spostamenti “residui” sono stati ricavati da analisi dinamiche non lineari con accelerogrammi artificiali applicate sul modello “isolato” esposte al capitolo precedente.

Nei risultati delle analisi eseguite non è considerato il contributo alle deformazioni longitudinali dato da una variazione termica uniforme sull'impalcato, la quale, secondo quanto indicato alla Tab.5.2.VI delle NTC2018, va assunta con un coefficiente $\psi_2 = 0.5$.

Tale contributo è stato tenuto in conto, in via approssimata, aggiungendo “staticamente” i risultati dell'applicazione di un ΔT uniforme sull'impalcato ai risultati dell'analisi time-history.

$$d (\Delta T=1.5 \cdot 15^\circ\text{C}) = 0.5 \cdot 1.5 \cdot 15^\circ\text{C} \cdot \alpha \cdot 28 \text{ m} = 0.32 \text{ cm}$$

L'allungamento/accorciamento “d” dell'impalcato si ripartisce in maniera circa uguale tra i due appoggi:

$$s (\Delta T=1.5 \cdot 15^\circ\text{C}) = 0.16 \text{ cm}$$

Di seguito sono riportati i massimi spostamenti che si hanno negli appoggi/isolatori, ottenuti dalle analisi dinamiche non lineari per le combinazioni sismiche corrispondenti allo SLD.

No.	Load	U _{trasv} (m)	U _{long} (m)
37	Acc-SLD-25-Xpr(all)	0.012	-0.042
38	Acc-SLD-25-Xpr(all)	0.012	-0.037
39	Acc-SLD-25-Xpr(all)	0.012	-0.043
40	Acc-SLD-25-Xpr(all)	0.012	-0.038
41	Acc-SLD-25-Xpr(all)	0.012	-0.044
42	Acc-SLD-25-Xpr(all)	0.012	-0.038
43	Acc-SLD-25-Xpr(all)	0.012	-0.045
44	Acc-SLD-25-Xpr(all)	0.013	-0.040
45	Acc-SLD-25-Xpr(all)	0.013	-0.046
46	Acc-SLD-25-Xpr(all)	0.013	-0.041
47	Acc-SLD-25-Xpr(all)	0.012	-0.045
48	Acc-SLD-25-Xpr(all)	0.012	-0.040
49	Acc-SLD-25-Xpr(all)	0.012	-0.043
50	Acc-SLD-25-Xpr(all)	0.012	-0.039
51	Acc-SLD-25-Xpr(all)	0.012	-0.043

52	Acc-SLD-25-Xpr(all)	0.012	-0.038
53	Acc-SLD-25-Xpr(all)	0.012	-0.042
54	Acc-SLD-25-Xpr(all)	0.012	-0.038
37	Acc-SLD-25-Ypr(all)	0.040	-0.014
38	Acc-SLD-25-Ypr(all)	0.040	0.013
39	Acc-SLD-25-Ypr(all)	0.040	-0.015
40	Acc-SLD-25-Ypr(all)	0.040	0.013
41	Acc-SLD-25-Ypr(all)	0.041	-0.015
42	Acc-SLD-25-Ypr(all)	0.041	0.013
43	Acc-SLD-25-Ypr(all)	0.041	-0.015
44	Acc-SLD-25-Ypr(all)	0.042	0.014
45	Acc-SLD-25-Ypr(all)	0.042	-0.015
46	Acc-SLD-25-Ypr(all)	0.042	0.014
47	Acc-SLD-25-Ypr(all)	0.042	-0.015
48	Acc-SLD-25-Ypr(all)	0.041	0.013
49	Acc-SLD-25-Ypr(all)	0.041	-0.015
50	Acc-SLD-25-Ypr(all)	0.040	0.013
51	Acc-SLD-25-Ypr(all)	0.040	-0.014
52	Acc-SLD-25-Ypr(all)	0.040	0.013
53	Acc-SLD-25-Ypr(all)	0.040	-0.014
54	Acc-SLD-25-Ypr(all)	0.040	0.013
37	Acc-SLD-25-Zpr(all)	0.012	-0.014
38	Acc-SLD-25-Zpr(all)	0.012	0.013
39	Acc-SLD-25-Zpr(all)	0.012	-0.015
40	Acc-SLD-25-Zpr(all)	0.012	0.013
41	Acc-SLD-25-Zpr(all)	0.012	-0.015
42	Acc-SLD-25-Zpr(all)	0.012	0.013
43	Acc-SLD-25-Zpr(all)	0.012	-0.015
44	Acc-SLD-25-Zpr(all)	0.013	0.014
45	Acc-SLD-25-Zpr(all)	0.013	-0.015
46	Acc-SLD-25-Zpr(all)	0.013	0.014
47	Acc-SLD-25-Zpr(all)	0.012	-0.015
48	Acc-SLD-25-Zpr(all)	0.012	0.013
49	Acc-SLD-25-Zpr(all)	0.012	-0.015
50	Acc-SLD-25-Zpr(all)	0.012	0.013
51	Acc-SLD-25-Zpr(all)	0.012	-0.014
52	Acc-SLD-25-Zpr(all)	0.012	0.013
53	Acc-SLD-25-Zpr(all)	0.012	-0.014
54	Acc-SLD-25-Zpr(all)	0.012	0.013
37	Acc-SLD-30-Xpr(all)	0.011	-0.039
38	Acc-SLD-30-Xpr(all)	0.011	0.039

39	Acc-SLD-30-Xpr(all)	0.011	-0.040
40	Acc-SLD-30-Xpr(all)	0.011	0.039
41	Acc-SLD-30-Xpr(all)	0.011	-0.041
42	Acc-SLD-30-Xpr(all)	0.011	0.039
43	Acc-SLD-30-Xpr(all)	0.012	-0.042
44	Acc-SLD-30-Xpr(all)	0.012	0.040
45	Acc-SLD-30-Xpr(all)	0.012	-0.043
46	Acc-SLD-30-Xpr(all)	0.012	0.040
47	Acc-SLD-30-Xpr(all)	0.012	-0.042
48	Acc-SLD-30-Xpr(all)	0.012	0.040
49	Acc-SLD-30-Xpr(all)	0.011	-0.040
50	Acc-SLD-30-Xpr(all)	0.011	0.039
51	Acc-SLD-30-Xpr(all)	0.011	-0.040
52	Acc-SLD-30-Xpr(all)	0.011	0.039
53	Acc-SLD-30-Xpr(all)	0.011	-0.039
54	Acc-SLD-30-Xpr(all)	0.011	0.039
37	Acc-SLD-30-Ypr(all)	0.037	-0.013
38	Acc-SLD-30-Ypr(all)	0.037	0.013
39	Acc-SLD-30-Ypr(all)	0.037	-0.014
40	Acc-SLD-30-Ypr(all)	0.037	0.013
41	Acc-SLD-30-Ypr(all)	0.038	-0.014
42	Acc-SLD-30-Ypr(all)	0.038	0.014
43	Acc-SLD-30-Ypr(all)	0.039	-0.014
44	Acc-SLD-30-Ypr(all)	0.039	0.014
45	Acc-SLD-30-Ypr(all)	0.039	-0.015
46	Acc-SLD-30-Ypr(all)	0.039	0.014
47	Acc-SLD-30-Ypr(all)	0.039	-0.014
48	Acc-SLD-30-Ypr(all)	0.039	0.014
49	Acc-SLD-30-Ypr(all)	0.038	-0.014
50	Acc-SLD-30-Ypr(all)	0.038	0.013
51	Acc-SLD-30-Ypr(all)	0.037	-0.014
52	Acc-SLD-30-Ypr(all)	0.037	0.013
53	Acc-SLD-30-Ypr(all)	0.037	-0.013
54	Acc-SLD-30-Ypr(all)	0.037	0.013
37	Acc-SLD-30-Zpr(all)	0.011	-0.013
38	Acc-SLD-30-Zpr(all)	0.011	0.013
39	Acc-SLD-30-Zpr(all)	0.011	-0.014
40	Acc-SLD-30-Zpr(all)	0.011	0.013
41	Acc-SLD-30-Zpr(all)	0.011	-0.014
42	Acc-SLD-30-Zpr(all)	0.011	0.014
43	Acc-SLD-30-Zpr(all)	0.012	-0.014

44	Acc-SLD-30-Zpr(all)	0.012	0.014
45	Acc-SLD-30-Zpr(all)	0.012	-0.015
46	Acc-SLD-30-Zpr(all)	0.012	0.014
47	Acc-SLD-30-Zpr(all)	0.012	-0.014
48	Acc-SLD-30-Zpr(all)	0.012	0.014
49	Acc-SLD-30-Zpr(all)	0.011	-0.014
50	Acc-SLD-30-Zpr(all)	0.011	0.013
51	Acc-SLD-30-Zpr(all)	0.011	-0.014
52	Acc-SLD-30-Zpr(all)	0.011	0.013
53	Acc-SLD-30-Zpr(all)	0.011	-0.013
54	Acc-SLD-30-Zpr(all)	0.011	0.013
37	Acc-SLD-40-Xpr(all)	0.012	-0.042
38	Acc-SLD-40-Xpr(all)	0.012	0.038
39	Acc-SLD-40-Xpr(all)	0.012	-0.043
40	Acc-SLD-40-Xpr(all)	0.012	0.039
41	Acc-SLD-40-Xpr(all)	0.012	-0.044
42	Acc-SLD-40-Xpr(all)	0.012	0.039
43	Acc-SLD-40-Xpr(all)	0.012	-0.045
44	Acc-SLD-40-Xpr(all)	0.012	-0.041
45	Acc-SLD-40-Xpr(all)	0.012	-0.046
46	Acc-SLD-40-Xpr(all)	0.013	-0.041
47	Acc-SLD-40-Xpr(all)	0.012	-0.045
48	Acc-SLD-40-Xpr(all)	0.012	0.040
49	Acc-SLD-40-Xpr(all)	0.012	-0.043
50	Acc-SLD-40-Xpr(all)	0.012	0.039
51	Acc-SLD-40-Xpr(all)	0.012	-0.043
52	Acc-SLD-40-Xpr(all)	0.012	0.039
53	Acc-SLD-40-Xpr(all)	0.012	-0.042
54	Acc-SLD-40-Xpr(all)	0.012	0.039
37	Acc-SLD-40-Ypr(all)	0.040	-0.014
38	Acc-SLD-40-Ypr(all)	0.040	0.013
39	Acc-SLD-40-Ypr(all)	0.040	-0.015
40	Acc-SLD-40-Ypr(all)	0.040	0.013
41	Acc-SLD-40-Ypr(all)	0.040	-0.015
42	Acc-SLD-40-Ypr(all)	0.041	0.013
43	Acc-SLD-40-Ypr(all)	0.041	-0.015
44	Acc-SLD-40-Ypr(all)	0.042	0.013
45	Acc-SLD-40-Ypr(all)	0.042	-0.016
46	Acc-SLD-40-Ypr(all)	0.042	0.013
47	Acc-SLD-40-Ypr(all)	0.042	-0.015
48	Acc-SLD-40-Ypr(all)	0.041	0.014

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	Nuova linea Ferrandina – Matera La Martella per il collegamento di Matera con la rete ferroviaria nazionale PROGETTO DEFINITIVO					
	ANALISI IA5F	LOTTO 03	CODIFICA CL	DOCUMENTO VI000002	REV. A	FOGLIO 81 di 105

Analisi con isolamento VI10, VI11, VI07 e VI04

49	Acc-SLD-40-Ypr(all)	0.041	-0.015
50	Acc-SLD-40-Ypr(all)	0.040	0.013
51	Acc-SLD-40-Ypr(all)	0.040	-0.014
52	Acc-SLD-40-Ypr(all)	0.040	0.013
53	Acc-SLD-40-Ypr(all)	0.040	-0.014
54	Acc-SLD-40-Ypr(all)	0.040	0.013
37	Acc-SLD-40-Zpr(all)	0.012	-0.014
38	Acc-SLD-40-Zpr(all)	0.012	0.013
39	Acc-SLD-40-Zpr(all)	0.012	-0.015
40	Acc-SLD-40-Zpr(all)	0.012	0.013
41	Acc-SLD-40-Zpr(all)	0.012	-0.015
42	Acc-SLD-40-Zpr(all)	0.012	0.013
43	Acc-SLD-40-Zpr(all)	0.012	-0.015
44	Acc-SLD-40-Zpr(all)	0.012	0.013
45	Acc-SLD-40-Zpr(all)	0.012	-0.016
46	Acc-SLD-40-Zpr(all)	0.013	0.013
47	Acc-SLD-40-Zpr(all)	0.012	-0.015
48	Acc-SLD-40-Zpr(all)	0.012	0.014
49	Acc-SLD-40-Zpr(all)	0.012	-0.014
50	Acc-SLD-40-Zpr(all)	0.012	0.013
51	Acc-SLD-40-Zpr(all)	0.012	-0.014
52	Acc-SLD-40-Zpr(all)	0.012	0.013
53	Acc-SLD-40-Zpr(all)	0.012	-0.014
54	Acc-SLD-40-Zpr(all)	0.012	0.013

Agli spostamenti allo SLD ottenuti, sono stati sommati a posteriori (cautelativo):

- uno spostamento pari a 1.17 cm (terreno E) per tenere in conto, in accordo con quanto espresso al 3.2.4.2 delle NTC18, della variabilità spaziale del moto;
- lo spostamento causato da una variazione termica uniforme (0.16 cm).

Si ottiene un massimo spostamento (in modulo) dell'isolatore allo SLD pari a 6.07 cm.

Essendo tutti gli spostamenti minori di **6.2 cm** (5 cm di gap e 1.2 cm del tratto lineare dei dissipatori), si può concludere che i pioli non si plasticizzano per condizioni sismiche corrispondenti allo SLD. Di conseguenza, comportandosi il sistema di isolamento per tale campo di spostamenti come elastico, gli spostamenti residui allo SLD sono da considerarsi nulli.

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	Nuova linea Ferrandina – Matera La Martella per il collegamento di Matera con la rete ferroviaria nazionale PROGETTO DEFINITIVO					
	ANALISI IA5F	LOTTO 03	CODIFICA CL	DOCUMENTO VI0000002	REV. A	FOGLIO 82 di 105

Analisi con isolamento VI10, VI11, VI07 e VI04

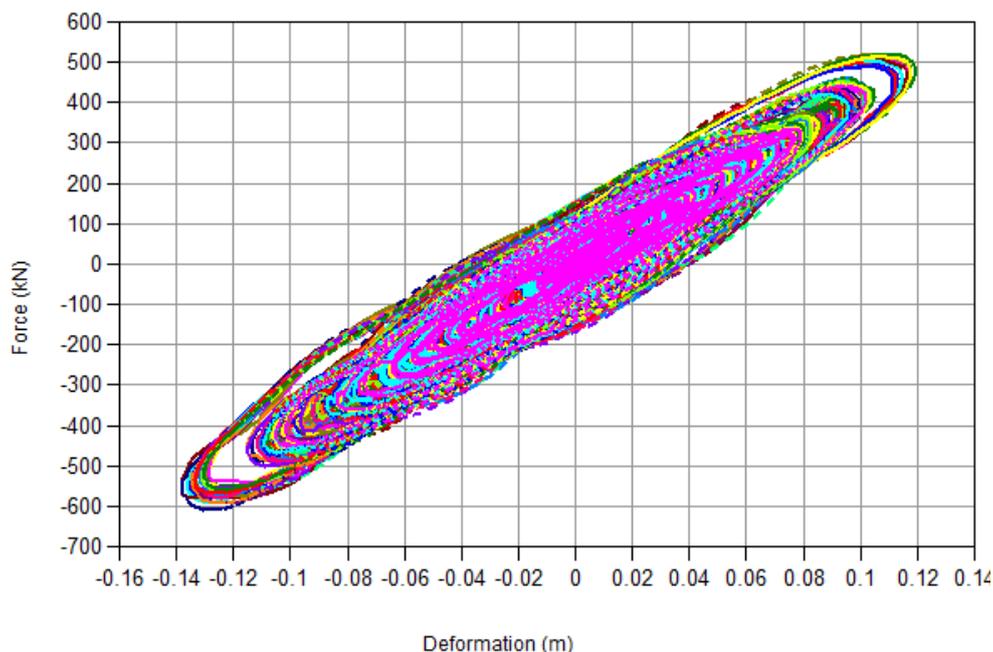
Per le verifiche dei dispositivi è stata considerata anche la combinazione che prevede variabilità spaziale del moto sismico (direzione di propagazione dell'azione sismica sub-longitudinale $E_x+0.3E_y+0.3E_z$), così come descritto nel capitolo “Analisi della struttura” e nell’elaborato IA5F03D09CLVI0000009 per la descrizione della rappresentazione dell’azione sismica.

Nelle figure di seguito si riportano i grafici forza-spostamento descritti dagli isolatori elastomerici per le combinazioni sismiche $E_x+0.3E_y+0.3E_z$, considerando anche il caso di variabilità spaziale del moto, e $0.3E_x+E_y+0.3E_z$, corrispondenti allo SLC.

Successivamente sono riportati anche i grafici degli spostamenti longitudinali interni agli isolatori in funzione del tempo.

Diagramma forza-spostamenti dei dissipatori presenti sul viadotto in direzione longitudinale

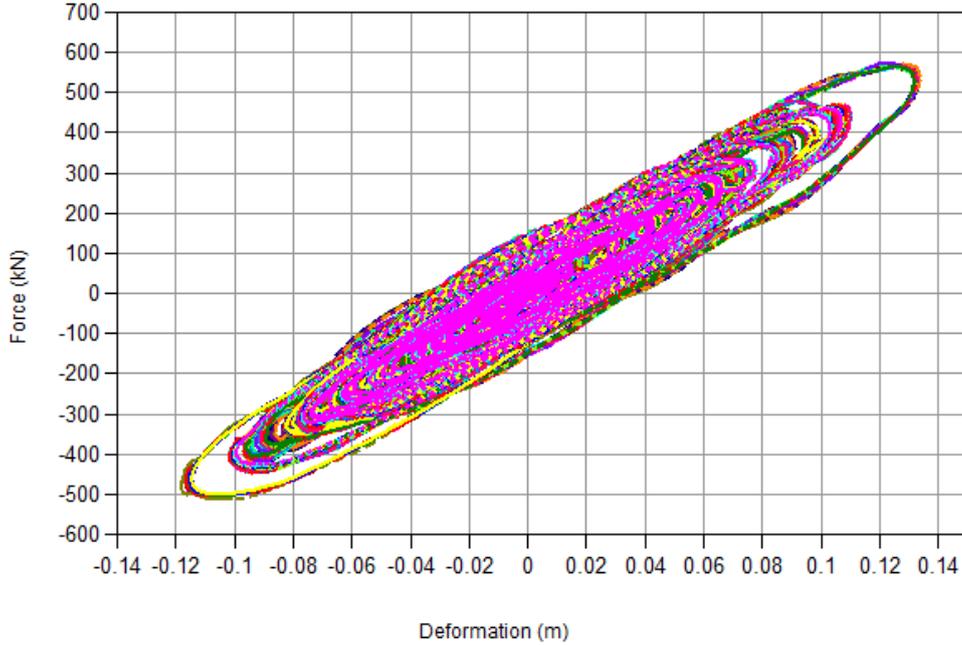
Sisma principale in direzione X con accelerogrammi di durata 25,30 e 40 secondi



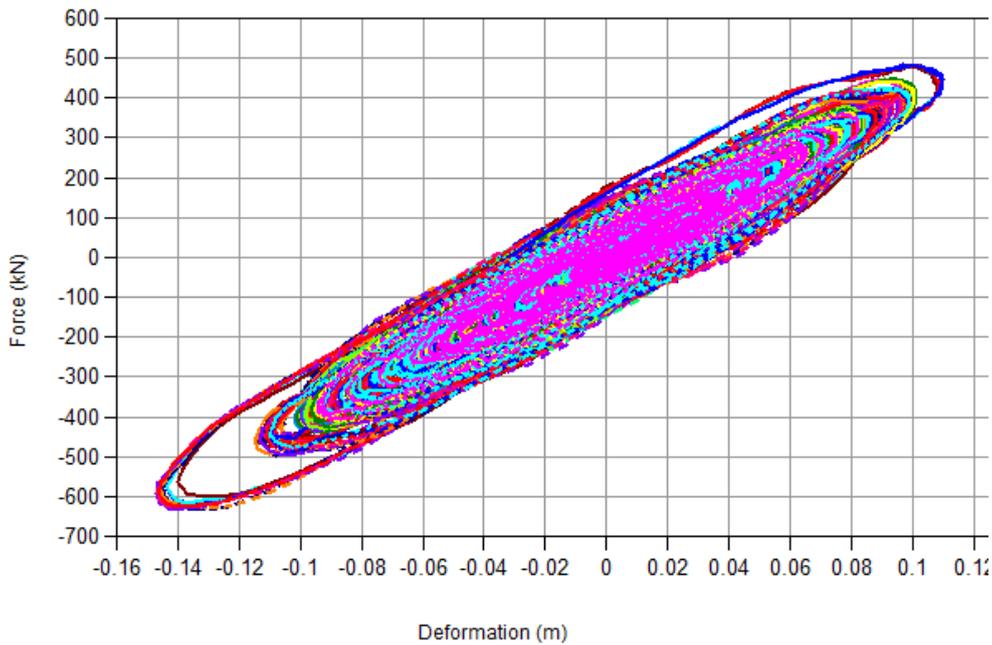
 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	Nuova linea Ferrandina – Matera La Martella per il collegamento di Matera con la rete ferroviaria nazionale PROGETTO DEFINITIVO					
	COMMESSA IA5F	LOTTO 03	CODIFICA CL	DOCUMENTO VI0000002	REV. A	FOGLIO 83 di 105

Analisi con isolamento VI10, VI11, VI07 e VI04

*Diagramma forza-spostamenti dei dissipatori presenti sul viadotto in direzione trasversale
 Sisma principale in direzione Y con accelerogrammi di durata 25,30 e 40 secondi*

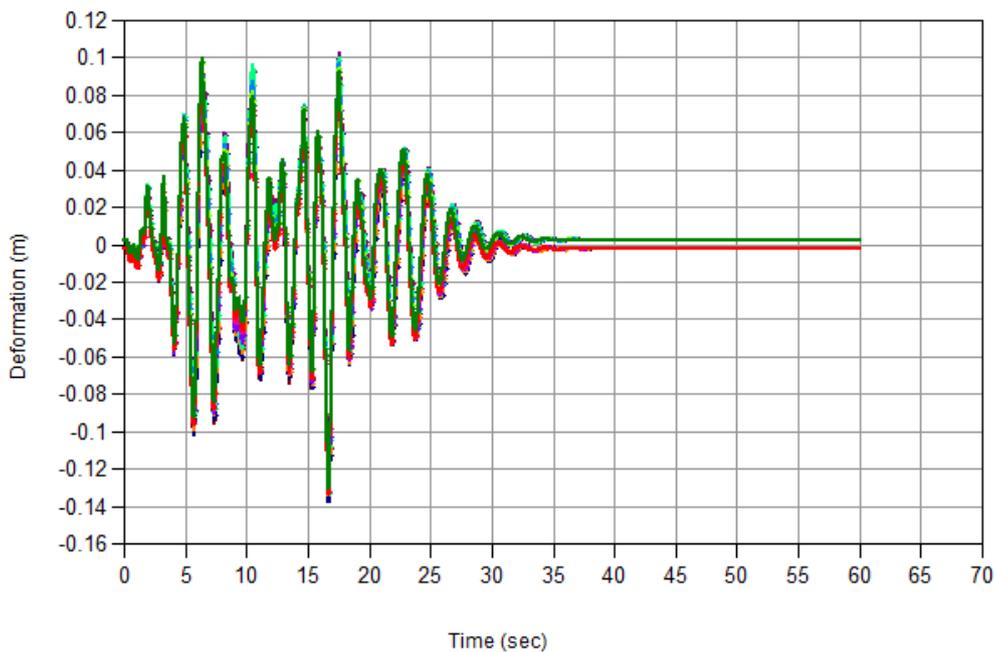


*Diagramma forza-spostamenti dei dissipatori presenti sul viadotto in direzione longitudinale
 Sisma principale in direzione X con accelerogrammi di durata 25,30 e 40 secondi – con variabilità spaziale del moto*



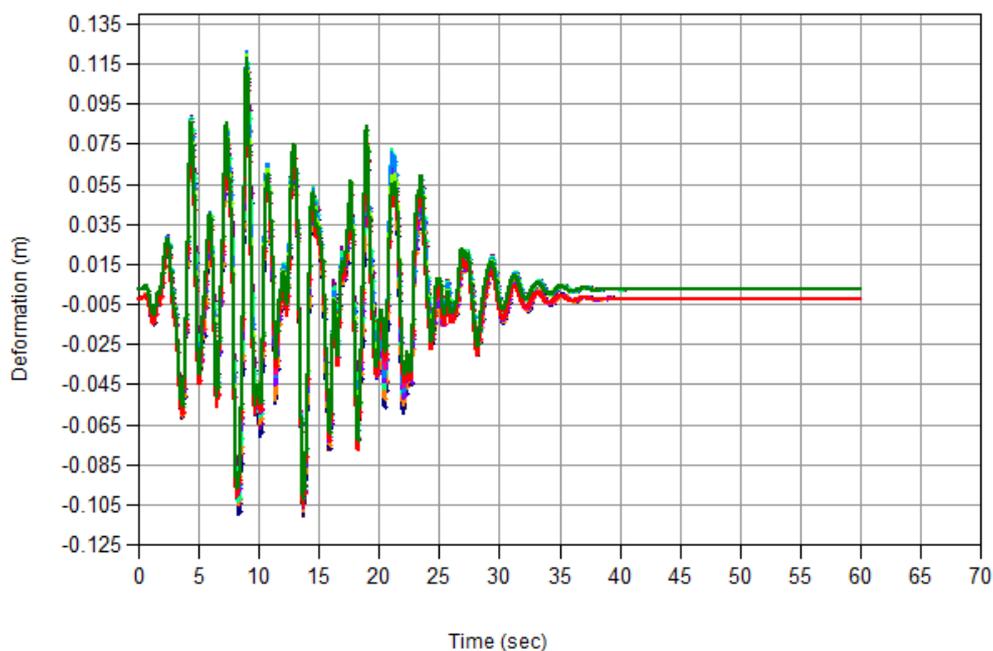
Spostamenti longitudinali nel tempo degli isolatori presenti sul viadotto

Sisma principale in direzione X con accelerogrammi di durata 25 secondi



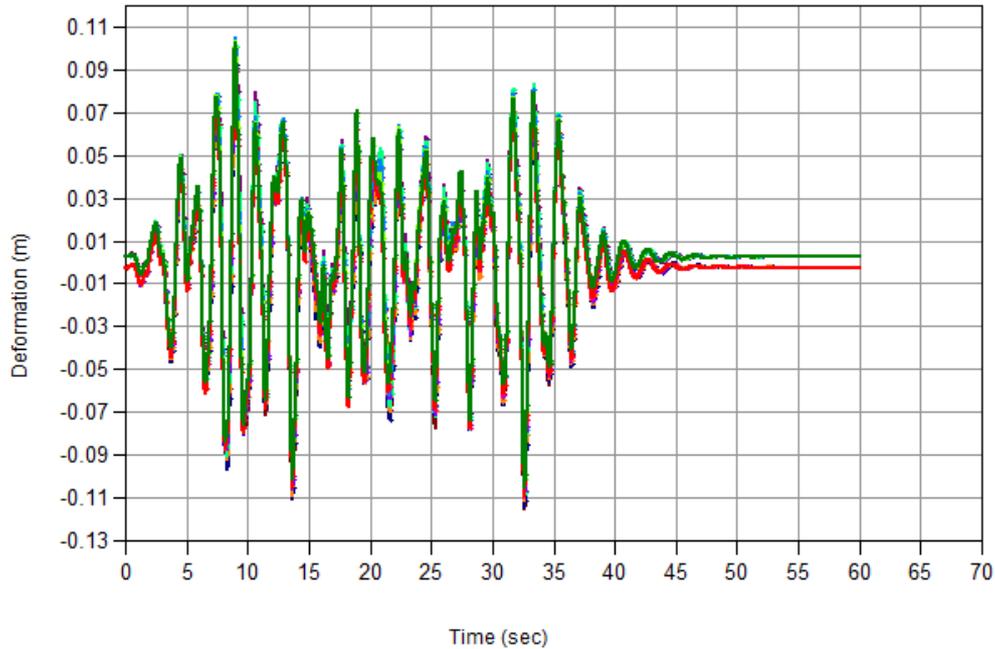
Spostamenti longitudinali nel tempo degli isolatori presenti sul viadotto

Sisma principale in direzione X con accelerogrammi di durata 30 secondi



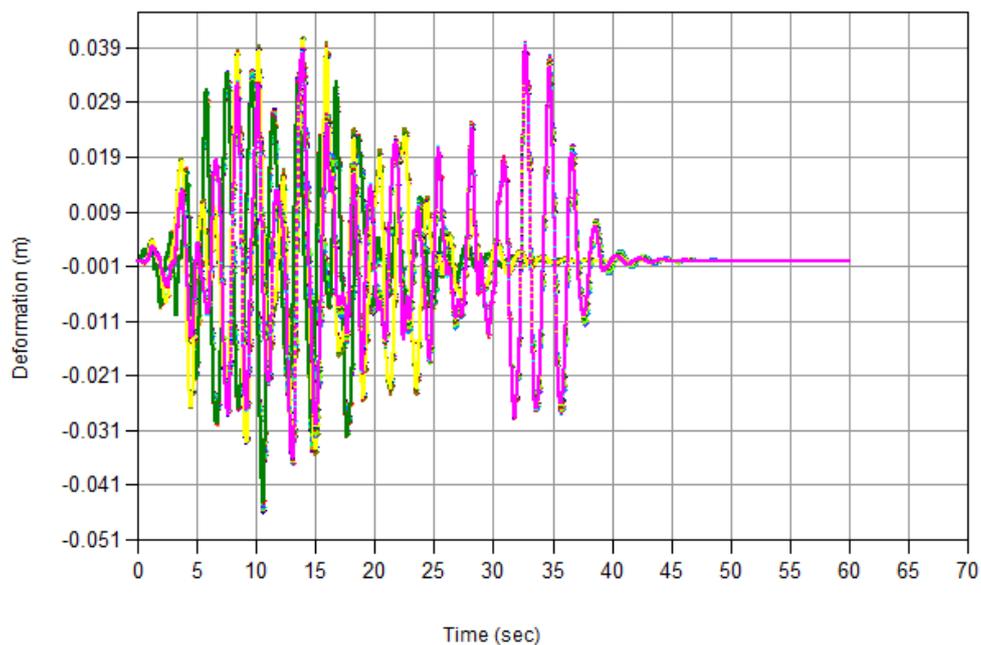
Spostamenti longitudinali nel tempo degli isolatori presenti sul viadotto

Sisma principale in direzione X con accelerogrammi di durata 40 secondi



Spostamenti trasversali nel tempo degli isolatori presenti sul viadotto

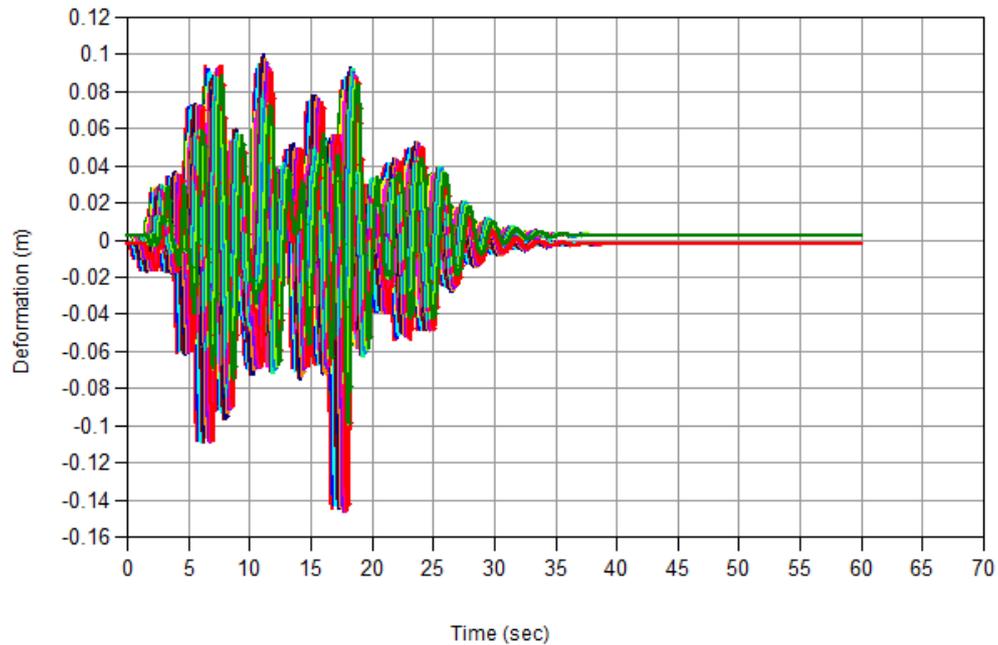
Sisma principale in direzione X con accelerogrammi di durata 25,30,40 secondi



Spostamenti longitudinali nel tempo degli isolatori presenti sul viadotto

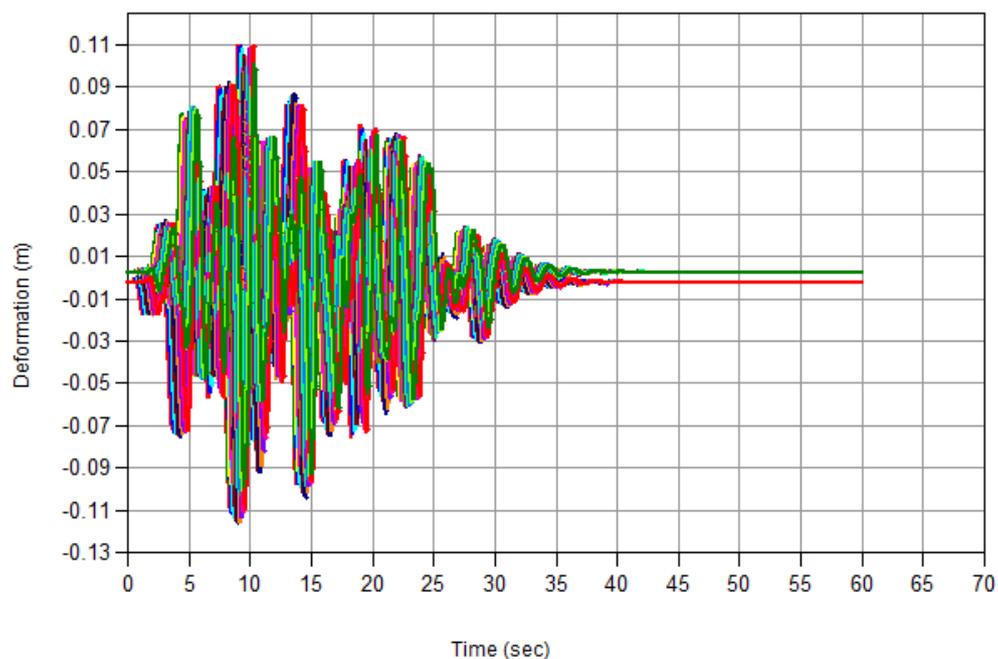
<i>Analisi con isolamento VI10, VI11, VI07 e VI04</i>	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IA5F	03	CL	VI000002	A	86 di 105

Sisma principale in direzione X con accelerogrammi di durata 25 secondi – con variabilità spaziale del moto



Spostamenti longitudinali nel tempo degli isolatori presenti sul viadotto

Sisma principale in direzione X con accelerogrammi di durata 30 secondi – con variabilità spaziale del moto

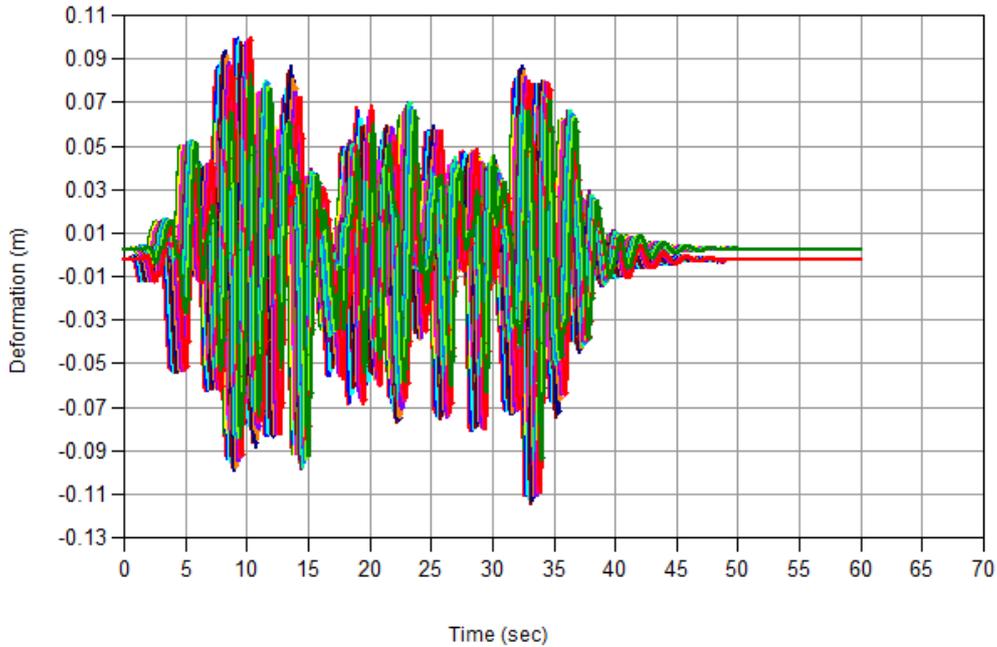


Spostamenti longitudinali nel tempo degli isolatori presenti sul viadotto

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	Nuova linea Ferrandina – Matera La Martella per il collegamento di Matera con la rete ferroviaria nazionale PROGETTO DEFINITIVO					
	COMMESSA IA5F	LOTTO 03	CODIFICA CL	DOCUMENTO VI000002	REV. A	FOGLIO 87 di 105

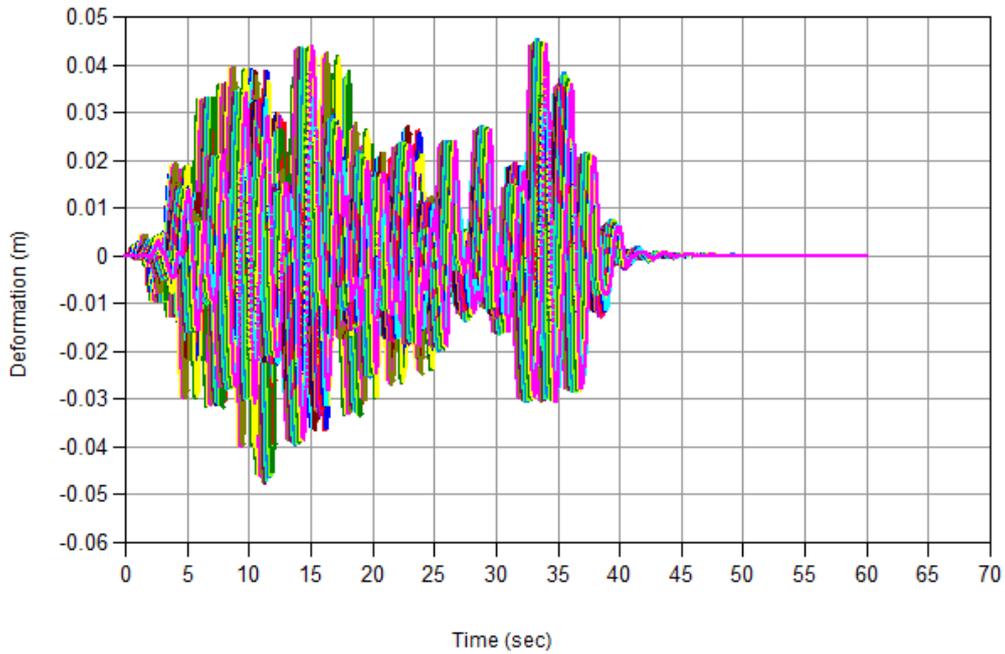
Analisi con isolamento VI10, VI11, VI07 e VI04

Sisma principale in direzione X con accelerogrammi di durata 40 secondi – con variabilità spaziale del moto



Spostamenti trasversali nel tempo degli isolatori presenti sul viadotto

Sisma principale in direzione X con accelerogrammi di durata 25,30,40 secondi – con variabilità spaziale del moto

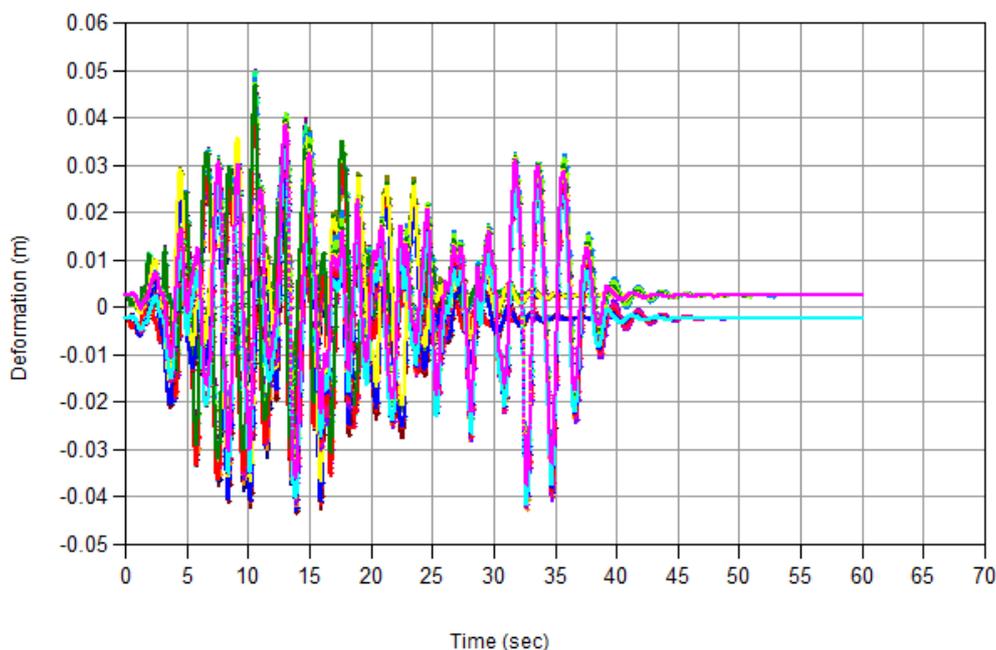


Spostamenti longitudinali nel tempo degli isolatori presenti sul viadotto

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	Nuova linea Ferrandina – Matera La Martella per il collegamento di Matera con la rete ferroviaria nazionale PROGETTO DEFINITIVO					
	COMMESSA IA5F	LOTTO 03	CODIFICA CL	DOCUMENTO VI000002	REV. A	FOGLIO 88 di 105

Analisi con isolamento VI10, VI11, VI07 e VI04

Sisma principale in direzione Y con accelerogrammi di durata 25,30,40 secondi



Il massimo spostamento (nella direzione principale dell'azione sismica) è causato chiaramente da una delle combinazioni che tiene conto della variabilità spaziale del moto, in particolare quella con accelerogramma di durata 25 s. Per tale condizione si ha un uno spostamento longitudinale massimo pari a 14.67 cm per uno dei link rappresentativi dei dispositivi di isolamento situati in testa alla pila P6 (link n°49 sul modello).

Poiché si stanno modellando i tre isolatori attraverso un unico link, per valutare lo spostamento longitudinale dei dispositivi esterni è necessario considerare anche la quota parte dovuta alla rotazione del link intorno all'asse verticale.

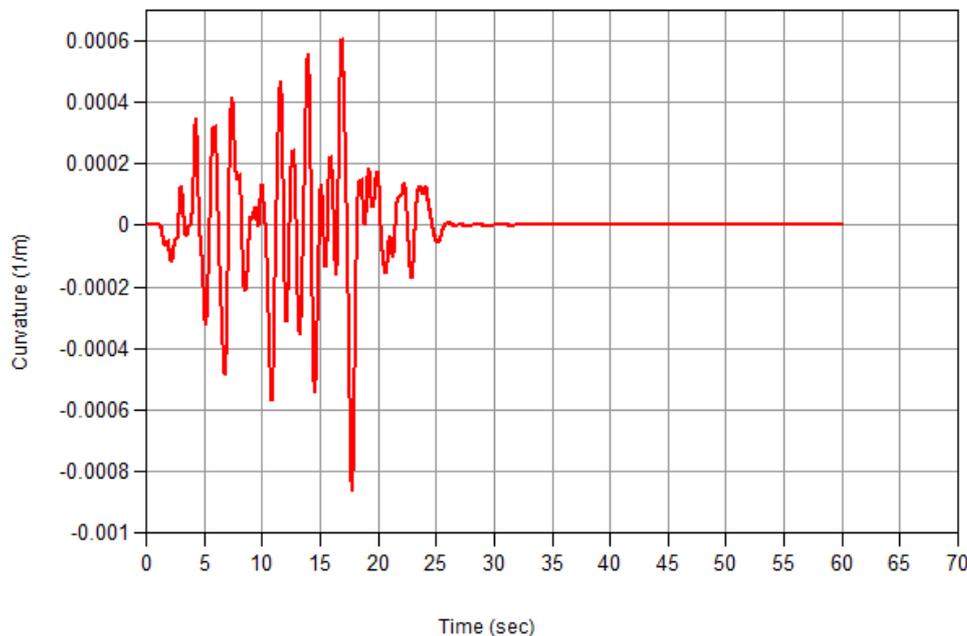
Facendo riferimento al link n°49 e alla combinazione con accelerogramma $t=25$ secondi e variabilità spaziale del moto, si riportano nella seguente figura le rotazioni intorno all'asse verticale in funzione del tempo.

Rotazioni intorno l'asse verticale nel tempo dell'isolatore n°49

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	Nuova linea Ferrandina – Matera La Martella per il collegamento di Matera con la rete ferroviaria nazionale PROGETTO DEFINITIVO					
	ANALISI IA5F	LOTTO 03	CODIFICA CL	DOCUMENTO VI000002	REV. A	FOGLIO 89 di 105

Analisi con isolamento VI10, VI11, VI07 e VI04

Sisma principale in direzione X con accelerogrammi di durata 25 secondi – con variabilità spaziale del moto



Si ha dunque una rotazione massima pari a circa 0.0008 m^{-1} , alla quale corrispondono delle deformazioni dei dispositivi esterni pari a circa 0.16 cm. Tale contributo verrà trascurato nelle verifiche riguardanti i dispositivi di isolamento e dissipazione del viadotto Marchese e degli altri viadotti.

Nel grafico successivo sono riportati gli spostamenti longitudinali (comprensivi del contributo dell'effetto dovuto ad una variazione termica dell'impalcato), trasversali e in modulo del link 49 per la combinazione con accelerogramma $t=25\text{s}$ che considera variabilità spaziale del moto.

Max spostamento (longitudinale) per condizione sismica $E_x+0.3E_y+0.3E_z$ allo SLC = 14.67 cm

Spostamento longitudinale dovuto a variazione termica = 0.16 cm

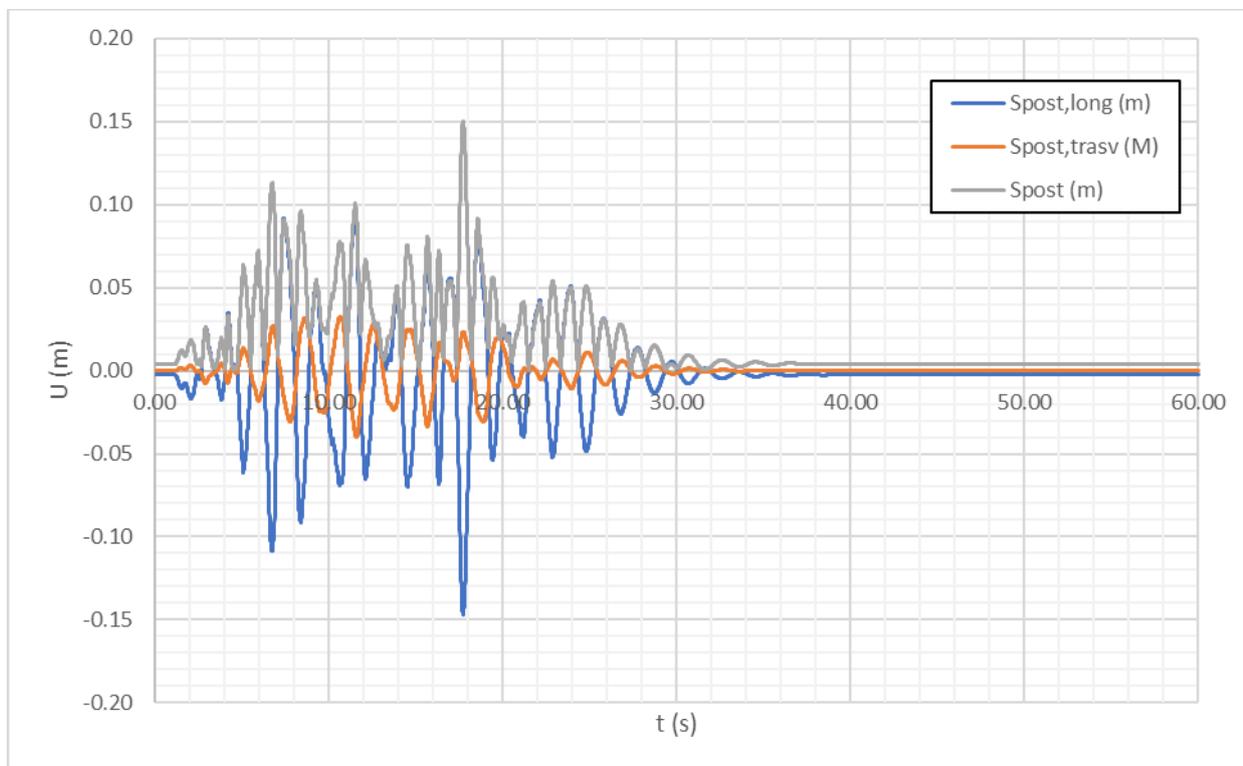
Max spostamento (trasversale) per condizione sismica $E_x+0.3E_y+0.3E_z$ allo SLC = 4.77 cm

Max (Spostamento residuo SLD; 50% spostamento annullamento forza) = 0 cm

Max spostamento in modulo per comb. sismica $0.5\Delta T+E_x+0.3E_y+0.3E_z$ allo SLC = 15.02 cm

Massimo spostamento ammissibile del dispositivo tipo SI-N 400/75= 15.00 cm

La verifica risulta soddisfatta.



Una ulteriore verifica richiesta per gli isolatori elastomerici è quella per carichi verticali.

La massima azione assiale sopportabile da tali dispositivi è pari a (vedere figura 4.9):

$F_{zd} = 4680 \text{ kN}$ in assenza di sisma

$V = 1760 \text{ kN}$ in presenza di sisma corrispondente allo SLC.

La verifica è stata effettuata considerando la sola condizione post-rottura dei fusibili in quanto, fino a che quest'ultimi non giungono a rottura, le deformazioni negli isolatori sono nulle sul lato fisso e comunque trascurabili rispetto ad uno spostamento allo SLC sul lato mobile.

Nelle seguenti tabelle sono riportate le massime sollecitazione (massime in modulo) ottenute dalle diverse analisi, agenti sui 18 link rappresentativi delle terzine di isolatori presenti su ogni appoggio.

Nell'ultima colonna è riportata la massima azione assiale agente sull'isolatore esterno più caricato, calcolata come:

$$N_{iso,est} = Axial/n + Moment-z / i$$

Dove "i" è la distanza tra le travi esterne, pari a 4m, ed "n" è il numero di isolatori per ogni appoggio, pari a 3.

No.	Load	Axial (kN)	Shear-y (kN)	Shear-z (kN)	Torsion (kN*m)	Moment-y (kN*m)	Moment-z (kN*m)	<i>N_{iso,est}</i> (kN)
37	Acc-SLC-25-Xpr(all)	-3929.6	-184.3	-575.1	0.3	0.0	-425.2	-1416.2
38	Acc-SLC-25-Xpr(all)	-3858.1	-185.6	-552.6	-0.1	0.0	-413.4	-1389.4
39	Acc-SLC-25-Xpr(all)	-3924.2	-186.3	-579.2	0.4	0.0	-427.7	-1415.0
40	Acc-SLC-25-Xpr(all)	-3886.4	-187.3	-560.8	-0.1	0.0	-414.2	-1399.0
41	Acc-SLC-25-Xpr(all)	-3925.4	-188.2	-591.0	0.5	0.0	-440.9	-1418.7
42	Acc-SLC-25-Xpr(all)	-3898.4	-190.2	-543.2	0.2	0.0	-423.3	-1405.3
43	Acc-SLC-25-Xpr(all)	-4031.7	-191.9	-580.6	0.6	0.0	-464.0	-1459.9
44	Acc-SLC-25-Xpr(all)	-4027.8	-195.9	-577.5	0.3	0.0	-460.5	-1457.7
45	Acc-SLC-25-Xpr(all)	-3985.3	-196.6	-609.3	0.1	0.0	-489.8	-1450.9
46	Acc-SLC-25-Xpr(all)	-3870.6	-194.1	-593.1	-0.3	0.0	-486.1	-1411.7
47	Acc-SLC-25-Xpr(all)	-3955.8	-193.6	-593.7	-0.3	0.0	-464.4	-1434.7
48	Acc-SLC-25-Xpr(all)	-3946.0	-191.6	-561.9	-0.6	0.0	-455.4	-1429.2
49	Acc-SLC-25-Xpr(all)	-3978.2	-190.1	-559.6	-0.2	0.0	-426.2	-1432.6
50	Acc-SLC-25-Xpr(all)	-3889.0	-188.1	-573.3	-0.5	0.0	-435.1	-1405.1
51	Acc-SLC-25-Xpr(all)	-3975.4	-187.1	-578.0	0.1	0.0	-420.6	-1430.3
52	Acc-SLC-25-Xpr(all)	-3884.2	-186.2	-561.8	-0.4	0.0	-422.4	-1400.3
53	Acc-SLC-25-Xpr(all)	-3949.6	-185.5	-569.5	0.1	0.0	-418.8	-1421.2
54	Acc-SLC-25-Xpr(all)	-3874.7	-184.3	-558.2	-0.3	0.0	-419.7	-1396.5
37	Acc-SLC-25-Ypr(all)	-3865.4	562.4	175.6	1.2	0.0	1835.7	-1747.4
38	Acc-SLC-25-Ypr(all)	-3822.6	563.7	192.7	0.5	0.0	1774.6	-1717.8
39	Acc-SLC-25-Ypr(all)	-3865.3	562.6	179.2	1.4	0.0	1842.4	-1749.0
40	Acc-SLC-25-Ypr(all)	-3825.0	565.8	194.5	0.7	0.0	1801.1	-1725.3
41	Acc-SLC-25-Ypr(all)	-3871.8	564.8	183.4	1.9	0.0	1885.0	-1761.9
42	Acc-SLC-25-Ypr(all)	-3823.9	572.9	204.4	-1.1	0.0	1802.8	-1725.3
43	Acc-SLC-25-Ypr(all)	-3882.5	568.9	196.0	2.2	0.0	1875.2	-1763.0
44	Acc-SLC-25-Ypr(all)	-3829.5	568.3	208.6	-1.5	0.0	1829.8	-1734.0
45	Acc-SLC-25-Ypr(all)	-3874.9	566.8	195.2	0.4	0.0	1856.2	-1755.7
46	Acc-SLC-25-Ypr(all)	-3839.6	567.4	212.2	1.0	0.0	1845.0	-1741.1
47	Acc-SLC-25-Ypr(all)	-3854.4	569.6	187.5	1.4	0.0	1851.4	-1747.7
48	Acc-SLC-25-Ypr(all)	-3832.8	569.7	212.9	-2.2	0.0	1841.9	-1738.1
49	Acc-SLC-25-Ypr(all)	-3869.3	573.0	185.6	-1.2	0.0	1821.9	-1745.2
50	Acc-SLC-25-Ypr(all)	-3826.7	564.5	201.9	-2.1	0.0	1860.7	-1740.7
51	Acc-SLC-25-Ypr(all)	-3876.5	565.5	176.7	-0.6	0.0	1822.2	-1747.7
52	Acc-SLC-25-Ypr(all)	-3821.9	562.5	197.0	-1.4	0.0	1815.0	-1727.7
53	Acc-SLC-25-Ypr(all)	-3867.8	563.7	174.4	-0.5	0.0	1796.4	-1738.3
54	Acc-SLC-25-Ypr(all)	-3821.4	562.4	194.0	-1.3	0.0	1813.2	-1727.1
37	Acc-SLC-25-Zpr(all)	-4370.3	-184.3	176.8	0.3	0.0	-425.4	-1563.1
38	Acc-SLC-25-Zpr(all)	-4331.2	-185.6	191.7	-0.1	0.0	-413.5	-1547.1

39	Acc-SLC-25-Zpr(all)	-4377.2	-186.3	180.5	0.4	0.0	428.0	-1566.1
40	Acc-SLC-25-Zpr(all)	-4331.3	-187.3	193.3	-0.1	0.0	414.1	-1547.3
41	Acc-SLC-25-Zpr(all)	-4386.8	-188.3	184.7	0.5	0.0	441.7	-1572.7
42	Acc-SLC-25-Zpr(all)	-4337.4	-190.3	203.2	0.2	0.0	425.1	-1552.1
43	Acc-SLC-25-Zpr(all)	-4392.5	-192.0	197.3	0.6	0.0	464.6	-1580.3
44	Acc-SLC-25-Zpr(all)	-4347.4	-196.0	208.0	0.3	0.0	461.2	-1564.4
45	Acc-SLC-25-Zpr(all)	-4389.8	-196.7	196.7	0.1	0.0	490.1	-1585.8
46	Acc-SLC-25-Zpr(all)	-4337.4	-194.2	211.3	-0.3	0.0	486.6	-1567.5
47	Acc-SLC-25-Zpr(all)	-4372.6	-193.7	188.8	-0.3	0.0	465.2	-1573.8
48	Acc-SLC-25-Zpr(all)	-4321.7	-191.7	211.6	-0.6	0.0	455.9	-1554.5
49	Acc-SLC-25-Zpr(all)	-4388.4	-190.2	186.8	-0.2	0.0	428.2	-1569.8
50	Acc-SLC-25-Zpr(all)	-4318.4	-188.1	200.8	-0.5	0.0	436.2	-1548.5
51	Acc-SLC-25-Zpr(all)	-4392.8	-187.1	178.1	0.1	0.0	421.0	-1569.5
52	Acc-SLC-25-Zpr(all)	-4326.8	-186.2	195.9	-0.4	0.0	422.1	-1547.8
53	Acc-SLC-25-Zpr(all)	-4381.3	-185.5	175.8	0.1	0.0	419.0	-1565.2
54	Acc-SLC-25-Zpr(all)	-4318.6	-184.3	193.2	-0.3	0.0	419.8	-1544.5
37	Acc-SLC-30-Xpr(all)	-3906.0	168.4	494.0	-0.3	0.0	387.9	-1399.0
38	Acc-SLC-30-Xpr(all)	-3881.7	169.8	507.9	0.1	0.0	376.2	-1388.0
39	Acc-SLC-30-Xpr(all)	-3917.4	168.7	500.9	-0.4	0.0	388.8	-1403.0
40	Acc-SLC-30-Xpr(all)	-3900.2	171.0	518.3	0.1	0.0	384.3	-1396.1
41	Acc-SLC-30-Xpr(all)	-3960.0	169.5	513.3	-0.4	0.0	399.0	-1419.8
42	Acc-SLC-30-Xpr(all)	-3902.5	170.9	518.3	0.2	0.0	387.1	-1397.6
43	Acc-SLC-30-Xpr(all)	-4124.5	170.2	497.1	-0.6	0.0	412.0	-1477.8
44	Acc-SLC-30-Xpr(all)	-4038.8	172.0	530.8	-0.3	0.0	400.5	-1446.4
45	Acc-SLC-30-Xpr(all)	-3940.9	172.3	513.3	-0.1	0.0	424.4	-1419.7
46	Acc-SLC-30-Xpr(all)	-3902.2	171.2	533.7	0.3	0.0	420.5	-1405.9
47	Acc-SLC-30-Xpr(all)	-4028.3	171.0	515.6	0.3	0.0	403.9	-1443.8
48	Acc-SLC-30-Xpr(all)	-3985.7	170.0	517.8	0.6	0.0	406.2	-1430.1
49	Acc-SLC-30-Xpr(all)	-3966.5	171.0	498.5	0.2	0.0	392.1	-1420.2
50	Acc-SLC-30-Xpr(all)	-3875.8	169.2	529.5	0.5	0.0	392.7	-1390.1
51	Acc-SLC-30-Xpr(all)	-3940.8	170.8	497.1	-0.1	0.0	388.2	-1410.6
52	Acc-SLC-30-Xpr(all)	-3876.5	168.7	519.4	0.4	0.0	383.3	-1388.0
53	Acc-SLC-30-Xpr(all)	-3944.7	169.7	488.7	-0.1	0.0	381.0	-1410.1
54	Acc-SLC-30-Xpr(all)	-3883.8	168.4	513.0	0.3	0.0	382.9	-1390.3
37	Acc-SLC-30-Ypr(all)	-3880.1	-499.8	-179.4	1.1	0.0	-1656.8	-1707.6
38	Acc-SLC-30-Ypr(all)	-3866.4	-502.5	-159.7	-0.5	0.0	-1607.5	-1690.6
39	Acc-SLC-30-Ypr(all)	-3900.9	-503.6	-180.6	1.3	0.0	-1655.9	-1714.3
40	Acc-SLC-30-Ypr(all)	-3884.6	-507.6	-158.4	-0.5	0.0	-1621.1	-1700.1
41	Acc-SLC-30-Ypr(all)	-3924.4	-507.9	-181.6	1.7	0.0	-1685.4	-1729.5
42	Acc-SLC-30-Ypr(all)	-3894.6	-514.4	-160.7	0.8	0.0	-1616.8	-1702.4
43	Acc-SLC-30-Ypr(all)	-3974.0	-504.5	-185.6	2.2	0.0	-1639.6	-1734.6

44	Acc-SLC-30-Ypr(all)	-3935.4	-513.3	-164.2	-1.4	0.0	-1605.1	-1713.1
45	Acc-SLC-30-Ypr(all)	-3921.0	-507.6	-185.8	-0.4	0.0	-1671.1	-1724.8
46	Acc-SLC-30-Ypr(all)	-3880.1	-508.6	-165.8	-1.0	0.0	-1651.6	-1706.2
47	Acc-SLC-30-Ypr(all)	-3891.4	-515.1	-183.1	1.3	0.0	-1647.6	-1709.0
48	Acc-SLC-30-Ypr(all)	-3875.8	-504.5	-166.1	-2.1	0.0	-1630.5	-1699.5
49	Acc-SLC-30-Ypr(all)	-3911.5	-514.5	-179.1	-0.9	0.0	-1633.8	-1712.3
50	Acc-SLC-30-Ypr(all)	-3880.8	-507.5	-161.6	-1.9	0.0	-1662.1	-1709.1
51	Acc-SLC-30-Ypr(all)	-3902.4	-506.7	-178.9	0.5	0.0	-1638.8	-1710.5
52	Acc-SLC-30-Ypr(all)	-3883.0	-503.3	-161.5	-1.3	0.0	-1628.9	-1701.6
53	Acc-SLC-30-Ypr(all)	-3872.6	-502.4	-178.6	0.4	0.0	-1627.3	-1697.7
54	Acc-SLC-30-Ypr(all)	-3854.4	-499.8	-160.5	-1.2	0.0	-1636.3	-1693.8
37	Acc-SLC-30-Zpr(all)	-4455.6	168.4	-181.2	-0.3	0.0	387.8	-1582.1
38	Acc-SLC-30-Zpr(all)	-4447.3	169.8	-160.8	0.1	0.0	376.0	-1576.4
39	Acc-SLC-30-Zpr(all)	-4537.0	168.6	-181.9	-0.4	0.0	388.3	-1609.4
40	Acc-SLC-30-Zpr(all)	-4519.9	171.0	-160.2	0.1	0.0	384.4	-1602.7
41	Acc-SLC-30-Zpr(all)	-4585.4	169.5	-184.3	-0.4	0.0	399.1	-1628.2
42	Acc-SLC-30-Zpr(all)	-4551.5	170.8	-162.4	0.2	0.0	387.6	-1614.1
43	Acc-SLC-30-Zpr(all)	-4641.9	170.0	-185.1	-0.6	0.0	412.1	-1650.3
44	Acc-SLC-30-Zpr(all)	-4602.5	172.0	-163.7	-0.3	0.0	400.7	-1634.3
45	Acc-SLC-30-Zpr(all)	-4603.3	172.2	-187.4	-0.1	0.0	425.1	-1640.7
46	Acc-SLC-30-Zpr(all)	-4562.7	171.2	-167.1	0.3	0.0	421.1	-1626.2
47	Acc-SLC-30-Zpr(all)	-4553.9	170.9	-184.6	0.3	0.0	404.2	-1619.0
48	Acc-SLC-30-Zpr(all)	-4517.9	169.8	-166.6	0.6	0.0	405.9	-1607.4
49	Acc-SLC-30-Zpr(all)	-4567.3	171.0	-179.5	0.2	0.0	392.4	-1620.5
50	Acc-SLC-30-Zpr(all)	-4539.9	169.2	-162.1	0.5	0.0	392.6	-1611.4
51	Acc-SLC-30-Zpr(all)	-4535.3	170.8	-181.2	-0.1	0.0	388.2	-1608.8
52	Acc-SLC-30-Zpr(all)	-4516.3	168.7	-162.8	0.4	0.0	382.9	-1601.1
53	Acc-SLC-30-Zpr(all)	-4453.1	169.7	-179.5	-0.1	0.0	380.8	-1579.6
54	Acc-SLC-30-Zpr(all)	-4429.0	168.4	-162.2	0.3	0.0	382.9	-1572.0
37	Acc-SLC-40-Xpr(all)	-3879.0	168.0	-472.0	-0.3	0.0	387.8	-1390.0
38	Acc-SLC-40-Xpr(all)	-3965.0	168.7	-445.7	0.1	0.0	375.4	-1415.5
39	Acc-SLC-40-Xpr(all)	-3888.2	167.9	-476.9	-0.4	0.0	391.8	-1394.0
40	Acc-SLC-40-Xpr(all)	-3978.2	169.1	-451.3	-0.1	0.0	381.7	-1421.5
41	Acc-SLC-40-Xpr(all)	-3952.4	167.9	-487.5	-0.4	0.0	402.5	-1418.1
42	Acc-SLC-40-Xpr(all)	-3993.7	172.3	-458.9	-0.2	0.0	396.4	-1430.3
43	Acc-SLC-40-Xpr(all)	-4036.3	170.5	-500.9	-0.6	0.0	405.6	-1446.8
44	Acc-SLC-40-Xpr(all)	-4169.4	173.4	-471.2	-0.3	0.0	409.8	-1492.2
45	Acc-SLC-40-Xpr(all)	-3865.8	172.4	-500.3	-0.1	0.0	425.8	-1395.1
46	Acc-SLC-40-Xpr(all)	-3888.4	172.7	-486.6	0.2	0.0	421.3	-1401.4
47	Acc-SLC-40-Xpr(all)	-3924.3	173.9	-490.8	0.3	0.0	418.1	-1412.6
48	Acc-SLC-40-Xpr(all)	-3907.3	170.4	-479.7	0.5	0.0	401.7	-1402.8

49	Acc-SLC-40-Xpr(all)	-3859.4	172.1	478.9	0.2	0.0	399.8	-1386.4
50	Acc-SLC-40-Xpr(all)	-3954.7	167.9	-466.5	0.5	0.0	397.0	-1417.5
51	Acc-SLC-40-Xpr(all)	-3888.4	169.1	-472.0	0.1	0.0	387.0	-1392.9
52	Acc-SLC-40-Xpr(all)	-3956.5	168.0	-454.7	0.4	0.0	385.9	-1415.3
53	Acc-SLC-40-Xpr(all)	-3867.6	168.7	-466.7	-0.1	0.0	380.3	-1384.3
54	Acc-SLC-40-Xpr(all)	-3956.3	168.0	-450.7	0.3	0.0	382.9	-1414.5
37	Acc-SLC-40-Ypr(all)	-3850.0	458.4	-178.9	1.0	0.0	1550.9	-1671.1
38	Acc-SLC-40-Ypr(all)	-3895.1	458.3	-159.0	0.5	0.0	1501.1	-1673.6
39	Acc-SLC-40-Ypr(all)	-3841.9	459.5	-180.2	1.2	0.0	1553.0	-1668.9
40	Acc-SLC-40-Ypr(all)	-3894.8	462.3	-162.4	0.6	0.0	1520.7	-1678.4
41	Acc-SLC-40-Ypr(all)	-3847.3	462.6	-184.6	-1.6	0.0	1577.7	-1676.9
42	Acc-SLC-40-Ypr(all)	-3899.5	468.6	161.9	-0.9	0.0	1554.9	-1688.6
43	Acc-SLC-40-Ypr(all)	-3909.3	468.9	-183.4	1.9	0.0	1596.3	-1702.2
44	Acc-SLC-40-Ypr(all)	-3951.0	479.8	165.0	1.2	0.0	1577.3	-1711.3
45	Acc-SLC-40-Ypr(all)	-3833.6	478.5	-181.5	-0.4	0.0	1649.5	-1690.2
46	Acc-SLC-40-Ypr(all)	-3868.4	475.7	169.8	0.9	0.0	1637.2	-1698.8
47	Acc-SLC-40-Ypr(all)	-3818.1	477.7	-178.4	-1.0	0.0	1613.6	-1676.1
48	Acc-SLC-40-Ypr(all)	-3841.6	468.2	167.7	-1.8	0.0	1583.1	-1676.3
49	Acc-SLC-40-Ypr(all)	-3834.0	468.0	-178.2	0.9	0.0	1572.1	-1671.0
50	Acc-SLC-40-Ypr(all)	-3884.9	462.1	164.2	1.8	0.0	1553.4	-1683.3
51	Acc-SLC-40-Ypr(all)	-3840.1	461.6	-181.0	-0.5	0.0	1533.0	-1663.3
52	Acc-SLC-40-Ypr(all)	-3889.0	459.3	160.4	-1.2	0.0	1532.7	-1679.5
53	Acc-SLC-40-Ypr(all)	-3848.2	458.3	-178.0	-0.5	0.0	1520.3	-1662.8
54	Acc-SLC-40-Ypr(all)	-3891.9	458.4	-159.7	1.0	0.0	1531.8	-1680.2
37	Acc-SLC-40-Zpr(all)	-4431.5	167.9	-179.7	-0.3	0.0	387.7	-1574.1
38	Acc-SLC-40-Zpr(all)	-4476.4	168.7	-159.8	0.1	0.0	375.6	-1586.0
39	Acc-SLC-40-Zpr(all)	-4412.7	168.0	-181.3	-0.4	0.0	392.0	-1568.9
40	Acc-SLC-40-Zpr(all)	-4465.9	169.0	-163.0	-0.1	0.0	381.8	-1584.1
41	Acc-SLC-40-Zpr(all)	-4413.8	167.8	-185.4	-0.4	0.0	402.4	-1571.8
42	Acc-SLC-40-Zpr(all)	-4469.4	172.4	161.9	-0.2	0.0	396.2	-1588.8
43	Acc-SLC-40-Zpr(all)	-4481.0	170.7	-183.3	-0.6	0.0	404.6	-1594.8
44	Acc-SLC-40-Zpr(all)	-4521.8	173.3	162.8	-0.3	0.0	408.5	-1609.4
45	Acc-SLC-40-Zpr(all)	-4407.1	172.3	-181.5	-0.1	0.0	423.5	-1574.9
46	Acc-SLC-40-Zpr(all)	-4442.0	172.5	168.7	0.2	0.0	419.0	-1585.4
47	Acc-SLC-40-Zpr(all)	-4365.1	173.8	-178.2	0.3	0.0	416.8	-1559.2
48	Acc-SLC-40-Zpr(all)	-4409.1	170.5	170.2	0.5	0.0	400.6	-1569.9
49	Acc-SLC-40-Zpr(all)	-4403.1	172.2	-177.2	0.2	0.0	399.7	-1567.6
50	Acc-SLC-40-Zpr(all)	-4453.0	167.8	165.2	0.5	0.0	397.1	-1583.6
51	Acc-SLC-40-Zpr(all)	-4411.4	169.1	-181.5	0.1	0.0	386.7	-1567.2
52	Acc-SLC-40-Zpr(all)	-4458.9	168.0	161.1	0.4	0.0	386.3	-1582.9
53	Acc-SLC-40-Zpr(all)	-4430.3	168.7	-178.5	-0.1	0.0	380.4	-1571.9

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	Nuova linea Ferrandina – Matera La Martella per il collegamento di Matera con la rete ferroviaria nazionale PROGETTO DEFINITIVO					
	ANALISI IA5F	LOTTO 03	CODIFICA CL	DOCUMENTO VI000002	REV. A	FOGLIO 95 di 105

Analisi con isolamento VI10, VI11, VI07 e VI04

54	Acc-SLC-40-Zpr(all)	-4472.1	167.9	-160.7	0.3	0.0	382.8	-1586.4
----	---------------------	---------	-------	--------	-----	-----	-------	---------

La massima forza assiale si ha in corrispondenza del general link 43 (pila P3) per la combinazione sismica SLC 0.3Ex+Ey+0.3Ez con accelerogramma di durata 25 s:

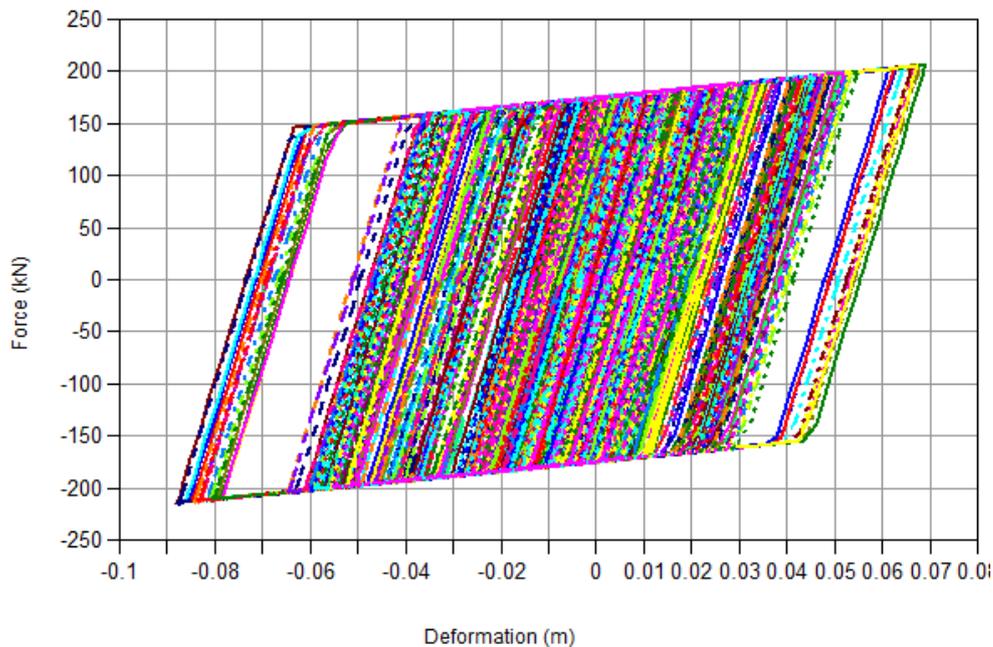
$$N = 1763 \text{ kN} \approx 1760 \text{ kN} \text{ (massimo sforzo normale in condizioni sismiche SLC)}$$

La verifica risulta soddisfatta.

Nelle figure di seguito si riportano i grafici forza-spostamento descritti durante l'analisi dai dissipatori elastoplastici per le combinazioni sismiche corrispondenti allo SLC.

Nella tabella successiva sono riportate le massime azioni agenti sui dissipatori.

*Diagramma forza-spostamenti dei dissipatori presenti sul viadotto in direzione longitudinale
 Sisma principale in direzione X con accelerogrammi di durata 25,30 e 40 secondi*



*Diagramma forza-spostamenti dei dissipatori presenti sul viadotto in direzione trasversale
 Sisma principale in direzione Y con accelerogrammi di durata 25,30 e 40 secondi*

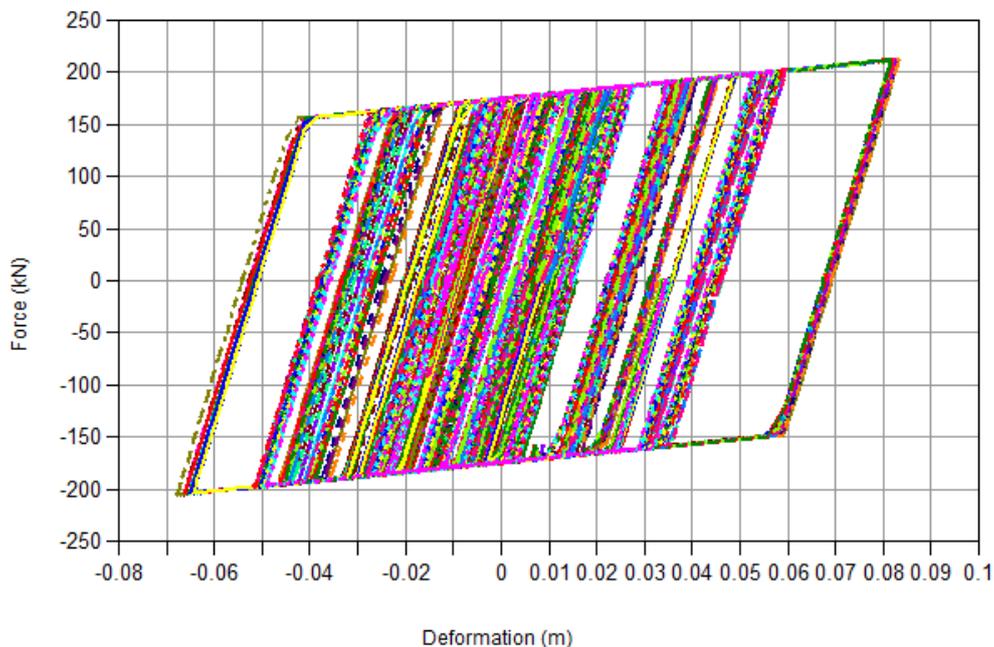
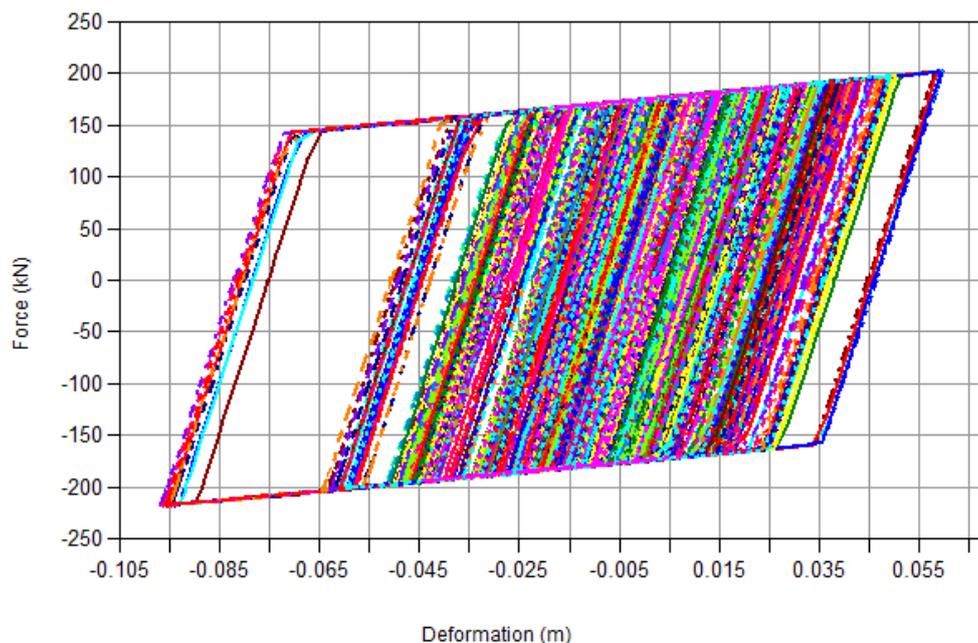


Diagramma forza-spostamenti dei dissipatori presenti sul viadotto in direzione longitudinale

Sisma principale in direzione X con accelerogrammi di durata 25,30 e 40 secondi – con variabilità spaziale del moto



No.	Load	Axial (kN)	Shear-y (kN)	Shear-z (kN)	Torsion (kN*m)	Moment-y (kN*m)	Moment-z (kN*m)
19	Acc-SLC-25-Xpr(all)	0.0	-0.9	-213.1	0.0	0.0	0.0
20	Acc-SLC-25-Xpr(all)	0.0	-0.9	-210.3	0.0	0.0	0.0

21	Acc-SLC-25-Xpr(all)	0.0	-0.9	-213.4	0.0	0.0	0.0
22	Acc-SLC-25-Xpr(all)	0.0	-0.9	-210.2	0.0	0.0	0.0
23	Acc-SLC-25-Xpr(all)	0.0	-1.0	-213.7	0.0	0.0	0.0
24	Acc-SLC-25-Xpr(all)	0.0	-1.0	-210.2	0.0	0.0	0.0
25	Acc-SLC-25-Xpr(all)	0.0	-1.1	-214.5	0.0	0.0	0.0
26	Acc-SLC-25-Xpr(all)	0.0	-1.2	-210.9	0.0	0.0	0.0
27	Acc-SLC-25-Xpr(all)	0.0	-1.3	-214.5	0.0	0.0	0.0
28	Acc-SLC-25-Xpr(all)	0.0	-1.2	-212.5	0.0	0.0	0.0
29	Acc-SLC-25-Xpr(all)	0.0	-1.2	-212.9	0.0	0.0	0.0
30	Acc-SLC-25-Xpr(all)	0.0	-1.1	-212.3	0.0	0.0	0.0
31	Acc-SLC-25-Xpr(all)	0.0	-1.0	-212.3	0.0	0.0	0.0
32	Acc-SLC-25-Xpr(all)	0.0	-1.0	-211.6	0.0	0.0	0.0
33	Acc-SLC-25-Xpr(all)	0.0	-0.9	-212.3	0.0	0.0	0.0
34	Acc-SLC-25-Xpr(all)	0.0	-0.9	-211.3	0.0	0.0	0.0
35	Acc-SLC-25-Xpr(all)	0.0	-0.9	-212.4	0.0	0.0	0.0
36	Acc-SLC-25-Xpr(all)	0.0	-0.9	-211.0	0.0	0.0	0.0
19	Acc-SLC-25-Ypr(all)	0.0	211.6	0.6	0.0	0.0	0.0
20	Acc-SLC-25-Ypr(all)	0.0	211.8	1.4	0.0	0.0	0.0
21	Acc-SLC-25-Ypr(all)	0.0	211.7	0.7	0.0	0.0	0.0
22	Acc-SLC-25-Ypr(all)	0.0	211.9	1.5	0.0	0.0	0.0
23	Acc-SLC-25-Ypr(all)	0.0	211.8	0.8	0.0	0.0	0.0
24	Acc-SLC-25-Ypr(all)	0.0	212.1	1.8	0.0	0.0	0.0
25	Acc-SLC-25-Ypr(all)	0.0	211.8	1.0	0.0	0.0	0.0
26	Acc-SLC-25-Ypr(all)	0.0	212.4	3.7	0.0	0.0	0.0
27	Acc-SLC-25-Ypr(all)	0.0	212.3	1.0	0.0	0.0	0.0
28	Acc-SLC-25-Ypr(all)	0.0	212.1	9.8	0.0	0.0	0.0
29	Acc-SLC-25-Ypr(all)	0.0	212.3	0.9	0.0	0.0	0.0
30	Acc-SLC-25-Ypr(all)	0.0	211.8	5.6	0.0	0.0	0.0
31	Acc-SLC-25-Ypr(all)	0.0	212.1	0.7	0.0	0.0	0.0
32	Acc-SLC-25-Ypr(all)	0.0	211.8	2.0	0.0	0.0	0.0
33	Acc-SLC-25-Ypr(all)	0.0	211.9	0.6	0.0	0.0	0.0
34	Acc-SLC-25-Ypr(all)	0.0	211.7	1.7	0.0	0.0	0.0
35	Acc-SLC-25-Ypr(all)	0.0	211.8	0.6	0.0	0.0	0.0
36	Acc-SLC-25-Ypr(all)	0.0	211.6	1.5	0.0	0.0	0.0
19	Acc-SLC-30-Xpr(all)	0.0	0.4	203.0	0.0	0.0	0.0
20	Acc-SLC-30-Xpr(all)	0.0	0.5	204.7	0.0	0.0	0.0
21	Acc-SLC-30-Xpr(all)	0.0	0.4	203.8	0.0	0.0	0.0
22	Acc-SLC-30-Xpr(all)	0.0	0.5	205.0	0.0	0.0	0.0
23	Acc-SLC-30-Xpr(all)	0.0	0.4	204.6	0.0	0.0	0.0
24	Acc-SLC-30-Xpr(all)	0.0	0.5	205.4	0.0	0.0	0.0
25	Acc-SLC-30-Xpr(all)	0.0	0.4	203.5	0.0	0.0	0.0

26	Acc-SLC-30-Xpr(all)	0.0	0.5	204.9	0.0	0.0	0.0
27	Acc-SLC-30-Xpr(all)	0.0	0.5	202.8	0.0	0.0	0.0
28	Acc-SLC-30-Xpr(all)	0.0	0.5	204.8	0.0	0.0	0.0
29	Acc-SLC-30-Xpr(all)	0.0	0.5	202.8	0.0	0.0	0.0
30	Acc-SLC-30-Xpr(all)	0.0	0.4	205.8	0.0	0.0	0.0
31	Acc-SLC-30-Xpr(all)	0.0	0.5	203.2	0.0	0.0	0.0
32	Acc-SLC-30-Xpr(all)	0.0	0.4	206.9	0.0	0.0	0.0
33	Acc-SLC-30-Xpr(all)	0.0	0.5	203.0	0.0	0.0	0.0
34	Acc-SLC-30-Xpr(all)	0.0	0.4	206.0	0.0	0.0	0.0
35	Acc-SLC-30-Xpr(all)	0.0	0.5	202.5	0.0	0.0	0.0
36	Acc-SLC-30-Xpr(all)	0.0	0.4	205.2	0.0	0.0	0.0
19	Acc-SLC-30-Ypr(all)	0.0	-203.8	-0.8	0.0	0.0	0.0
20	Acc-SLC-30-Ypr(all)	0.0	-204.1	-0.4	0.0	0.0	0.0
21	Acc-SLC-30-Ypr(all)	0.0	-204.2	-0.8	0.0	0.0	0.0
22	Acc-SLC-30-Ypr(all)	0.0	-204.7	-0.4	0.0	0.0	0.0
23	Acc-SLC-30-Ypr(all)	0.0	-204.7	-0.8	0.0	0.0	0.0
24	Acc-SLC-30-Ypr(all)	0.0	-205.4	0.4	0.0	0.0	0.0
25	Acc-SLC-30-Ypr(all)	0.0	-204.4	-0.8	0.0	0.0	0.0
26	Acc-SLC-30-Ypr(all)	0.0	-205.2	0.4	0.0	0.0	0.0
27	Acc-SLC-30-Ypr(all)	0.0	-204.7	-0.8	0.0	0.0	0.0
28	Acc-SLC-30-Ypr(all)	0.0	-204.5	0.4	0.0	0.0	0.0
29	Acc-SLC-30-Ypr(all)	0.0	-205.2	-0.7	0.0	0.0	0.0
30	Acc-SLC-30-Ypr(all)	0.0	-204.5	0.4	0.0	0.0	0.0
31	Acc-SLC-30-Ypr(all)	0.0	-205.4	-0.7	0.0	0.0	0.0
32	Acc-SLC-30-Ypr(all)	0.0	-204.6	-0.4	0.0	0.0	0.0
33	Acc-SLC-30-Ypr(all)	0.0	-204.6	-0.7	0.0	0.0	0.0
34	Acc-SLC-30-Ypr(all)	0.0	-204.2	-0.4	0.0	0.0	0.0
35	Acc-SLC-30-Ypr(all)	0.0	-204.1	-0.7	0.0	0.0	0.0
36	Acc-SLC-30-Ypr(all)	0.0	-203.8	-0.4	0.0	0.0	0.0
19	Acc-SLC-40-Xpr(all)	0.0	0.4	-201.8	0.0	0.0	0.0
20	Acc-SLC-40-Xpr(all)	0.0	0.4	-199.1	0.0	0.0	0.0
21	Acc-SLC-40-Xpr(all)	0.0	0.4	-202.3	0.0	0.0	0.0
22	Acc-SLC-40-Xpr(all)	0.0	0.4	-199.5	0.0	0.0	0.0
23	Acc-SLC-40-Xpr(all)	0.0	0.4	-203.3	0.0	0.0	0.0
24	Acc-SLC-40-Xpr(all)	0.0	0.4	-199.2	0.0	0.0	0.0
25	Acc-SLC-40-Xpr(all)	0.0	0.4	-204.1	0.0	0.0	0.0
26	Acc-SLC-40-Xpr(all)	0.0	0.4	-200.4	0.0	0.0	0.0
27	Acc-SLC-40-Xpr(all)	0.0	0.4	-203.9	0.0	0.0	0.0
28	Acc-SLC-40-Xpr(all)	0.0	0.4	-202.0	0.0	0.0	0.0
29	Acc-SLC-40-Xpr(all)	0.0	0.4	-202.5	0.0	0.0	0.0
30	Acc-SLC-40-Xpr(all)	0.0	0.4	-201.6	0.0	0.0	0.0

31	Acc-SLC-40-Xpr(all)	0.0	0.4	-201.3	0.0	0.0	0.0
32	Acc-SLC-40-Xpr(all)	0.0	0.4	-200.9	0.0	0.0	0.0
33	Acc-SLC-40-Xpr(all)	0.0	0.4	-201.6	0.0	0.0	0.0
34	Acc-SLC-40-Xpr(all)	0.0	0.4	-200.0	0.0	0.0	0.0
35	Acc-SLC-40-Xpr(all)	0.0	0.4	-201.3	0.0	0.0	0.0
36	Acc-SLC-40-Xpr(all)	0.0	0.4	-199.6	0.0	0.0	0.0
19	Acc-SLC-40-Ypr(all)	0.0	200.4	-0.6	0.0	0.0	0.0
20	Acc-SLC-40-Ypr(all)	0.0	200.5	0.4	0.0	0.0	0.0
21	Acc-SLC-40-Ypr(all)	0.0	200.6	-0.6	0.0	0.0	0.0
22	Acc-SLC-40-Ypr(all)	0.0	200.8	0.4	0.0	0.0	0.0
23	Acc-SLC-40-Ypr(all)	0.0	200.8	-0.6	0.0	0.0	0.0
24	Acc-SLC-40-Ypr(all)	0.0	201.2	0.4	0.0	0.0	0.0
25	Acc-SLC-40-Ypr(all)	0.0	201.2	-0.7	0.0	0.0	0.0
26	Acc-SLC-40-Ypr(all)	0.0	201.6	0.4	0.0	0.0	0.0
27	Acc-SLC-40-Ypr(all)	0.0	201.6	-0.7	0.0	0.0	0.0
28	Acc-SLC-40-Ypr(all)	0.0	201.6	0.5	0.0	0.0	0.0
29	Acc-SLC-40-Ypr(all)	0.0	201.7	-0.6	0.0	0.0	0.0
30	Acc-SLC-40-Ypr(all)	0.0	201.1	0.5	0.0	0.0	0.0
31	Acc-SLC-40-Ypr(all)	0.0	201.2	-0.6	0.0	0.0	0.0
32	Acc-SLC-40-Ypr(all)	0.0	200.7	0.4	0.0	0.0	0.0
33	Acc-SLC-40-Ypr(all)	0.0	200.7	-0.6	0.0	0.0	0.0
34	Acc-SLC-40-Ypr(all)	0.0	200.6	0.4	0.0	0.0	0.0
35	Acc-SLC-40-Ypr(all)	0.0	200.5	-0.6	0.0	0.0	0.0
36	Acc-SLC-40-Ypr(all)	0.0	200.4	0.4	0.0	0.0	0.0
19	Spo-SLC-As25-Xpr(all)	0.0	-0.4	-217.6	0.0	0.0	0.0
20	Spo-SLC-As25-Xpr(all)	0.0	-1.2	-196.4	0.0	0.0	0.0
21	Spo-SLC-As25-Xpr(all)	0.0	-0.4	-217.0	0.0	0.0	0.0
22	Spo-SLC-As25-Xpr(all)	0.0	-1.3	-194.8	0.0	0.0	0.0
23	Spo-SLC-As25-Xpr(all)	0.0	-0.4	-217.1	0.0	0.0	0.0
24	Spo-SLC-As25-Xpr(all)	0.0	-1.4	-194.8	0.0	0.0	0.0
25	Spo-SLC-As25-Xpr(all)	0.0	-0.4	-215.6	0.0	0.0	0.0
26	Spo-SLC-As25-Xpr(all)	0.0	-1.8	-194.0	0.0	0.0	0.0
27	Spo-SLC-As25-Xpr(all)	0.0	-0.5	-217.8	0.0	0.0	0.0
28	Spo-SLC-As25-Xpr(all)	0.0	-1.9	-197.5	0.0	0.0	0.0
29	Spo-SLC-As25-Xpr(all)	0.0	-0.5	-217.8	0.0	0.0	0.0
30	Spo-SLC-As25-Xpr(all)	0.0	-1.7	-198.0	0.0	0.0	0.0
31	Spo-SLC-As25-Xpr(all)	0.0	-0.4	-218.3	0.0	0.0	0.0
32	Spo-SLC-As25-Xpr(all)	0.0	-1.5	-197.8	0.0	0.0	0.0
33	Spo-SLC-As25-Xpr(all)	0.0	-0.4	-218.2	0.0	0.0	0.0
34	Spo-SLC-As25-Xpr(all)	0.0	-1.3	-196.9	0.0	0.0	0.0
35	Spo-SLC-As25-Xpr(all)	0.0	-0.4	-217.7	0.0	0.0	0.0

36	Spo-SLC-As25-Xpr(all)	0.0	-1.1	-196.2	0.0	0.0	0.0
19	Spo-SLC-As30-Xpr(all)	0.0	0.4	201.8	0.0	0.0	0.0
20	Spo-SLC-As30-Xpr(all)	0.0	0.7	197.2	0.0	0.0	0.0
21	Spo-SLC-As30-Xpr(all)	0.0	0.4	-202.5	0.0	0.0	0.0
22	Spo-SLC-As30-Xpr(all)	0.0	0.7	196.4	0.0	0.0	0.0
23	Spo-SLC-As30-Xpr(all)	0.0	0.4	-203.4	0.0	0.0	0.0
24	Spo-SLC-As30-Xpr(all)	0.0	0.7	196.7	0.0	0.0	0.0
25	Spo-SLC-As30-Xpr(all)	0.0	0.4	-204.3	0.0	0.0	0.0
26	Spo-SLC-As30-Xpr(all)	0.0	0.7	196.4	0.0	0.0	0.0
27	Spo-SLC-As30-Xpr(all)	0.0	0.4	-204.3	0.0	0.0	0.0
28	Spo-SLC-As30-Xpr(all)	0.0	0.8	198.1	0.0	0.0	0.0
29	Spo-SLC-As30-Xpr(all)	0.0	0.4	-204.3	0.0	0.0	0.0
30	Spo-SLC-As30-Xpr(all)	0.0	0.8	198.7	0.0	0.0	0.0
31	Spo-SLC-As30-Xpr(all)	0.0	0.4	-203.4	0.0	0.0	0.0
32	Spo-SLC-As30-Xpr(all)	0.0	0.7	198.6	0.0	0.0	0.0
33	Spo-SLC-As30-Xpr(all)	0.0	0.4	-202.1	0.0	0.0	0.0
34	Spo-SLC-As30-Xpr(all)	0.0	0.7	197.9	0.0	0.0	0.0
35	Spo-SLC-As30-Xpr(all)	0.0	0.4	201.7	0.0	0.0	0.0
36	Spo-SLC-As30-Xpr(all)	0.0	0.7	197.5	0.0	0.0	0.0
19	Spo-SLC-As40-Xpr(all)	0.0	0.3	-202.0	0.0	0.0	0.0
20	Spo-SLC-As40-Xpr(all)	0.0	0.9	-194.3	0.0	0.0	0.0
21	Spo-SLC-As40-Xpr(all)	0.0	0.3	-202.1	0.0	0.0	0.0
22	Spo-SLC-As40-Xpr(all)	0.0	0.9	-193.6	0.0	0.0	0.0
23	Spo-SLC-As40-Xpr(all)	0.0	0.4	-202.5	0.0	0.0	0.0
24	Spo-SLC-As40-Xpr(all)	0.0	0.9	-194.4	0.0	0.0	0.0
25	Spo-SLC-As40-Xpr(all)	0.0	0.4	-203.7	0.0	0.0	0.0
26	Spo-SLC-As40-Xpr(all)	0.0	1.0	-195.0	0.0	0.0	0.0
27	Spo-SLC-As40-Xpr(all)	0.0	0.4	-203.1	0.0	0.0	0.0
28	Spo-SLC-As40-Xpr(all)	0.0	1.0	-196.6	0.0	0.0	0.0
29	Spo-SLC-As40-Xpr(all)	0.0	0.4	-202.3	0.0	0.0	0.0
30	Spo-SLC-As40-Xpr(all)	0.0	0.9	-196.5	0.0	0.0	0.0
31	Spo-SLC-As40-Xpr(all)	0.0	0.4	-202.4	0.0	0.0	0.0
32	Spo-SLC-As40-Xpr(all)	0.0	0.9	-195.6	0.0	0.0	0.0
33	Spo-SLC-As40-Xpr(all)	0.0	0.4	-201.6	0.0	0.0	0.0
34	Spo-SLC-As40-Xpr(all)	0.0	0.9	-194.9	0.0	0.0	0.0
35	Spo-SLC-As40-Xpr(all)	0.0	0.3	-201.5	0.0	0.0	0.0
36	Spo-SLC-As40-Xpr(all)	0.0	0.9	-194.6	0.0	0.0	0.0

	Nuova linea Ferrandina – Matera La Martella per il collegamento di Matera con la rete ferroviaria nazionale PROGETTO DEFINITIVO					
	ANALISI IA5F	LOTTO 03	CODIFICA CL	DOCUMENTO VI000002	REV. A	FOGLIO 101 di 105

Analisi con isolamento VI10, VI11, VI07 e VI04

Si nota come per la combinazione con sisma principale in direzione X, i tagli nei pioli in direzione trasversale siano nulli, mentre per la combinazione con sisma principale in direzione Y, siano stavolta i tagli in direzione longitudinale ad essere nulli.

Il massimo spostamento che subiscono i dissipatori coincide allora con il massimo spostamento in direzione longitudinale, per la combinazione $E_x + 0.3E_y + 0.3E_z$, e con il massimo spostamento trasversale per la combinazione $0.3E_x + E_y + 0.3E_z$.

Max spostamento nei dissipatori ottenuto da analisi in condizioni sismiche SLC = 9.67 cm

Spostamento longitudinale dovuto a variazione termica = 0.16 cm

Max (Spostamento residuo SLD; 50% spostamento annullamento forza) = 0 cm

Spostamento SLC = 9.83 cm

Massimo spostamento ammissibile = 10.00 cm

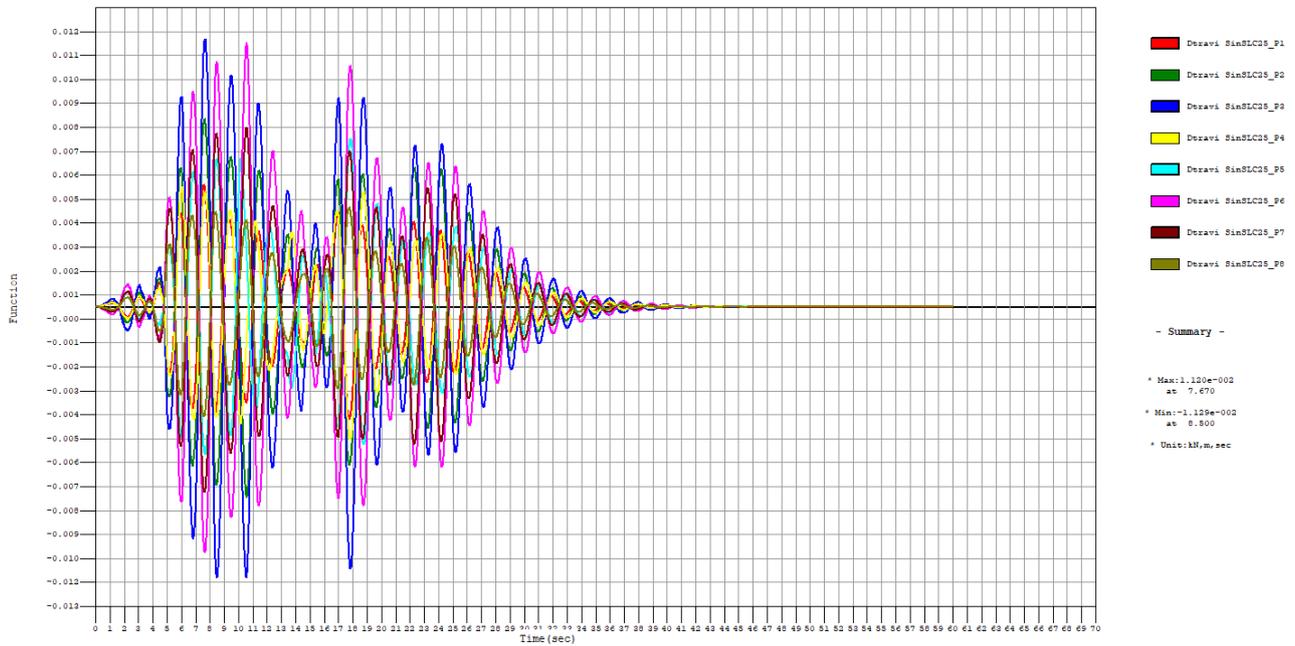
6.3 Verifiche dei giunti allo SLC

Le verifiche dei giunti sono state effettuate adottando come azioni sismiche quelle corrispondenti allo SLC.

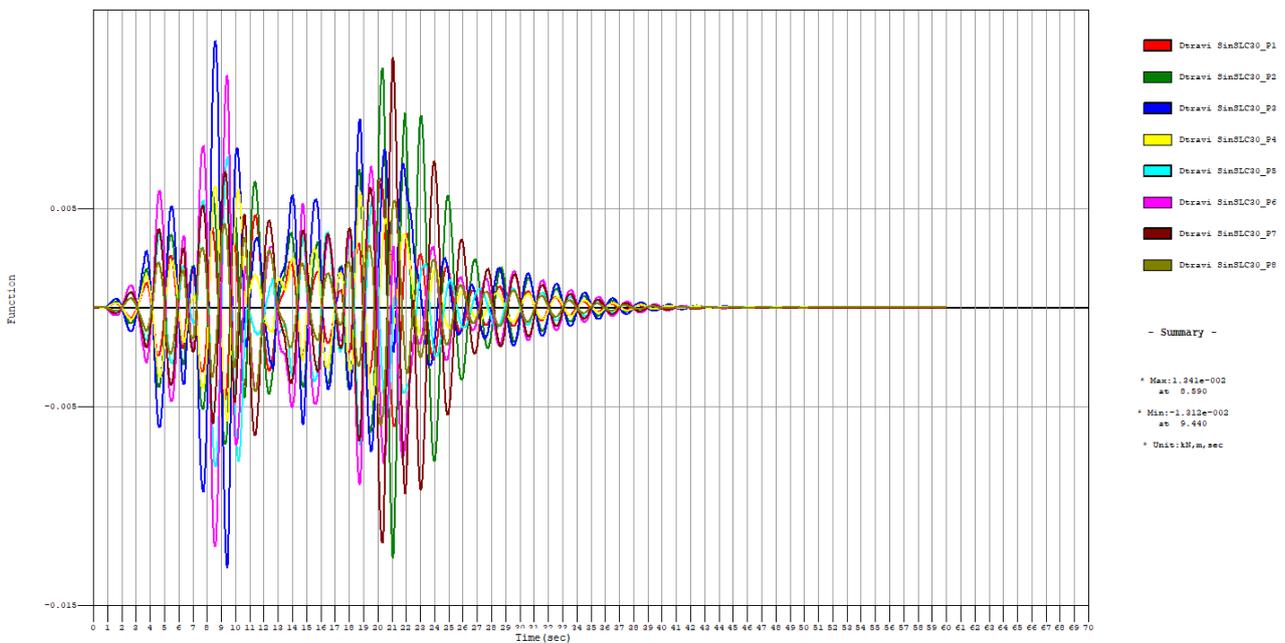
Le deformazioni sottoposte alle seguenti verifiche sono state ricavate dalle analisi dinamiche non lineari applicate sul modello “isolato” esposte al capitolo precedente.

Di seguito si riportano i soli risultati delle analisi eseguite in riferimento alle combinazioni con sisma principale in direzione longitudinale, le quali risultano essere più gravose per i giunti.

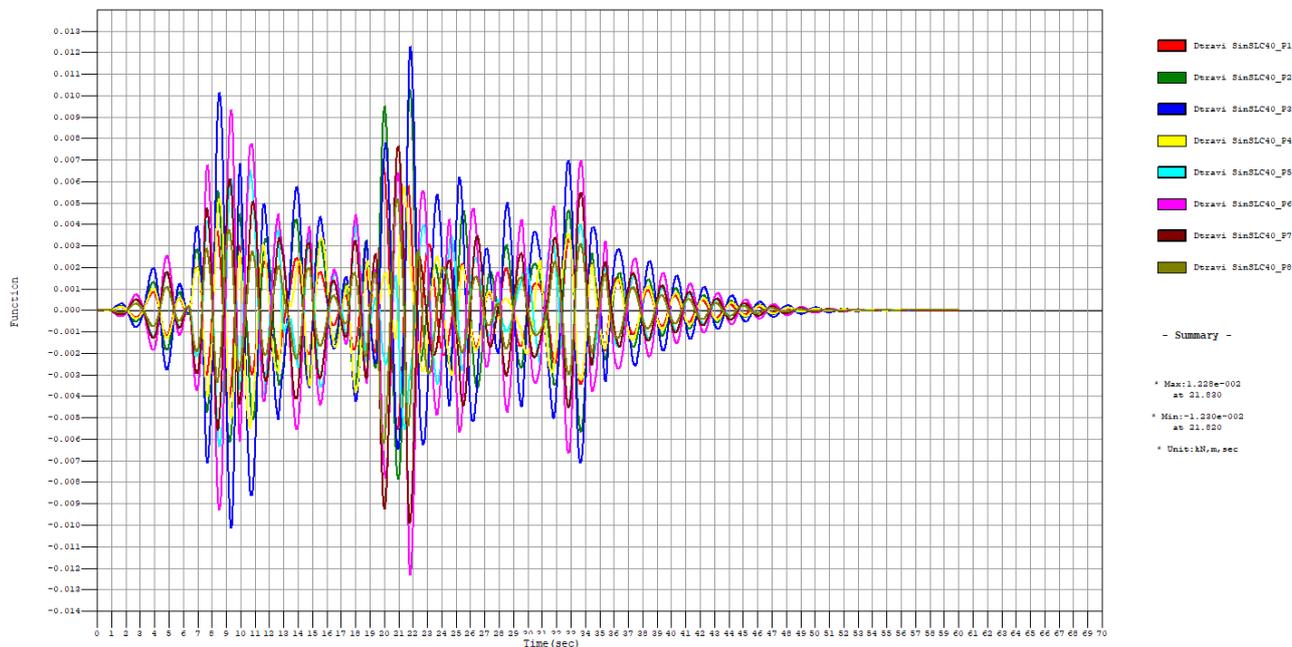
*Avvicinamento/allontanamento in direzione longitudinali trave-trave
 Sisma principale in direzione X con accelerogrammi di durata 25 secondi*



*Avvicinamento/ allontanamento in direzione longitudinali trave-trave
Sisma principale in direzione X con accelerogrammi di durata 30 secondi*

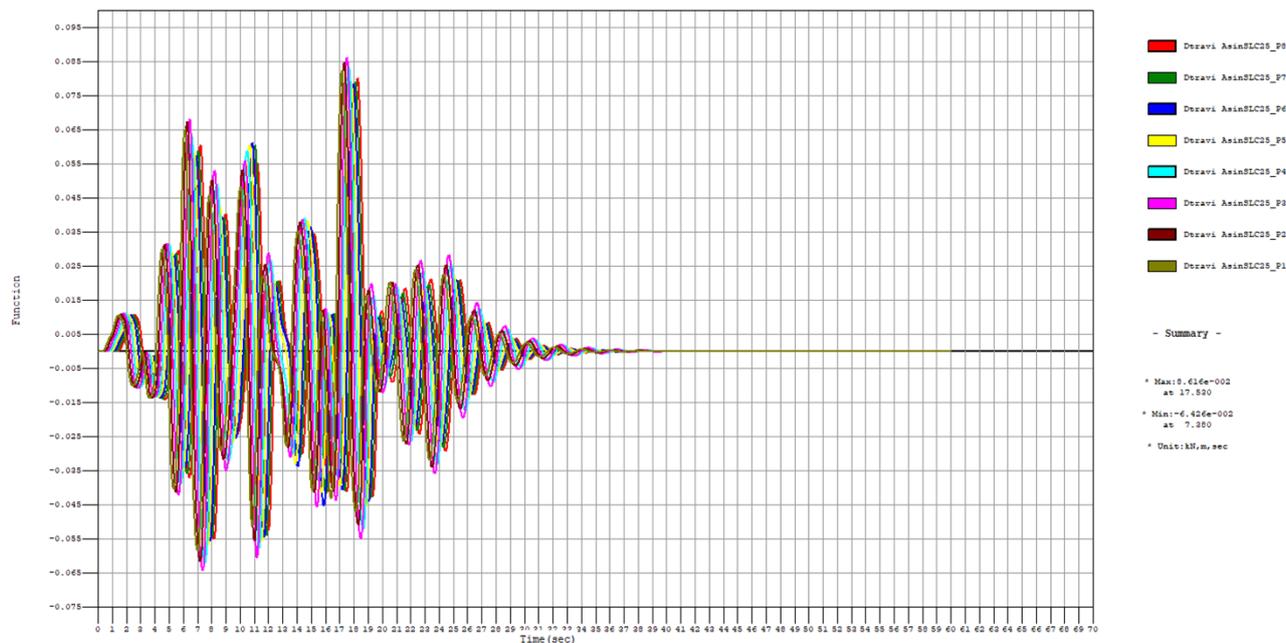


*Avvicinamento/ allontanamento in direzione longitudinali trave-trave
Sisma principale in direzione X con accelerogrammi di durata 40 secondi*



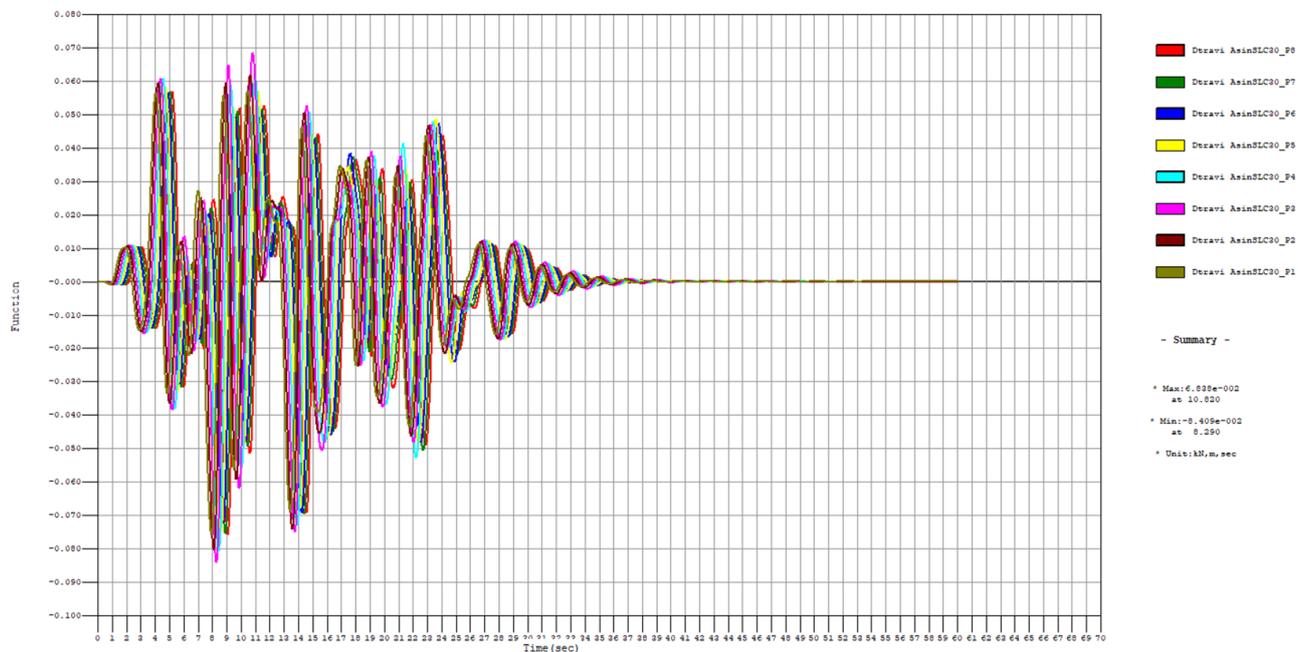
Avvicinamento/ allontanamento in direzione longitudinali trave-trave

Sisma principale in direzione X con accelerogrammi di durata 25 secondi – con variabilità spaziale del moto



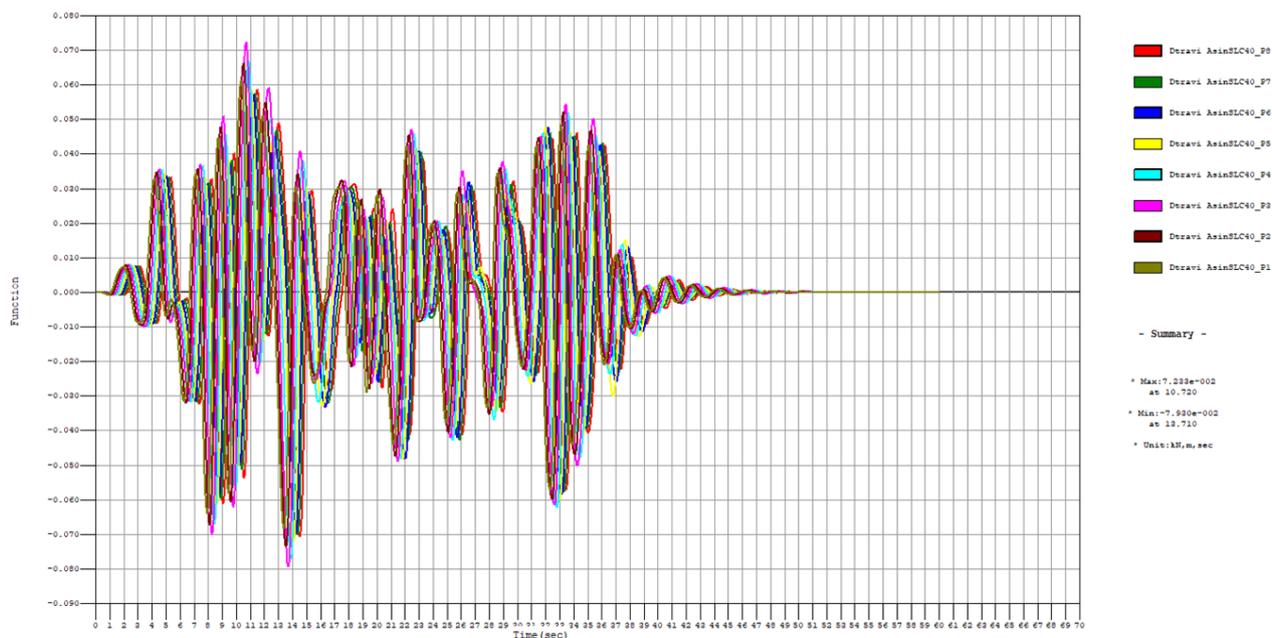
Avvicinamento/ allontanamento in direzione longitudinali trave-trave

Sisma principale in direzione X con accelerogrammi di durata 30 secondi – con variabilità spaziale del moto



Avvicinamento/allontanamento in direzione longitudinali trave-trave

Sisma principale in direzione X con accelerogrammi di durata 40 secondi – con variabilità spaziale del moto



Massimo spostamento relativo tra travi contigue = 8.62 cm

	Nuova linea Ferrandina – Matera La Martella per il collegamento di Matera con la rete ferroviaria nazionale PROGETTO DEFINITIVO					
	<i>Analisi con isolamento VI10, VI11, VI07 e VI04</i>	COMMESSA IA5F	LOTTO 03	CODIFICA CL	DOCUMENTO VI000002	REV. A

Il massimo spostamento si ha per la combinazione che considera un accelerogramma di 25 secondi in presenza di variabilità spaziale del moto.

Ipotizzando trascurabili le rotazioni dell'impalcato, gli spostamenti dei nodi rappresentati dei baricentri delle travi risultano essere pari agli spostamenti a “quota giunto”.

Si assume dunque un avvicinamento/allontanamento massimo in prossimità del giunto pari a ± 8.62 cm.

Il massimo avvicinamento/allontanamento ammissibile del giunto tipo FIP Beta 60/200 è pari a ± 10 cm.

La verifica risulta soddisfatta.